



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 368

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 67

celebrada el miércoles, 11 de diciembre de 1991

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DIA:	
— Comparecencias en relación con el Plan Energético Nacional (PEN) (número de expediente 201/000001)	10892
— Del señor Secretario de Estado para las Políticas del Agua y el Medio Ambiente (Albero Silla), para informar acerca del estudio y tramitación del Plan Energético Nacional (PEN). A solicitud de los Grupos Parlamentarios del CDS (número de expediente 212/001035); Socialista (número de expediente 212/001042); y Popular (número de expediente 212/001064)	10892
Proposiciones no de ley:	
— Por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para asegurar el reparto adecuado de la carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán, con el mantenimiento de los puestos de trabajo y la adecuada formación continuada de los trabajadores en las nuevas tecnologías de construcción naval. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC. («B. O. C. G.» serie D, número 166, de 23-3-91. Número de expediente 161/000201)	10903

- Por la que se insta al Gobierno a que el tramo de línea férrea Mirabel-Cáceres sea acondicionado para velocidad de 160 km/hora. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. («B. O. C. G.» serie D, número 228, de 17-10-91. Número de expediente 161/000274) 10910
- Por la que se insta al Gobierno para que presente ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios un informe-propuesta que analice, evalúe y proponga las medidas necesarias para mejorar el funcionamiento y reducir el alto coste de los servicios públicos de comunicaciones y transportes con las Islas Canarias y de éstas entre sí. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. («B. O. C. G.» serie D, número 235, de 14-11-91. Número de expediente 161/000283) 10915

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

— **COMPARECENCIAS EN RELACION CON EL PLAN ENERGETICO NACIONAL (Número de expediente 201/000001)**

— **DEL SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLITICAS DEL AGUA Y MEDIO AMBIENTE PARA INFORMAR ACERCA DEL ESTUDIO Y TRAMITACION DEL PLAN ENERGETICO NACIONAL (PEN), A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CDS (Número de expediente 212/001035), SOCIALISTA (Número de expediente 212/001042) Y POPULAR (Número de expediente 212/001064)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se inicia la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura, en primer lugar, la comparecencia del Secretario de Estado para las Políticas del Agua y el Medio Ambiente, en relación con las informaciones solicitadas respecto del Plan Energético Nacional.

Con esta comparecencia terminamos el ciclo dedicado a este asunto, por lo que al terminar las comparecencias me gustaría saber la posición de los distintos grupos parlamentarios respecto a la futura tramitación del Plan Energético Nacional. Desde mi punto de vista, caben dos posibilidades: que terminemos con una comparecencia del Ministro en esta Comisión y luego veamos en Pleno las propuestas de resolución o que, en vez de hacer este trámite en Comisión, se haga en Pleno. Estuve hablando con el Presidente del Congreso y estamos abiertos a las sugerencias que tengan los distintos grupos parlamentarios.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, una cuestión de orden.

El profesor Luque, catedrático de la Escuela de Telecomunicaciones y director del Instituto de Energía So-

lar, estaba previsto y citado. No sé por qué razón se lo ha saltado, porque estaba aprobado a petición de ustedes, tuvimos que retirar la comparecencia de un montón de expertos, pero desde luego se aceptó que viniera el profesor Luque. Cuando dice que con esta comparecencia terminamos, me sorprende.

El señor **PRESIDENTE**: Le puedo decir que hemos cumplimentado todas las peticiones, según el acuerdo al que se llegó por unanimidad en la Mesa.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, hay un error. El profesor Luque estaba incluido.

El señor **PRESIDENTE**: Yo no tengo constancia de eso, señora Estevan.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, quisiera matizar que ningún experto ha sido retirado a petición del Grupo Socialista. Se ha consensuado una lista de comparecientes y el Grupo Socialista no ha retirado la comparecencia de ningún experto.

El señor **PRESIDENTE**: Así es.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, para que quede constancia: esto era lo tomas o lo dejas, llámenlo como ustedes quieran, pero no hubo más remedio que retirarlas porque incluso para que viniera la Directora General de la Energía, que a mí me parece que algo tenía que decir, fue durísimo que lo aceptaran. Creo que el profesor Luque debe comparecer y la energía solar fotovoltaica debe tratarse, porque necesitamos información; al menos nuestro grupo la necesita.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, en el listado de personas que se aprobó por unanimidad no estaba este señor. Lo siento, pero esto es así. Por tanto, hemos cumplimentado la relación.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Yo traeré la relación, no la tengo aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Pues tráigala S. S., pero la relación que tiene esta Mesa es un acuerdo, por unanimidad, sobre las personas a comparecer. No todos han comparecido, porque algunos no han podido hacerlo cuando se les ha llamado, pero la relación que tiene esta Presidencia se termina con la comparecencia de hoy.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, sólo quiero destacar su enorme rigidez. Siempre debe ser el Partido Socialista el que haga lo que le parezca pertinente, y no es correcto, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¡Señora Estevan! los acuerdos de la Mesa están en un acta de la misma, en la que se especifican las personas incluidas en ese acuerdo. Por tanto, me voy a remitir a las actas de la Mesa. Yo cumplo las actas y los acuerdos de la Mesa, estrictamente. Me remito a los documentos oficiales de esta Comisión y desde luego, esta Presidencia en ningún momento va a incumplir ninguno de esos acuerdos. Se va a limitar a cumplir estrictamente los acuerdos que se adopten, no los caprichos que S. S. tenga.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, retire, por favor, la palabra «caprichos».

El señor **PRESIDENTE**: La retiro, señora Estevan. La comparecencia de esta mañana ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario del CDS, por el Grupo Socialista y por el Grupo Parlamentario Popular del Congreso.

Tiene la palabra para plantear las cuestiones que deese, señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Gracias señor Presidente.

Muchas gracias, señor Alberó, por su presencia en esta Comisión y, como Diputado, ya está acostumbrado a estos rifirrafes en esta desdichada Comisión, cargadísima de trabajo.

Agradeciéndole su presencia, que era muy deseada, porque en el Plan Energético hay temas de enorme envergadura, en cuanto al deterioro y a la protección del medio ambiente, le querría hacer dos ruegos, en primer lugar. El primero está en relación con algunas declaraciones que he leído de su departamento y concretamente me parece que suyas. En cualquier caso, es en contestación a una pregunta de esta Diputada en que se me señalaba que el Plan Energético y todo el capítulo de medio ambiente no concernía a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sino que era un tema del Ministerio de Industria. Si hay un tema importante en los aspectos de medio natural, sociológicos, económicos, de recursos, de utilización de materias primas y de todo lo que usted quiera, desde el factor humano hasta recursos financieros y económi-

cos, es el Plan Energético. De hecho, hay una propuesta de ampliación de la directiva 337, del año 1985, de valoración de impacto ambiental, de la Comunidad Económica Europea, donde se incluye la evaluación de planes y programas, como por ejemplo el Plan Energético. Por tanto, si se nos dijera que este tema no concierne a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, cuando en los consejos de ministros de la Comunidad ustedes hablan permanentemente de este tema, me volvería a sorprender enormemente. (**Rumores.**)

Señor Presidente, me resulta muy difícil concentrarme con tanto ruido.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señores Diputados, les ruego que si tienen que conversar salgan fuera de la sala y no perturben el normal funcionamiento de la Comisión.

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

El segundo tema son las energías renovables. En esta Comisión, así como en otros muchos sitios, cuando se habla de medio ambiente se piensa que de lo único que hay que hablar es de energías renovables. En lo que concierne al poco tiempo de que dispone el Partido Popular, le agradecería muchísimo que no se refiera a ello, porque ya hablaremos de lo mismo, aunque nos vetan algo tan importante como la energía solar fotovoltaica; pero si no estuviera en ese acta de la Comisión diríamos que el profesor Luque venga, porque no sé por qué ahora ocultan los temas de la energía solar fotovoltaica.

En el Plan Energético, que usted debe conocer muy bien, en la página 206, cuadro 17, se habla, por ejemplo, de la producción de energía eléctrica con energías renovables, sin contar la hidráulica, que evidentemente es una energía renovable y que en España tiene una participación importantísima, tanto en grandes centrales como en las «minis». Hay una previsión de potencia a instalar, incinerando residuos sólidos urbanos, que dudo mucho que se cumpla, porque pasa de 27 megavatios de potencia, en este momento, a 266 en el año 2000. No creo que sea éste el momento de hablar de la potencia de residuos sólidos ni de la energía solar fotovoltaica ni de otras cosas, aunque bien sabe Dios que este Plan Energético apoya muy poco las energías renovables.

A nosotros nos parece que la incidencia sobre el medio ambiente de la energía se refiere al agua, a los residuos, a la atmósfera, con aspectos macroecológicos y microecológicos. Concretamente en la página 142, referida a la contaminación del agua, al final se dice que la contaminación real producida es poco significativa, al disponer las instalaciones, en la mayoría de los casos, de plantas de tratamiento de aguas. Quien haya escrito esto no sé si conoce las instalaciones porque no hay plantas de tratamiento de aguas y las que hay en alguna refinería funciona de forma muy deficiente. Por tanto, no sé por qué ignoran la incidencia sobre el agua,

que es importantísima en refinerías, lo mismo que en la producción de residuos tóxicos y peligrosos y de las propias centrales térmicas.

En cuanto a la atmósfera, tampoco voy a mencionar la tasa de CO₂ por kilómetro cuadrado o por habitante, porque todo ello no deja de ser una falacia, y no creo que las tasas que va a imponer la Comunidad Económica Europea progresen. No obstante, nos gustaría que nos pudiera hablar no de que España tiene vocación de ser más sucia porque lo somos poco —esa es otra historia que ustedes se han inventado—, sino de, cómo está el tema de las tasas en la Comunidad Europea.

A nosotros nos parece que esas tasas no tienen ningún sentido. Por ejemplo, dudo mucho de que China, que es el mayor productor de CO₂ del mundo, puesto que consume 1.000 millones de toneladas-año de carbón, pague esas tasas, y además hará muy bien en no pagarlas; bastante hará con aumentar un poco su nivel de vida y con alimentar a su población.

Realmente, la parte importante son las emisiones de anhídrido sulfuroso, óxidos de nitrógeno y partículas que en la Directiva 88/609, traspuesta en el Real Decreto 646/91, se dice que se van a hacer unas reducciones de emisiones. Lo que no se dice en ese Decreto es cómo, quién, cuándo ni dónde. Querriamos que usted nos dijera quién va a hacer las emisiones, cuándo, en qué centrales térmicas, en qué refinerías, los períodos y las inversiones; si no sabe las inversiones, sólo quién lo va a hacer. Según las comparencias que hemos tenido en esta Comisión, aquí no piensa hacer nadie nada en medio ambiente. Como, por otra parte, este Plan Energético es bastante teórico, es voluntarista, por lo que dentro de un par de años habrá que revisarlo porque casi todo se apoya en unas bases que no se van a cumplir en los plazos previstos. Gente que conoce muy bien el tema del gas y que está en estos proyectos nos indica que posiblemente no se dispondrá en España del gas de Argelia hasta el año 1997, con lo cual, habrá que hacer alguna cosa hasta 1997. También se retrasan los proyectos de cogeneración, salvo los 500 megavatios de Repsol, que seguramente se harán, porque no quieren embarcarse en proyectos de cogeneración o ciclo combinado sin saber de verdad las fechas de disponibilidad del gas.

Todo ello significa que habrá que utilizar más carbón y más fuelóleo en las centrales que ya tenemos instaladas. Si se utiliza más fuelóleo, aumentarán las emisiones de CO₂ y óxidos de nitrógeno y, para cumplir la directiva a que me he referido, habrá que hacer algo, habrá que desulfurar gases de combustión. Cuando vienen los representantes de las refinerías públicas y privadas no piensan desulfurar, dicen que deben hacerlo las centrales térmicas y, cuando vienen los empresarios públicos y privados eléctricos, dicen que deben hacerlo las refinerías. Alguno dice que utilizarán fuel-oil de bajo contenido en azufre, pero es bastante más caro y tampoco hay tanto en el mundo como para poder comprar todo el fuel-oil de ese tipo. ¿Qué previsiones tiene la Secretaría de Estado de Medio Am-

biente sobre estos temas y, sobre todo, qué postura va a adoptar en Bruselas? Hemos hablado con gente de Bruselas y no se puede imaginar, señor Secretario de Estado, la malísima opinión que tienen de España en cuanto al medio ambiente. Yo creo que es exagerada, que no está bien interpretada, incluso nosotros mismos hemos aclarado algunos aspectos. No sé si ustedes lo están explicando bien o no, pero tienen una imagen de nuestras actitudes absolutamente deplorable.

En definitiva, bajo estos aspectos, que son los que preocupan al Partido Popular, quisiéramos que nos explicara cuál es la posición de su Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias al Secretario de Estado de Política del Agua y Medio Ambiente, señor Albero. Siempre es un placer tenerle en esta Comisión.

Querriamos hacerle unas preguntas de carácter general en relación con el capítulo V; energía y medio ambiente, que se contiene en el Plan Energético.

Dividiendo en tres niveles la acción de la Administración para que llegue a buen término el Plan Energético, y por tanto se cumpla por lo menos parte de sus objetivos, la primera cuestión estaría en relación con lo que llamaríamos policía administrativa. ¿Cómo se van a hacer los controles que la Administración debe cumplir para el seguimiento y coordinación de esos niveles de emisión, que se reflejan en el apartado tercero y a lo largo de todo el capítulo V, que dice se van a conseguir en cuanto a las emisiones atmosféricas?

En segundo lugar, en cuanto a las acciones promovidas por las empresas, hemos leído últimamente, incluso lo hemos escuchado en esta Comisión, que hay previstas en materia de medio ambiente, unas inversiones no inferiores a 288.000 millones de pesetas, por parte de las empresas productoras de energía. Si puede, nos gustaría que nos confirmara estos extremos, que nos dijera en qué medida incentiva la Administración pública estas inversiones y si todo el sector público asumirá de oficio las instrucciones que se contienen en materia de energía y medio ambiente.

El tercer nivel sería cómo se va a trabajar respecto a lo que sería el clima ciudadano, es decir, la sensibilización ciudadana para el cumplimiento de determinados objetivos; en estos momentos, se me ocurre todo lo relacionado con el automóvil, utilización del mismo, etcétera.

En segundo lugar, procedencia de la financiación para el cumplimiento de estas medidas y, en tercer lugar, querriamos preguntarle de qué forma va a afectar a la producción de energía el plan de grandes presas, tal y como ha concebido la Comunidad Europea que sea el futuro de las grandes presas, si es que tienen futuro las grandes presas en el ámbito de la Comunidad Europea, y cómo va a afectar esto a la producción de energía.

Hay una última cuestión de mera curiosidad, que queremos preguntar al Secretario de Estado de Política del Agua y Medio Ambiente. El declaraba el otro día en un periódico (no sé si era una traducción exacta de sus palabras y sobre todo de sus ideas) que las normas comunitarias en materia de medio ambiente en muchas ocasiones son contradictorias e ineficaces. ¿Ha tenido en cuenta este aspecto a la hora de plasmarlo en las normas propias que debe contener el Plan Energético Nacional? ¿Ha tenido en cuenta esa afirmación que hace a la hora de implementar las normas comunitarias en el capítulo V? Si hace esa afirmación, seguro que tiene un fundamento real y contrastado.

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: En primer lugar, y con satisfacción, dar la bienvenida al Secretario de Estado, señor Albero, a esta Comisión y expresar el interés con que escucharemos sus informaciones, que evidentemente para nuestro grupo parlamentario, y el suyo, van a ser de la máxima importancia.

Es evidente que, nuestra solicitud de comparecencia aquí no va dirigida a una pormenorización del capítulo de energía y medio ambiente que figura en el PEN, no porque haya ninguna actitud despectiva por nuestra parte respecto de este capítulo, antes al contrario, sino por la consciencia que este grupo tiene, y lo ha manifestado en más de una ocasión, de que un Plan Energético Nacional es uno más de los planes del Gobierno y, por tanto, tiene valor en tanto que declaración de posición política sectorial del Gobierno ante un tema en unas circunstancias concretas y determinadas. Por tanto, la discusión sobre cifra más o menos no le parece a este grupo lo más relevante sino la declaración de voluntad política por parte del Gobierno de la nación, como evidentemente no podía ser de otra forma, de hacer que toda la política energética de este país en la década en curso satisfaga estrictamente, religiosamente, los requerimientos, los niveles de calidad que, desde un punto de vista comunitario, se estimen adecuados para el sector que nos ocupa en estos momentos. Por tanto, no era en esa condición en la que nos interesaba escuchar al Secretario de Estado.

Si por el contrario, y en este aspecto muy significativamente, en su condición de representante español en los consejos comunitarios de medio ambiente, sin su presencia personal, y por tanto capaz de transmitir y de detectar, en primer lugar, los pequeños matices que probablemente en la política comunitaria son a veces de mucha mayor importancia para pronosticar la evolución probable que lo que figure en los textos que luego se recibe. En esa condición de participante de los consejos de la Comunidad es en la que nos gustaría escucharle sobre varios aspectos. Concretamente, señor Secretario de Estado, porque no ya en los medios de comunicación reiteradamente, sino incluso en este propio trámite del Plan Energético Nacional, hemos oído

no sé si decir muchas, pero sí desde luego algunas comparecencias donde, al menos desde mi punto de vista, he creído detectar ciertos temores milenaristas, yo diría que impropios de una posición no ya científicamente formada sino sobre todo, y mucho más importante, políticamente responsable. Quiero decir que algunas exageraciones —yo diría— sobre los riesgos del efecto invernadero o de los problemas de reducción o destrucción parcial de la capa atmosférica de ozono, me parecen mejores o más propios de seriales de televisión que de comparecencias de expertos, o de supuestos expertos, y de opiniones de grupos parlamentarios que tienen o que aspiran a tener responsabilidades.

Dicho eso, y en ese contexto, nos gustaría, señor Secretario de Estado, que al menos en algunos puntos concretos nos transmitiese sus impresiones de por dónde va a ir la política comunitaria en los próximos años. Por ejemplo, la llamada tasa ecológica, y digo llamada porque en mi opinión personal, y creo que también en la de mi grupo, es excesivo el nombre de ecológica, puesto que resulta que al menos en más de una de las versiones que hemos oído va dirigida exclusivamente al consumo de combustibles fósiles, lo cual nos parece un reduccionismo, no sé si ligado a algún otro interés, porque ignora que repercusiones negativas ecológicas tienen también algunas otras fuentes energéticas, y me atrevería a decir que algunas significativamente más importantes. Por tanto, ahí hay ya una primera diferencia sobre hasta qué punto la posición probable europea, en caso de que la hubiera, vaya a una tasa sobre los combustibles fósiles, y no en cambio fuese una tasa energética, en el sentido de que incorporase o internalizase las repercusiones ambientales que tienen otras fuentes de energía. Ahí hago un inciso, señor Secretario de Estado, respecto de cuál pueda ser la política comunitaria y en cambio hago mención de que hemos detectado, desde nuestro grupo parlamentario y no le oculto que con gran satisfacción, un párrafo muy significativo en este Plan Energético Nacional en el que se manifiesta la voluntad política por parte del Gobierno de internalizar los costes ecológicos de la generación eléctrica de origen nuclear, es decir, el impacto económico de la gestión de residuos no ya sobre toda la energía eléctrica producida, sino exclusiva y fundamentalmente sobre la generación de origen nuclear, cosa que, aparte de una política extremadamente racional, nos parece un aspecto muy importante de este Plan Energético y lo tendremos muy en cuenta en nuestras resoluciones.

Volviendo al planteamiento, querría saber si desde un punto de vista comunitario se tiene esa visión restringida de la tasa exclusivamente sobre combustibles fósiles, o sobre la que tendría mucho más sentido por favorecer el ahorro energético, la eficiencia energética de los sistemas productivos europeos, como sería la tasa sobre cualquiera de las generaciones de energía, incluso yendo hacia planes de mayor generalidad, o si incluso la posición probable de la Comunidad en los años próximos sea la de no incurrir en tasas de este ti-

po que supondrían posiciones por parte de Europa mucho más vanguardistas y de defensa de posiciones ecologistas que no son seguidas, o no es previsible que sean seguidas, por países que tienen en cambio unas incidencias de impacto ambiental de ámbito mundial bastante más fuertes que las que significa la Comunidad.

En ese mismo contexto y ya no en tanto que tasa ecológica sino como política de reducción de las emisiones de carbónico tan traídas y llevadas, y supongo que tan preparatorias de posiciones respecto de la Conferencia de Río, no sé muy claramente en favor de qué intereses, pero en ese contexto veo grandes posicionamientos sobre el tema de la reducción de las emisiones de carbónico. Me gustaría oír directamente de S. S., que ha sido persona que ha asistido a estas deliberaciones, hasta qué punto la posición del Gobierno español que aquí ha sido censurada, lo digo con toda claridad, de no aceptar que la reducción sea una reducción lineal, como decíamos en los tiempos en que teníamos planteamientos sindicalistas y, por el contrario, tenga en cuenta que nuestro país se encuentra significativamente por debajo de esa media comunitaria y que por tanto lo lógico, además de lo justo, es que nosotros hagamos todavía el incremento que se requiriese, que no quiere decir necesariamente equipararse con la media, pero que no se impongan como país unas reducciones que, insisto, no tienen más que una posición vanguardista cuando estamos ante un efecto en el que lo que importa es la emisión global, es decir, el problema de las emisiones comunitarias e incluso, si me apura el señor Secretario de Estado, la posición europea la encontramos, vuelvo a emplear la misma expresión, de vanguardismo, puesto que no he oído, al menos yo personalmente, posiciones equivalentes sobre sistemas productivos bastante más emisores de carbónico a la atmósfera mundial que el europeo, como lo son el americano, o los países del Este.

En todo ese contexto, señor Secretario de Estado, nos gustaría escuchar de usted cuáles son sus pronósticos que no dudamos objetivos y desde luego afirmamos informados de por dónde pueda ir la posición comunitaria y la española en su seno respecto de estos temas en los años de vigencia del Plan Energético con cuya tramitación estamos en curso.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo que quiera intervenir? (**Pausa.**)

Tiene la palabra el señor Secretario de Estado para las Políticas del Agua y el Medio Ambiente, para que conteste a las cuestiones planteadas. Tiene la palabra, señor Albero.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLÍTICAS DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE** (Albero Silla): Señorías, creo que voy a poder seguir el orden de las intervenciones, pues en algunas cosas son temas que han tratado al mismo tiempo y en común los tres intervinientes.

Respecto a la intervención de la señora Estevan Bo-

lea, yo personalmente no he dicho a ningún medio de comunicación, ni he hecho ninguna declaración, sino todo lo contrario, en cuanto a que el PEN no nos concierne. Otra cosa es que quisiéramos hacer que todo tipo de políticas sectoriales tuvieran que ser no sólo informadas sino prácticamente asumidas, lo son como es lógico como miembros del Gobierno, pero no quiere decir que sean políticas, planes, o actividades que dependan de la Secretaría General del Medio Ambiente, en este caso concreto. El PEN, indudablemente desde el punto de vista administrativo, legal y político, es un producto del Ministerio de Industria, porque es su competencia; otra cosa es que nosotros tengamos que informar ese Plan, tengamos que intervenir en la redacción del mismo, como así se ha hecho, y tengamos que hacer nuestra valoración y aportarla cuando el Gobierno debate el Plan y le da su visto bueno. Por descontado que eso nos concierne, igual que nos conciernen otro tipo de políticas sectoriales no exclusivamente energéticas. Por tanto, no hemos hecho desde la Secretaría de Estado ese tipo de declaraciones, porque hubiera sido un poco absurdo, como S. S. ha afirmado con toda razón. La aprobación de la energía y el consumo de energía es algo que tiene un componente medioambiental muy superior incluso a otras actividades sectoriales.

Efectivamente, la Comisión está estudiando una modificación del reglamento de la Directiva 85/337, sobre declaración de impacto ambiental. La tendencia —es cierto— va a ser, según nos explica la Comisión, hacer evaluaciones y declaraciones de impacto ambiental más amplias, desde el punto de vista sectorial y territorial, es decir, mucho amplias, porque (y con esto responderé al mismo tiempo a algunas de las cuestiones que me ha planteado el señor Martínez-Campillo) la Comisión no está satisfecha de cómo se está produciendo en la Comunidad la declaración de impacto ambiental y su evaluación. No están satisfechos, en general, no en ningún país concreto, y piensan que es una normativa que no está siendo eficaz, que es compleja, pero al mismo tiempo no es exacta ni tiene la eficacia que debería tener.

Creo que con esto también contesto al señor Martínez-Campillo en las declaraciones que hacía —absolutamente ciertas— sobre la inaplicabilidad, la ininteligibilidad, la incoherencia y la contradicción en la que incurren las directivas comunitarias. No son palabras mías, sino del actual Presidente del Consejo, que ha presentado un informe al Consejo sobre estas características tan negativas de las directivas medioambientales de la Comunidad, corroborado por todos los Estados miembros y también por la Comisión. Estas directivas han sido producto de consensos políticos, lo cual hace que pierdan fácilmente la coherencia, porque para conseguir que la directiva se apruebe, cada Estado miembro va aportando su granito de arena, que muchas veces es contradictorio con el que aporta el siguiente. El resultado del análisis que ha hecho la Presidencia (que no es muy bueno, porque ha hecho un análisis muy somero, aunque, a pesar de todo, los Estados lo corrobora-

ran, lo que supone que el diagnóstico final es correcto) es que las directivas que se aplican sobre un mismo sector a veces son contradictorias, son difícilísimas de vigilar, de hacer el seguimiento de su aplicación o de su cumplimiento.

La propuesta bastante formal y seria que hizo a la Comisión es que se haga una revisión de todas las directivas, que se tengan en cuenta esas contradicciones, que se depuren, que se abran vademécum concretos, incluso sectoriales, para que cada sector sepa a qué atenerse. En estos momentos es difícil de cumplir y lo reconoce la misma Comisión, por lo que no hacen falta más explicaciones. No solamente es difícil de cumplir, sino que es difícil de aplicar, e incluso es difícil saber exactamente cómo se debe aplicar, de qué modo se tienen que aplicar estas directivas. Por tanto, no he hecho más que transmitir una opinión de la Presidencia actual en ese sentido.

Además, se daba un altísimo nivel de incumplimiento de las directivas medioambientales comunitarias en todos los Estados miembros. Es un diagnóstico global que no excluyó a nadie. Únicamente se podría decir como anécdota que cada uno de los Estados alegaba algo especial y que incluso un Estado como Luxemburgo, con la dimensión que tiene, uno de los elementos que ponía sobre la mesa era la dificultad de seguimiento, debido a los diferentes escalones administrativos. Como es lógico, Alemania y España dijeron que si Luxemburgo tiene problemas por los escalones administrativos en los que debe intervenir, imagínense un Estado federal o un Estado autonómico de la dimensión de Alemania o España, en los que lógicamente, es mucho más difícil de cumplir. El Estado más pequeño de todos dijo que, además de la difícil normativa, las diferentes competencias complicaban más su aplicación.

No vamos a hablar de energías renovables. Creo que, en todo caso, las energías renovables van a ser un proceso dinámico. Su señoría ha dicho que es un Plan voluntarista. Creo que, fundamentalmente, los planes energéticos tienen tendencia a ser conservadores, y es lógico que lo sean: han de garantizar que los costes no se disparen, han de garantizar un suministro hacia el futuro y siempre va a haber cierta tendencia conservadora, lo cual no quiere decir que, desde el punto de vista medioambiental, nosotros vayamos a intentar —y creo que conseguir en algunos subsectores— dinamizar algo o añadir elementos a este Plan, que ya están en el Plan, pero en los que puede ponerse más o menos acento.

Para no abusar de las energías renovables, que S. S. dice que parece que son la panacea, pero que no lo son, mencionaré el tema de minicentrales. Ninguna de SS. SS. ha hecho referencia a ello, quizá porque se ha hablado bastante; pero, creo que en minicentrales algunos de los planteamientos que se están haciendo tienen o pueden tener razón en algunos casos concretos. En ninguna norma está establecida la limitación a 25 años del plazo de concesión ni la reversión al Estado. Ha sido una decisión administrativa que ha hecho que

el clausurado sea de un determinado modo. Estamos analizando el clausurado que se está exigiendo en las concesiones de minicentrales y pensamos, en primer lugar, que no tienen por qué ser 25 años, que pueden ser 30, pueden ser 35 ó 20; que no tienen por qué ser exactamente 25. Habrá que ver cuál es la tasa de reversión y no ser tan rígidos en el esquema de 25 años; pueden ser más. Creo que fácilmente podemos llegar a la conclusión de que si queremos conseguir los 700/800 megavatios en un plazo razonable, habrá que animar al sector, y en la práctica se está demostrando que no está tan animado. Si no está tan animado, lógicamente, es que algún aspecto del clausurado no se corresponde con las necesidades de los inversores en este sector.

Por tanto, esto lo vamos a revisar y no necesita ningún tipo de norma específica. Simplemente, vamos a dar instrucciones a las confederaciones para que se tenga en cuenta la situación de cada una de las minicentrales.

Por otra parte, tampoco hemos de aceptar que sea casi obligatorio otorgar una concesión allá donde se pida. Puede haber zonas de los ríos en las que no se tenga por qué dar la concesión. Puede haber una serie de afectaciones medioambientales que nos hagan tomar la decisión de no otorgar la concesión. Aunque desde el punto de vista estricto del impacto medioambiental —en el caso de que hubiera que hacer la declaración, que no hay que hacerla— pudiera ser tolerable, puede haber zonas en las que, existiendo otros lugares en el río donde se puede instalar la minicentral, no tenga por qué otorgarse la concesión. Es decir, podemos ser más estrictos en cuanto a dónde se otorga la concesión, en qué lugar se otorga —no hay que ponerla en un paraje en el que vaya a estropear aunque sólo sea el impacto visual—, pero dar más facilidades donde se pueda para que el sector privado se anime y entre en la explotación y en la solicitud de concesiones. Desde ese punto de vista, creo que podemos colaborar a que ese aspecto, que va a ser más o menos importante en cuanto al crecimiento de la producción eléctrica de origen hidráulico, pueda incluso superar las previsiones del PEN.

En cuanto a las tasas, también creo que hay distintas opiniones, coincidentes, todo hay que decirlo, en algunos aspectos de las emisiones de CO₂. Nunca hemos dicho que tengamos vocación de ser más sucios. Sería tremendamente contradictorio, sería como para presentar la dimisión. Nadie que se dedique a cuestiones medioambientales puede decir que tenemos vocación de ser más sucios. Tenemos vocación de ser más limpios; mucho más limpios si puede ser. Otra cosa es que hagamos planteamientos cándidos o utópicos, que también sería para pedir la dimisión. Ni una cosa ni la otra.

Desde ese punto de vista, pensamos que el esfuerzo que se ha hecho desde los primeros planteamientos que llevábamos ante el Consejo de petición de un incremento —que es relativo, porque es el debate en el Consejo— del 40 por ciento en emisiones de CO₂ hasta el año

2000 a un incremento del 24 por ciento, que es lo que estamos planteando ahora, supone un sacrificio. Ese es el planteamiento que hacemos, que además es lógico, en primer lugar, porque el problema de emisiones a la atmósfera es universal, es global, por tanto, por ser un problema universal, hay que relativizarlo. Nosotros cada vez más, sobre todo después de los buenos resultados de Maastricht, somos un Estado pluriestado, que tiene una capacidad de decisión política y económica cada vez más unificada y somos una región, que no es precisamente la más desarrollada de ese conjunto que es la unidad europea, la Unión Europea. Sólo podemos remitirnos a los compromisos que ese grupo de países, que cada vez conforman más una unidad, ha tomado como objetivo. Se han planteado el objetivo de estabilizar las emisiones en el nivel de 1990 para el año 2000 y nosotros hemos asumido ese objetivo, pero hubiéramos podido ir más allá. Hubiéramos podido ir a un objetivo de estabilizar en el 2000 las de 1985 y para España no hubiera pasado nada, pero el conjunto de los Estados consideró que ésa ya era una posición, como decía el señor Dávila, muy vanguardista, y posiblemente lo sea. En todo caso, era la primera vez que alguna zona del mundo industrializado tomaba una decisión tan fuerte —tan fuerte para lo que eran los planteamientos de los años ochenta— como estabilizar. Nosotros asumimos ese planteamiento, y únicamente queda un debate doméstico, estrictamente interno de cómo se reparte eso entre las distintas regiones —yo hablaría casi de regiones— de la Comunidad unas con un nivel de desarrollo y otras con nivel distinto. Desde ese punto de vista, el que, en vez de aportar el 40 por ciento de incremento, aportemos el 24, partiendo de la base de que nosotros estamos al 67 por ciento, base 100 en 1990 y otros están a 130, quiere decir que no llegaremos a esa base 100, que es la media comunitaria, en el año 1990, y quiere decir que los demás, aunque reduzcan, no están sacrificando, en términos absolutos, lo mismo que estamos sacrificando nosotros. Nosotros estaremos por debajo de 100, por tanto, sacrificando posibilidades de desarrollo, en aras de una menor emisión y, por tanto, de un menor impacto medioambiental en la atmósfera. Otros países se sacrificarán menos, aunque reduzcan, porque pasarán de 132 a 121; estarán 20 puntos por encima de la media, luego están sacrificando menos. No hay peor sordo que el que no quiere oír, y esto lo conecto con lo que decía S. S. respecto a la opinión que merecía a la Comisión la posición española en medio ambiente. Es decir, desde el punto de vista de un país que está en 131 y va a bajar a 120, su opinión es que se sacrifica. Por supuesto que usted se sacrifica, pero es que ha hecho ya tantos destrozos (y no me refiero en este caso sólo a atmósfera, sino también a suelo y a agua) que no le quedan más por hacer y no tienen casi más remedio que empezar a reducir. Nosotros no los hemos hecho y tampoco pretendemos hacerlos, que sería la versión que daría ese país si nos preguntara: Entonces ustedes qué pretenden, ¿hacer lo que nosotros hemos hecho? No, no pretendemos llegar

a 121, sólo pretendemos llegar de 67 a 82 y, además, pensamos que, con las tecnologías que podemos aplicar, no haremos los mismos desastres que ustedes ya han hecho y ahora tienen que ir asumiendo. Por tanto, con toda tranquilidad, con toda honestidad y con la cara bien alta podemos defender los planteamientos. Si pudiéramos conseguir que, al final del proceso, en vez de ser el 24 fuera el 18, que quizá se pueda, aplicando mejores tecnologías o invirtiendo algo más, en ese caso, mejor; pero, en todo caso, siempre sería el conjunto de la Comunidad, el conjunto de la Unión Europea, el que tendría una deuda medioambiental con España, mientras que algunos países del Norte estarían permanentemente en deuda con la Comunidad. Yo creo que eso es irrefutable. Otra cosa es que se quiera hacer un planteamiento utópico y que los costes los pague no se sabe quién, porque de momento los costes de cualquier tipo de operación de ahorro, de modificación de procesos, los va a asumir cada uno de los Estados miembros.

Desde el punto de vista relativo, China sí es un país emisor, pero no lo es en términos absolutos porque, si mi memoria no me falla, creo que representa el 9 por ciento en cuanto a emisiones de CO₂, que no es, ni mucho menos, el más importante. China e India están en el orden de 9/8. Estados Unidos sí que es el gran emisor de CO₂; de otros gases no, pero de CO₂, sí. Una estabilización solamente en Estados Unidos resolvería muchos más problemas que todos los incrementos previsibles de China o de India, por ejemplo. Desde luego, la Comunidad no puede imponer tasas a China, por descontado que no, ni a China ni a Noruega, todavía y, por descontado, no la piensa amparar. Yo creo que S. S. se refería a la posible estabilización por parte de China o por parte de India. Precisamente, hace poco estuvimos con los chinos y su planteamiento es: ¿Cómo vamos nosotros a estabilizar? No podemos estabilizar. Estabilicen ustedes primero, y después veremos nosotros qué hacemos. De momento —y tienen razón en eso— sólo está estabilizando la Comunidad Europea, pero mientras no nos garanticen que el gran emisor, que es Estados Unidos, va en esa misma línea, nosotros tampoco lo vamos a hacer.

De momento (y contesto al señor Dávila en lo que se refiere a la visión que tenemos desde el Consejo de la Comunidad respecto a la política de las otras zonas industrializadas), parece que había dos estrategias simultáneas. La primera era: damos ejemplo con la estabilización y, después, además, aportamos un elemento adicional, la tasa, que eso ya era una señal, digamos, muy directa; incluso vamos a pagar. El primer elemento ya es más que suficiente para crear tensiones internacionales; es decir, solamente la estabilización ya genera una preocupación por parte de los demás países miembros de la OCDE, fundamentalmente, que queremos se vean obligados a seguirnos. En la Declaración de París de la semana pasada, que se refería a la posición de los países de la OCDE respecto a la Conferencia de Río, se consiguió avanzar algo, no mucho, ni muchísimo menos lo que pretendía la Comunidad Euro-

pea, pero por lo menos sí se consiguió que Estados Unidos aceptara y firmara la declaración. Por ejemplo, Japón estaba en una posición mucho más avanzada de lo que estaba hace un año, intentando incluso que Estados Unidos le siguiera; el resto de los países de la OCDE están, por lo menos, en un reconocimiento de culpa, lo cual ya es bastante; Estados Unidos también está en esa línea, un reconocimiento de que la culpa es de los países industrializados y de que hemos de hacer algo. Ya se sabe que en estas declaraciones de la OCDE no es fácil avanzar mucho más a veces, pero solamente reconocer que tenemos una culpa, reconocer que hay que hacer algo, que hay que tomar medidas, reconocer que las medidas de la Comunidad no están mal, aunque algún país todavía no esté en condiciones de asumirlas, pensamos que ya es un cierto proceso de avance. En eso sí es cierto que tiene razón la Comisión, eso ha sido gracias al vanguardismo de la Comunidad.

El segundo elemento: la tasa. En cuanto a la tasa, la verdad es que, primero —y estoy de acuerdo con el señor Dávila—, es muy exagerado llamarle tasa de ecología, porque no lo es. Al final, la propia Comisión se está replanteando la presentación de la tasa porque está clarísimo que eso es un impuesto. En el documento se habla muy alegremente de neutralidad fiscal, sin explicar en qué consiste. ¿Qué quiere decir neutralidad fiscal, si cada país tiene su política de precios de energía y si, además, es un sector absolutamente intervenido por los Estados miembros? No puede defender el concepto de neutralidad fiscal, por tanto, sólo se trata de un impuesto; pero si bajamos al segundo nivel, que es la división 50/50, energía/emisiones CO₂, además de ser un impuesto, es un impuesto discriminatorio, que perturba. Incluso esa cuestión de que limita nuestra competitividad podría ser asumible relativamente, porque ya ahora nuestros precios de energía son mucho más elevados que los de los Estados Unidos. Luego, desde ese punto de vista, somos poco competitivos. Un poquito más, nos haría un poquito menos competitivos, pero quizá no es eso lo más grave; lo más grave es que, sobre dos políticas no armonizadas, la política energética y la política fiscal, es decir, sobre dos patas que no están al mismo nivel, se pretendía poner una política armonizada, lo cual no tiene ningún sentido. Cuando las políticas estén armonizadas, lógicamente, se podrá tomar una decisión sobre ellas; pero como no están armonizadas la energética ni la fiscal, no tiene sentido.

Lo que pretende la Comisión y los Estados que están interesados en esto (hay unos Estados que están interesados, y luego les daré mi opinión de por qué están interesados) es que el tema no muera, que no se entierre la tasa, al menos formalmente, que se siga discutiendo «ad calendas graecas», porque consideran que todavía eso tiene cierto tirón sobre el resto de países industrializados. Es decir, hemos planteado ya la estabilización y, además, seguimos discutiendo sobre la tasa, no hemos renunciado a ella. Bueno, pues si quieren que sigamos discutiendo, seguiremos discutiendo. Saben que pasado mañana hay un jumbo de medio am-

biente/energía y se va a tratar un poco de esto, pero nos vamos a concentrar sobre todo en lo que es la distribución regional de esa estabilización a nivel comunitario.

¿Cuáles son los motivos que impulsan a determinados países a insistir en el tema de la tasa? Fundamentalmente, los que tienen una gran producción de energía nuclear, por tanto, no perjudicados por el 50 por ciento que incide sobre las emisiones de CO₂, esto por una parte, está claro; y, por otra parte, algo que es conocido, y es que a algunos países del norte de Europa, no los voy a citar, el gas les sale por las orejas, hablando un poco en términos coloquiales; es decir, no saben qué hacer con tanto gas. Hay que potenciar el consumo de gas y eso va bien, desde ese punto de vista, porque prima el uso del gas, cosa que a nosotros no nos hace falta, no necesitamos que nos primen ni nos incentiven el consumo de gas, porque ya en el PEN se toma la opción gasística como posibilidad de desarrollo en cuanto a uso de energía que puede sustituir mejor a los combustibles fósiles.

Por tanto, esos son los dos grandes motivos. Es decir, Estados que tienen una potencia instalada en producción nuclear muy alta y Estados que tienen que vender gas como sea, porque no saben qué hacer con él. Aparte de eso está el motivo filosófico, que es muy loable, de dar ejemplo a nivel de comunidad internacional. Lo que no sabemos es si ese ejemplo no hace falta en este momento y sólo con que se animen a incorporarse a la estabilización sería suficiente.

El señor Martínez-Campillo se refería a la capacidad que tenemos para controlar los niveles de emisión y de momento dar respuesta estadística fundamentalmente a los requerimientos de la Comisión. Tenemos una red de control atmosférico y tenemos la posibilidad de medir emisiones concretas e instalaciones concretas. Indudablemente no es suficiente, pero tampoco está por debajo de lo que la normativa comunitaria nos exige en este momento, lo cual quiere decir que de cara al futuro habrá que mejorar mucho más nuestra red de control atmosférico; estamos haciendo inversiones todos los años para ir ampliando esa red de control atmosférico, primero, para conocer cuál es nuestra situación y, además, para cumplir nuestras obligaciones estadísticas respecto a la Comunidad.

En cuanto a los incentivos —y vuelvo un poco a lo que decía al principio— como actividad sectorial, tengo que decir que si en la Secretaría de Estado de Medio Ambiente tuviéramos incentivos para mejorar la eficiencia energética, en lo que se refiere a la aplicación del PEN, por qué no extenderlos a incentivos para otras muchas cosas sectoriales que tienen que ver con el medio ambiente. Este es un debate que se puede abrir. ¿Qué es mejor o más eficaz, que todo tipo de incentivos que tengan algo que ver con medio ambiente se centralicen en una sola unidad medioambiental o que cada unidad administrativa sectorial informada de principios medioambientales y de preocupación medioambiental debe gestionar sus propios sistemas de incentivos? No sé cuál puede ser el futuro; podríamos

ver qué está pasando en otros Estados y, en función de su estructura política, ver si son adaptables o no esos sistemas al nuestro. Aunque a veces el instrumento es tan importante como el contenido de dicho instrumento, en todo caso lo importante es que haya sistemas de incentivos suficientes o necesarios, independientemente de en qué Ministerio, en qué unidad administrativa estén ubicados. Eso sería lo más importante.

Puede existir también el debate de si el gestor de ese instrumento es más eficiente desde el punto de vista medioambiental, si es una unidad medioambiental o una unidad que no sea específicamente medioambiental. Podría abrirse también ese debate. En todo caso, no es nuestra pretensión en este momento que todo tipo de incentivos que tengan que ver con cuestiones medioambientales estén en la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, porque nos parece que serán mejor gestionados por cada una de las unidades sectoriales, entre otras cosas, porque conocen mejor los sectores, están más en contacto con ellos.

Sobre las normas complementarias, creo que ya he dado una respuesta sobre el origen de esa información.

En cuanto al plan de grandes presas, le diré que hay una serie de posibilidades sin explotar, sobre las cuales se ha hecho un informe bastante exhaustivo, que requerirían apoyo público y que difícilmente van a ser puestas en explotación por empresas, porque requerirían una cierta financiación pública. Esto lo digo sin ninguna connotación peyorativa, creo que es normal que un plan energético sea algo conservador, tiene que ser prudente y saber qué oferta está haciendo, para que ese voluntarismo al que se refería la señora Estevan Bolea no sea excesivo; tiene que ser bastante realista y no tan voluntarista.

Creo que se podría hablar una expansión mayor de lo que es la producción hidroeléctrica, tanto en minicentrales como en grandes presas, en más aprovechamientos a pie de presa, por ejemplo, que se pueden hacer; las confederaciones pueden aportar algo también, incluso desde el punto de vista de financiación a las confederaciones hidrográficas les puede resultar interesante hacer una mejor utilización de alguno de los embalses, es algo que estamos planteando desde la Secretaría de Estado, pero por el momento sólo desde el punto de vista de financiación de las confederaciones; porque al mismo tiempo también tienen la componente medioambiental de incrementar la aportación hidroeléctrica al sistema.

Hay dos cuestiones. Una, si no cerrada, por lo menos creo que ya he indicado a SS. SS. por dónde vamos a ir en lo que se refiere a minicentrales; esa podríamos decir que está cerrada en cuanto a mejorar el acceso a las concesiones por parte de los peticionarios. Debemos conseguir que haya más capacidad para asumir este tipo de concesiones, mejorando los plazos hasta donde haga falta y revisando las cláusulas. Esa es una decisión tomada ya.

En cuanto a grandes presas, habrá que ver, si los análisis se están haciendo sobre posibilidades de nuevos

embalses y si conseguimos tener en cuenta no sólo los aspectos de producción de energía y posibilidad o no de ayuda estatal a la construcción de estas presas, sino, además, los impactos medioambientales que, como S. S. sabe, cada vez son más contestados y, desde nuestro punto de vista, si tienen efectivamente impacto importante, se deberá tener en cuenta.

El señor Dávila se refería al punto de vista de la Comunidad. Creo que ya me he extendido algo sobre ese tema y sobre el papel que la Comunidad pretende tener como líder o vanguardista en lo que se refiere a las cuestiones medioambientales a nivel mundial. Desde nuestro punto de vista no está mal siempre que sean cosas razonables, que sean cosas verdaderamente asumibles y que no reflejen, a veces demasiado directamente, intereses concretos. Si reflejan intereses medioambientales reales, preocupaciones medioambientales reales, nos parece muy bien. A veces esos planteamientos pueden tener implicaciones que afecten directamente a uno o a dos países en su beneficio, que hacen que esto no sea tan asumible. Por tanto, en esa división que hacía, creo que nosotros estamos en condiciones de asumir y hemos asumido la estabilización y, en cambio, no estábamos en condiciones de asumir, ni asumimos, y ahora ya no lo asume ni siquiera la propia Comisión, la tasa. Eran dos cosas diferentes: una cosa era ser avanzados en lo que era limitar el volumen de emisiones y otra cosa era inventarnos una cosa que no tenía más que explicaciones reales que no correspondían demasiado a una política medioambiental.

Creo que es importante, y es un punto en el que habría que incidir, como ha dicho S. S. la decisión que se plasma en el PEN de internalizar los costes de eliminación de los residuos nucleares. Esto me parece muy importante desde el punto de vista medioambiental. Sólo quiero constatar que efectivamente lo tenía entre los puntos positivos y S. S. ha hecho mención de él. Yo me congratulo de que sea así, de que conste en el PEN.

En cuanto al efecto invernadero, a la disminución de la capa de ozono, quizá no deberíamos estar ni en un extremo ni en el otro. El Director del Instituto Nacional de Meteorología, que sigue muy directamente este tema, decía que todavía estamos dentro de los márgenes de error, pero que estamos ya bordeando la franja de salida de ese margen de error; y que, por tanto la política preventiva de por si acaso hay que ponerla en marcha. Parece bastante lógico que ante una irreversibilidad de la situación, por si acaso, repito, se tomen decisiones.

Por consiguiente no es que sea malo asustar o preocupar sobre lo que está sucediendo con la capa de ozono; otra cosa es que nosotros tengamos que hacer de Quijotes en algo imposible. Nosotros no vamos a resolver el problema de la capa de ozono; nosotros lo que vamos a hacer es colaborar para que se resuelva, pero vamos a colaborar dentro del marco en que debemos hacerlo, que es el marco de la Comunidad Europea, y si la Comunidad quiere ser más avanzada en su conjunto, lo seremos. Yo creo que estamos en condiciones

de poder asumir más responsabilidades, pero si todavía el resto de miembros de la OCDE no han asumido ni siquiera los planteamientos de la Comunidad, esperamos a que eso ocurra. Porque, además, hay un riesgo, y es que si los planteamientos de la Comunidad fueran demasiado radicales sería peor para el medio ambiente, porque si fueran muy radicales ya nadie nos seguiría. En el nivel actual no nos están siguiendo del todo. Veremos a ver qué pasa en Río, pero de momento, repito no lo están haciendo, y si fueran más radicales aún sería peor, porque ya no nos harían ni caso.

No podemos efectuar nosotros una reducción —como he oído en algún plano alternativo o en alguna declaración— del 80 o del 70 por ciento, que puede ser muy ideal, pero que no resuelve nada. Desde el punto de vista del problema universal, repito, no resuelve nada; es una gota de agua en el mar. Dar ejemplo no sólo a los países de la OCDE, sino incluso a los de la Comunidad Europea, me parece un poco excesivo. Yo creo que hay que hacer las dos cosas al mismo tiempo: ser conscientes de que el problema existe e influir en la opinión pública mundial desde la Comunidad.

Un Ministro que no tiene ninguna connotación super progresista ni vanguardista, un Ministro conservador, el Ministro británico, decía en el último Consejo que en Estados Unidos lo tenemos muy difícil. Decía que tendríamos que contratar avionetas y arrojar panfletos en Nueva York para que la población americana supiera lo que estamos haciendo, porque es que no saben, no saben lo que está haciendo la Comunidad Europea. Si consiguiéramos llegar a la opinión pública americana —algo que cuesta mucho— y supieran el esfuerzo que está haciendo la Comunidad o que se plantea la Comunidad en cuanto a estabilización de emisiones, seguro que la opinión pública presionaría, porque en Estados Unidos la opinión pública es muy fuerte cuando está sensibilizada, pero de momento no hemos llegado a ello. Este planteamiento era muy práctico y muy pragmático, muy típico de los británicos, y sería bueno ese tirón que nosotros esperamos dar de la opinión pública porque nosotros aquí hablamos mucho y creemos que el mundo entero nos oye, pero en Estados Unidos la opinión pública no sabe lo que estamos haciendo; esa opinión pública es la que allí presiona, pero, ¿cómo lo hacemos? Por supuesto, esto quedó como una «boutade» del Ministro británico. Habría que hacer una campaña de propaganda y no contamos con dinero para llevarla a cabo.

Creo que he contestado a todas las preguntas, aunque no sé si con el suficiente nivel de explicitación en cada una de las cuestiones que me han planteado. En todo caso, y para terminar pienso que este Plan, desde el punto de vista medioambiental, va a ser necesariamente dinámico y no se va a quedar en el texto estricto del capítulo que se refiere a energía y medio ambiente, entre otras cosas porque parte de planteamientos relativamente conservadores que tienen una relación lógica con lo que se trata de conseguir, es decir una estabilización; un no incremento de los costes, más bien

una reducción, si es posible, tal y como ahí se plantea, y una garantía de suministro. En todo caso, hemos de decir que está siempre dentro del cumplimiento de las normativas comunitarias y de los compromisos internacionales de España, incluido el protocolo de Helsinki, que a pesar de que no lo hemos ratificado, ya estamos dentro de lo que nos exige ese Protocolo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna aclaración? (Pausa.)
La señora Estevan tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Albero, por su excelente y correcta información, pero —quizá porque no le ha dado tiempo o se le ha pasado— no nos ha dicho nada sobre lo que más preocupa al Grupo Popular de este Plan Energético, y es quién va a desulfurar, quién va a cumplir lo que prevé el Decreto 646/1991, que desarrolla la Directiva 88/609, quién va a hacer la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno y de SO₂, porque, como he dicho anteriormente, los comparecientes en esta Comisión han sido varios y ninguno, absolutamente ninguno, está dispuesto a hacer nada. Por ejemplo, Endesa, que es la empresa más sucia de España, aunque no será su vocación pero es la empresa más sucia de España, tan sucia que en cualquier país estarían procesados sus dirigentes, y ahora el INI le da un premio de medio ambiente, que tiene salero la cosa, así está de desprestigiado el premio del INI; pues bien, Endesa, decía, tiene unas emisiones brutales, y su Presidente nos ha dicho aquí que no va a desulfurar, que no van a cambiar el sistema de combustión para reducir emisiones de óxidos de nitrógeno, que simplemente van a importar carbón americano, y carbón de Sudáfrica para mezclarlo, pero por mucho que mezclen no dan las cifras y seguirán con unas emisiones excesivas.

¿Cuál es la opinión de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente sobre las sucias centrales de Endesa, y sobre la incorrecta actitud de Endesa y de otras compañías? ¿Y qué van a hacer las refinerías? Porque las refinerías seguramente tendrán también que desulfurar algo del fuel-óleo que tendrán que usar inexorablemente las centrales térmicas españolas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, tiene la palabra brevemente, por favor.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sí, señor Presidente, con toda brevedad.

Quería insistir en la pregunta que hicimos al señor Albero. Es decir, si está en condiciones de afirmar que todo el sector público asumirá de oficio lo que en el Plan se contiene. Primera cuestión.

Segunda cuestión. En cuanto a las grandes presas, por lo que usted dice deduzco que se puede aprovechar mucho más, que se puede producir más energía hidroeléctrica en función del parque que tenemos. Sin embargo, las previsiones comunitarias es que no se vuelvan a hacer grandes presas. Querría saber si esto es así o no.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Quería hacer dos comentarios muy breves, después del agradecimiento al señor Secretario de Estado por toda su información.

Hay algo que ya más o menos imaginábamos, es decir, su información sobre cuál pueda ser la tendencia de la política comunitaria en el tema de las tasas y en el tema de la reducción de emisiones. Nos congratula enormemente su prudencia al expresar que vanguardismo sí, pero dentro de un orden, dentro de la no vinculación a intereses ni de países concretos ni de sectores concretos. Este Grupo Parlamentario suscribe totalmente esto: vanguardismo dentro de un orden.

En cuanto a su referencia a que el quijotismo aislado no sólo no conduce a nada, sino que además nos lleva al ridículo, me parece muy relevante para ser oído por muchos que mantienen posiciones de este tipo. El comentario a que nuestro problema no es ya que Estados Unidos sea el primer emisor, sino que además ignora lo que sucede en el resto del mundo, me parece muy relevante para cualquiera que quiera hacer una estrategia de protección ambiental de ámbito mundial.

Por último, quería expresarle con qué satisfacción acoge este Grupo Parlamentario las noticias, para él no conocidas, de las decisiones de la Secretaría de Estado sobre la política hidráulica, no ya respecto al tema de las pequeñas centrales, de las minicentrales, sino especialmente del estudio de un mejor aprovechamiento energético de las presas ya existentes. Evidentemente, esa es una idea que no conocemos la potencialidad que tiene en estos momentos, pero que, en principio, saludamos con gran interés como política a desarrollar.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las aclaraciones solicitadas, tiene la palabra el señor Albero.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO PARA LAS POLÍTICAS DEL AGUA Y EL MEDIO AMBIENTE** (Albero Silla): Con respecto a los problemas de nuestras centrales térmicas de Endesa en Andorra o en Puentes de García Rodríguez, creo que lo que se está haciendo es un esfuerzo tremendo, tanto desde el punto de vista de los sistemas de combustión como del lavado de lignitos y de la mezcla con carbones de importación de características similares y que en cambio no tengan ese mismo nivel de azufre.

El planteamiento de la desulfuración, por la información que yo tengo (y me imagino que S. S. también), nos puede situar en una posición marginal desde el punto de vista de la competitividad, de la capacidad de concurrir en el mercado de ese tipo de instalaciones. Por lo tanto, puede ser un camino bueno desde el punto de vista medioambiental, pero que conduce a la nada desde el punto de vista económico, por lo que habrá que pensar en otras alternativas, que es lo que está haciendo Endesa, buscar una serie de alternativas que reduzcan el volumen de emisiones, que nos permitan

aprovechar esos recursos, y aunque sean caminos teóricamente perfectos en el sentido medioambiental, son económicamente imposibles, son caminos de ida y vuelta. Es decir, si al hacer la inversión se comprueba que no se puede amortizar y que además no acaba de funcionar económicamente, podrá ser un experimento de laboratorio, pero sería delicado que una empresa pública se dedicara a hacer este tipo de inversiones que no pueden ser rentables, de momento. Es mejor dedicar esos recursos a otro tipo de acciones que se están realizando.

Yo tengo constancia de que en Andorra se está haciendo una gran esfuerzo en cuanto a conseguir un volumen importante de reducción en las emisiones de SO₂. En el caso de la aportación de otros combustibles no es lo mismo la situación de Andorra que la situación de Puentes de García Rodríguez, es distinta, porque se puede, con más facilidad, traer carbón de importación a una central y a la otra es mucho más difícil; en cambio, quizás sí que se puede avanzar en la gasificación, es decir, en la mezcla con gas. Y ojala tuviéramos unas reservas de gas como tienen otros países, pero nosotros no tenemos gas, desgraciadamente. Por eso debemos intentar compaginar una serie de elementos, pero no autosituarnos entre la espada y la pared, porque sería un poco absurdo.

Si no se tomara ninguna iniciativa —usted me pedía mi opinión—, indudablemente esta opinión sería muy negativa, pero creo que se están tomando bastantes iniciativas no sólo desde el punto de vista de emisiones sino que, en el caso de Andorra, por ejemplo, desde el punto de vista de restauración medioambiental de las heridas ecológicas, de las cicatrices ecológicas, que es bastante importante. Es decir, que se está haciendo un trabajo muy positivo, que también deberán hacer, aunque el frente de la cantera es mucho más amplio, en Puentes de García Rodríguez, o sea, la restauración «a posteriori» de las minas a cielo abierto.

Creo que es una cuestión en la que la empresa está haciendo un gran esfuerzo, y hemos de seguir animándoles a que incrementen ese esfuerzo y a que sigan probando otro tipo de tecnologías que nos permitan estar dentro de los límites.

En cuanto a si las empresas nacionales —como preguntaba el señor Martínez-Campillo— están dispuestas a asumir lo que plantea este Plan, yo estoy convencido de que sí, ya que tendría poco sentido que el Ministerio de Industria presentara un Plan Energético Nacional, y las empresas, que de un modo u otro dependen del Gobierno, en definitiva, y del Ministerio, no estuvieran dispuestas a asumirlo. Otra cosa es que los ritmos, los límites que se plantean sean los ideales.

Yo conozco opiniones, pero no conozco ninguna decisión comunitaria que impida construir grandes presas. Hay una opinión no muy favorable hacia la construcción de grandes embalses, fundamentalmente por su impacto medioambiental, pero ese impacto medioambiental no es importante, no habrá ningún bloqueo, no tiene por qué haberlo. Lo que sí hay, repito es

una opinión más o menos generalizada, y ahora bastante matizada. Por ejemplo, en Estados Unidos están variando bastante en ese sentido, es decir, piensan que el embalse es un generador de vida, y realmente a veces se acuña un cliché o una receta y parece que haya que cumplirla. Suele pasar bastante en cuestiones medioambientales, ya que estamos metidos en una especie de ortodoxia que cambia de vez en cuando, pero mientras se está en ella o se respeta la ortodoxia o uno es un heterodoxo y, por tanto, ya no forma parte de esto. Yo creo que lo que se debe hacer es evaluar bien el impacto medioambiental, compararlo con sus efectos socioeconómicos, y no hay ninguna limitación más que esa, es decir, no hay una decisión comunitaria contra las grandes presas.

El señor Dávila se refería a la mejora de la utilización de la potencialidad no instalada, sino existente, desde el punto de vista hidráulico. Creo que sí que puede ser una aportación; no sé, al final, qué volumen va a representar, aunque tenemos una cierta estimación. Cuando tengamos la relación de todas aquellas potencialidades no desarrolladas, pero que pensamos desarrollar en el próximo cuatrienio, más o menos, remitiré a SS. SS. el informe de cuáles van a ser los aprovisionamientos nuevos a pie de presa, o incluso las posibilidades de minicentrales que estamos contemplando con otros tipos, como decía, de clausulado, y espero que en un par de semanas, quizá antes de finales de año, pueda remitirles un avance de cuál puede ser la potencia que podemos recuperar en cuanto a la mejor utilización de las instalaciones actuales.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Albero, por la colaboración que presta a esta Comisión y por la información que nos ha suministrado.

Con esto damos por terminada esta comparecencia. Vamos a pasar a los siguientes puntos del orden del día.

El planteamiento que ha hecho esta Presidencia al comienzo respecto a los portavoces, yo creo que se le puede dar un plazo de tiempo, puesto que es un tema que no solamente afecta a esta Comisión, sino que puede afectar al Pleno. Lo único que sugiero a SS. SS. es que establezcan contactos para ver si se puede llegar a una posición común, tanto a nivel de Comisión como a otros niveles. **(La señora Estevan Bolea pide la palabra.)**

Tiene la palabra la señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, ¿sería en el mes de febrero?

El señor **PRESIDENTE**: Difícilmente se puede hacer antes. Si hubiera un acuerdo se podría forzar, pero creo que no hay que forzar la situación, y en cualquier caso sería en el mes de febrero.

Vamos a pasar a las proposiciones no de ley, siendo la primera la relativa al control de las instalaciones radiactivas de uso sanitario.

Señor Vázquez, ¿desea que la discutamos en este momento?*

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Yo solicitaría del señor Presidente que se pase, en primer lugar, a la relativa a la Empresa Nacional Bazán, y, a continuación, si no ha llegado la señora Diputada que lleva este tema, yo mismo la defendería.

— **DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA ASEGURAR EL REPARTO ADECUADO DE LA CARGA DE TRABAJO ENTRE LAS FACTORIAS DE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN, CON EL MANTENIMIENTO DE LOS PUESTOS DE TRABAJO Y LA ADECUADA FORMACION CONTINUADA DE LOS TRABAJADORES EN LAS NUEVAS TECNOLOGIAS DE CONSTRUCCION NAVAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000201)**

El señor **PRESIDENTE**: Si no hay inconveniente por los demás Grupos, vamos a tramitar, en primer lugar, la proposición no de ley que viene en el orden del día con el número 5. Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para asegurar el reparto adecuado de la carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán, con el mantenimiento de los puestos de trabajo y la adecuada formación continuada de los trabajadores en las nuevas tecnologías de construcción naval, planteada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, para cuya defensa tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: El 13 de marzo de este año, hace nueve meses, entró en el Registro general del Congreso esta proposición no de ley, que venía fundamentalmente motivada por la situación que ya se vivía en Cartagena y en su región al respecto de la Empresa Nacional Bazán, que es una parte esencial de la vida económica de la zona.

Una de las motivaciones esenciales de la proposición no de ley era un acuerdo al que se había llegado en la Asamblea Regional de Murcia, el 14 de febrero de este mismo año, y que fue aprobado por unanimidad, es decir, por todos los grupos representados en aquella y en esta Cámara, una resolución que, en esencia, constaba de los siguientes puntos: apoyar las reivindicaciones de los trabajadores de la Empresa Nacional Bazán de Cartagena en demanda de un futuro industrial para esta empresa pública y el mantenimiento de los puestos de trabajo; apoyar la realización de la gran carena del submarino S-62 y apoyar una distribución razonable de la carga de trabajo entre las distintas factorías de la Em-

presa Nacional Bazán, es decir, las factorías de Ferrol, Cartagena y San Fernando.

Han pasado, como decíamos antes, nueve meses desde entonces, y algunas cosas se han modificado, pero lo esencial es que la situación se ha agravado para esta Empresa Nacional en sus tres factorías de forma notable. De este agravamiento de la situación de la Empresa Nacional Bazán probablemente la parte más afectada sea precisamente la factoría de Cartagena.

Ni de esta proposición ni de ningún momento en mi exposición espero que entienda nadie que pretendemos enfrentar los intereses de los trabajadores de la Empresa Nacional Bazán de Cartagena con los de Ferrol o San Fernando. Lo que pedimos, fundamentalmente, como después explicitaremos, es un reparto razonable de la carga de trabajo entre las tres factorías de esta Empresa Nacional. Entendemos que tanto derecho tienen los trabajadores de una como de otra, los de cualquiera de las tres, a que se defiendan sus intereses, sus puestos de trabajo y el futuro de cada una de estas tres factorías, es decir, de la unidad de esta Empresa Nacional.

En la comarca de Cartagena y en la capital se está viviendo una situación grave que está basada fundamentalmente en esta tendencia a convertir la reconversión industrial, única y exclusivamente, en la disminución de puestos de trabajo. No se entiende por parte del Gobierno que reconversión industrial significa adaptar las empresas existentes a los tiempos y estimular la creación de empresas nuevas que puedan asumir tanto la carga de trabajo, la mano de obra, digamos, de la zona, como las posibilidades económicas de la región. Por contra, como decía, generalmente reconversión industrial es igual a disminución de puestos de trabajo, sin creación, en general, de nuevas alternativas.

Decía que en esta comarca de Cartagena no solamente es la Empresa Nacional Bazán la que está teniendo graves problemas, sino todos los puestos de trabajo que genera indirectamente esta Empresa y, asimismo, otras importantes empresas del sector químico, fundamentalmente del sector fertilizantes y del sector minero, que están creando una situación de verdadera tensión en la zona; tensión que va a tener su reflejo el día 17 de este mismo mes, es decir, dentro de seis días, en la convocatoria —si en estos seis días que faltan no se modifica la situación— de una huelga general que han apoyado prácticamente todos los grupos políticos, así como todas las centrales sindicales.

En Bazán Cartagena hay 2.500 trabajadores, de los que 1.038 van a estar en regulación de empleo mensual de forma rotativa, y de ellos 706 son operarios directos y 332 empleados, técnicos e ingenieros. Esto representa, según las cifras, alrededor del 50 por ciento de la plantilla. En el astillero de El Ferrol, sobre 4.500 trabajadores se van a poner en regulación de empleo 1.700, teniendo en cuenta que en El Ferrol es la primera regulación y la primera reconversión que se produce en la Empresa Nacional Bazán, y en Cartagena es la quin-

ta regulación de empleo o reconversión, digamos, que se produce. En San Fernando, sin embargo, van a ser 682 personas, tanto del propio astillero como de la fábrica de armas aneja, las que van a pasar a esta situación de regulación de empleo.

Es decir, el problema afecta a las tres factorías de Bazán, pero creemos que sensiblemente más a la de Cartagena, probablemente porque, como ha reconocido el propio Director de Bazán, la distribución de la carga de trabajo depende fundamentalmente de él y de las presiones políticas que sobre él se ejercen, y por lo visto hasta ahora las presiones políticas que se han ejercido desde Galicia y desde Andalucía han sido superiores a las que se han ejercido desde Murcia, y esto ha condicionado que en este reparto de la miseria sea la factoría de Cartagena la más perjudicada.

Repito que no pretendemos vestir un santo desvistiendo a otro. Se trata, como he dicho varias veces ya, de producir una distribución razonable de esta carga de trabajo, sobre todo teniendo en cuenta que en Bazán Cartagena existen medios, infraestructura, tecnología, ingenieros como para poder asumir no sólo más capacidad de trabajo de la que actualmente está prevista, sino además para poder diversificar esta oferta de trabajo, dejando de considerar al Ministerio de Defensa como el único cliente posible. Una alternativa sería que Bazán Cartagena, como Bazán Ferrol y Bazán San Fernando, pudieran trabajar también para el sector privado o para otras partes del sector público, no exclusivamente para el Ministerio de Defensa, lo que permitiría dar alguna posibilidad más de pervivencia a esta importante empresa; importante en tanto que empresa e importante por toda la repercusión económica que en la zona produce.

Actualmente, en El Ferrol se está construyendo un buque de apoyo logístico, AOR, que inicialmente parecía que estaba previsto que se construyera en Cartagena. También se están construyendo barcos de superficie, los cazaminas y dragaminas, cuando en Cartagena se tiene desde hace tiempo a punto tecnología como para poder construir estos barcos, cosa que inicialmente no se tenía en Ferrol. Repito que quizás esas presiones políticas diferentes en un sitio y en otro han hecho que se haya decantado más la balanza hacia un sitio que hacia otro.

La importancia de la Empresa Nacional Bazán para toda aquella zona es obvia, no sólo por los puestos de trabajo directos, sino por los indirectos, y que además incide, como decía antes, en una situación de grave deterioro de todo el tejido industrial, que va a conseguir que pueblos con la tradición de La Unión, por ejemplo, conocida entre otras cosas por el cante de las minas y por las minas, en el futuro vaya a ser conocida sólo por el cante, si queda algo, porque minas no van a quedar, ya que los sectores de fertilizantes de Cartagena también están en grave crisis y están cerrándose; la empresa Portman-Golf está en la misma situación, y también Peñarroya. Todo lo que era el importante tejido industrial de aquella zona está prácticamente desmantelán-

dose y eso está generando una grave tensión social, por otra parte absolutamente lógica.

Literalmente, en la proposición no de ley decíamos que se instaba al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para asegurar el reparto adecuado de la carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán, con el mantenimiento de los puestos de trabajo y la adecuada formación continuada de los trabajadores en las nuevas tecnologías de construcción naval; este aspecto nos parece esencial. Para que puedan tener alguna viabilidad de futuro estas empresas, además del nivel tecnológico que ya poseen, es necesario que los trabajadores, en sus distintos grados de responsabilidad, continúen manteniendo un nivel tecnológico adecuado para poder diversificar esa producción y poder tener asegurado, en principio, su puesto de trabajo en tanto que la empresa perviva.

En la exposición de motivos previa a la proposición no de ley decíamos que el Parlamento de Murcia apoyaba la realización de la gran carena del submarino S-72. Esa gran carena ya se ha realizado, y actualmente el problema se encuentra en la del submarino S-63, que inicialmente tendría que entrar en gran carena en marzo de 1992, y parece ser que se pretende trasladar esa entrada a octubre de 1993, lo que se va a traducir en que las 800.000 horas de trabajo que significa la gran carena de un submarino, se pospongan, aumentando aún más la situación de grave déficit, de posibilidad de producción, de posibilidad de pedidos.

Una petición, creo que unánime, de todos los grupos de aquella región es que se adelante la entrada en gran carena del S-63 a marzo, así como, repito una vez más, que se haga una distribución razonable de la carga de trabajo, teniendo en cuenta el nivel tecnológico existente y tendiendo a aumentar ese nivel tecnológico, repito, al adoptar la necesaria diversificación de la ocupación de la Empresa Nacional Bazán, no teniendo como único cliente exclusivo al Ministerio de Defensa.

Creo que son posiciones fácilmente compatibles por todos los grupos, que puede que palién el defecto de presión al que antes hacíamos referencia. Si en esta Comisión apoyáramos esta proposición no de ley no se iban a solucionar grandes cosas, de eso somos conscientes, pero probablemente sería un estímulo mayor para tender hacia esa racionalidad necesaria en la distribución de cargas de trabajo, que iguale las posibilidades de futuro tanto de las distintas factorías de la empresa como de los puestos de trabajo que en ella se ejercen.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, señorías, si el Grupo Parlamentario Popular comparte el texto exacto de la proposición no de ley no en su fundamento, sino al decir que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno para adoptar las me-

didadas tendentes a repartir de una manera equitativa la carga de trabajo en las factorías de la Empresa Nacional Bazán en España, no es menos cierto que, como decía el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, es una proposición no de ley presentada el día 13 de marzo de este año que ha quedado totalmente obsoleta, es decir, pasada en el tiempo e incluso en la forma en que se ha planteado. No obstante, queremos aclarar desde el Grupo Parlamentario Popular varias cuestiones, sobre todo acerca de las que ha mencionado ahora el portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

No es cierto con exactitud que la factoría de la Empresa Nacional Bazán que ha soportado una mayor pérdida de trabajo y pérdida de empleo haya sido la Empresa Nacional Bazán de Cartagena.

La verdad es que desde 1983, en que se inicia un período de reestructuración de las factorías, se han perdido 5.500 puestos de trabajo en las factorías de la Empresa Nacional Bazán, incluida la de El Ferrol, Cádiz, Cartagena y las oficinas centrales en Madrid, que han supuesto exactamente los siguientes porcentajes. En la factoría de El Ferrol la pérdida desde el año 1983 ha sido de 2.134 puestos de trabajo, que representa el 32 por ciento de la pérdida del empleo; en Cartagena fue de 857 puestos de trabajo, el 24 por ciento de la pérdida de empleo; en San Fernando 1.391, lo que ha supuesto el 37 por ciento, y en las oficinas centrales ha sido de 92 trabajadores, que ha supuesto la pérdida del 34 por ciento de los puestos de trabajo. Por tanto, no es cierto que Ferrol no haya sufrido ningún tipo de reconversión desde 1983; no es cierto que San Fernando no haya sufrido pérdida de puestos de empleo desde 1983, ni es cierto que haya sido única y exclusivamente la Empresa Nacional Bazán en Cartagena la que ha perdido puestos de trabajo desde dicho año 1983.

Los datos que he dado son los facilitados por el propio INI, y lo que es cierto es que desde 1983 ha habido una pérdida constante de puestos de trabajo, que ha llevado a la Empresa Nacional Bazán a perder en España en su conjunto, 5.500 puestos de trabajo. Podía haber sido mayor la pérdida debido a la reconversión industrial que ha existido y que ha afectado a otros astilleros dentro del INI, es cierto, pero que ahora se nos pretenda decir que la Empresa Nacional Bazán va a sufrir unos ajustes debido a que es necesario una reestructuración industrial dentro del sector, en este caso concreto de la industria de defensa, no es ajustado a la realidad.

Lo que sucede, ciertamente, es que algunos de los puntos que ha citado el portavoz de Izquierda Unida tienen un marco más amplio de defensa, que debería ser el contemplado auténticamente en la proposición no de ley. Quizá por centrarla, única y exclusivamente, en la Empresa Nacional Bazán de Cartagena se haya quedado un tanto atrasada y, sin embargo, generalizarla a las tres factorías en España pueda tener un sentido mucho más amplio y ajustado a la realidad hoy por hoy.

Quiero decirle, por hacer una puntualización a las afirmaciones que usted ha efectuado, que no es cierto que en la factoría de Ferrol se estén construyendo dragaminas, ni minadores, ni buques de superficie ni buques AOR; que la tecnología que se está allí desarrollando desde 1986 está fundamentada en buques de alta cualificación tecnológica, y allí no haría falta ninguna inversión superior a la que se pretende que asumiría la Comunidad Autónoma murciana para poder hacer frente a la construcción de nuevos buques de alta cualificación tecnológica en la Empresa Nacional Bazán de Cartagena.

Sin embargo, éste no es el tema. No se trata de ver si la Bazán de Cartagena está más o menos cualificada que la de San Fernando o que la de Ferrol. Lo cierto es que allí se están construyendo dos fragatas, la F-85 y la F-86, de la clase Santa María, que hoy en día paralizadas, puesto que no se ha podido hacer frente a los pagos del año 1991, que ascienden a 17.000 millones de pesetas, por parte del Ministerio de Defensa, no se sabe si por culpa de él o por culpa del Ministerio de Economía y Hacienda. Tampoco se sabe si habrá que renegociar su construcción, puesto que no se puede hacer frente, repito al pago de esos 17.000 millones de pesetas que se adeudan a la Empresa Nacional Bazán en estos momentos.

Dicho esto, y aclarado que las perspectivas de la Empresa Nacional Bazán, precisamente por estar limitada única y exclusivamente al sector de defensa, son cada vez mayores, nosotros propondríamos un texto alternativo «in voce» a esta proposición no de ley. Nos parece bien que se reparta equitativamente la carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán, pero no es menos cierto que, hoy por hoy, a 11 de diciembre de 1991, es mucho más importante constatar otros tres puntos importantísimos, aparte de la redistribución equitativa de la carga de trabajo, y estoy completamente convencido de que todos los grupos de la Cámara van a aceptarlo.

Lo primero es mantener la carga de trabajo, ¿pero en base a qué? Es fácil hablar de mantener la carga de trabajo sin decir cómo. Nuestra propuesta es clara: mantener esa carga de trabajo en base a las previsiones que tenía el propio Ministerio de Defensa por compromisos adquiridos con el Ministerio de Industria, con el INI en este caso concreto, para llevar adelante el Plan Alta Mar previsto por el propio Gobierno, ratificado en innumerables ocasiones por el Ministerio de Defensa y comprometido con el propio INI, repito con el Ministerio de Industria para llevarlo adelante. Simplemente con que se llevaran a cabo las pautas marcadas en el Plan Alta Mar elaborado por el Gobierno, sería suficiente para mantener la carga de trabajo en las tres factorías de la Empresa Nacional Bazán. Porque se corre un grave riesgo, y es que tal y como está estructurada hoy la Empresa Nacional Bazán, la fábrica de turbinas que hay en Ferrol, además de la fábrica de motores que existe en Cartagena y la fábrica de armas de San Fernando, sean los únicos objetivos que tenga el INI en esas zonas concretas.

Como no podemos quedarnos en esas plantillas tan sumamente reducidas en una factoría que hoy por hoy asciende a casi 10.000 trabajadores y que quedarían reducidos a 2.500 trabajadores en estas tres únicas fabricas de motores, armas y turbinas; como no podemos permitirnos ese lujo, lo primero que hay que hacer para mantener la carga de trabajo es solicitar del Gobierno que mantenga el Plan Alta Mar, la previsión y el contrato firmado con el propio INI para poder seguir manteniendo esa carga de trabajo y ese número de trabajadores que sustenta hoy cada una de las tres factorías.

Pero si se mantiene esta carga de trabajo, ¿cómo se ha de hacer la distribución equitativa? ¿En base a qué? ¿En base a los diques? ¿En base a las gradas? ¿En base a los muelles? ¿En base al personal actualmente destinado en cada una de las tres factorías? Sería fácilmente comprensible, sería de cajón, sería un simple encaje de bolillos. Es decir, una vez que se mantenga la carga de trabajo se puede hacer una distribución equitativa de la misma en cada una de las tres factorías, porque así está recogido en los planes del propio Gobierno.

Usted ha puesto el dedo en la llaga de uno de los puntos más importantes sobre el que el Grupo Popular ya ha hecho su reivindicación en cantidad de ocasiones ante la Cámara, en Pleno y en Comisión, que es la liberalización del mercado.

No se puede seguir manteniendo por más tiempo una industria como la Empresa Nacional Bazán, única y exclusivamente dedicada al mercado de defensa, cuando éste no es capaz de darle la suficiente carga de trabajo como para mantener el empleo y todas las instalaciones tecnológicas que existen en cada una de las tres factorías que, como usted dice, son de las punteras no sólo de España, sino de las más avanzadas de Europa y del mundo entero.

El carenado del buque S-62, uno de los submarinos de la clase Dafne, que se hará precisamente este año en Cartagena, gracias a una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en su día ante el Pleno de la Cámara, ha dado carga suficiente al astillero para que pudiera mantener el empleo durante estos últimos meses, pero no es menos cierto que el no mantener la carena del buque S-63 no sólo traerá problemas para la propia Empresa Nacional Bazán, sino también para la Armada, por lo que le supondrá la deficiencia y carencia total de submarinos para la puesta en práctica de sus misiones a lo largo de 1993.

Por tanto, señor Presidente, señorías, termino diciendo simplemente que para el Grupo Parlamentario Popular únicamente el texto de la proposición no de ley es asumible, no así el preámbulo, que debería ser más generalizado, desde nuestro punto de vista, y ampliarse a las tres factorías. Porque, repito, no ha sido única y exclusivamente la factoría de Cartagena la que ha sufrido la pérdida de trabajo. En los datos que he dado queda perfectamente reflejado que ha sufrido un 24 por ciento de pérdida de empleo desde 1983; la de Ferrol

ha sufrido el 32 por ciento en el mismo período, y la de San Fernando el 37 por ciento. De manera que no ha sido sólo Cartagena la que ha sufrido un proceso de reconversión, sino las tres factorías.

A nosotros, si bien apoyamos que la carga de trabajo tenga un reparto equitativo entre las tres factorías, nos gustaría —es una propuesta «in voce»— añadir a esta proposición no de ley —para que fuera más actual, para que tuviera mayor vigencia y se ajustase más a la realidad— que el Gobierno mantenga su Plan Alta Mar, mantenga las previsiones del Ministerio de Defensa en concordancia con los contratos previstos con el propio Ministerio de Industria y a través del INI para la construcción de estos barcos en las factorías de la Empresa Nacional Bazán para posibilitar la carga de trabajo, y que a partir de ese momento se haga una distribución equitativa de la carga de trabajo entre cada una de las factorías que está cualificadamente preparada para construir los buques. En definitiva, y es uno de los temas más importantes, que exista la liberalización del mercado. Ello supone que se derogue el Real Decreto que prohíbe a la Empresa Nacional Bazán desde 1982, prorrogado a 1984, la construcción y penetración de buques civiles, y así pueda intervenir no sólo en la construcción naval, sino que pueda utilizar sus diques, que unas veces están colapsados, y también vacíos en cantidad de ocasiones, ya que están única y exclusivamente preparados para que allí puedan carenar buques de la Armada, que hoy en día no carenan. Deseamos que esta liberalización suponga una penetración en el mercado de la Empresa Nacional Bazán que ayude a paliar su problema, que reconduzca su situación y la ayude a salir de esta crisis.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que haga llegar a esta mesa la propuesta de modificación de la proposición no de ley, que tendría que ser aceptada por el resto de los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Voy a ser muy breve y voy a hacer una consideración, si se me permite, de carácter general, en la medida en que los datos que se han aportado por el proponente, señor Vázquez, y también por el Grupo Popular, son muy abundantes.

Simplemente quiero señalar lo siguiente. Hay diversas zonas de España que están viviendo, de nuevo, una especie de ocaso industrial importante. Uno piensa que esto no ha aparecido de la noche a la mañana, sino que era algo que se veía venir hace tiempo, porque sobre ellas radicaban una serie de industrias que estaban condenadas a su reconversión, y a veces a su eliminación, ya que no podían ser rentables en modo alguno. Lógicamente, desde el momento en que esto se conocía, tenían que ponerse en marcha una serie de acciones, especialmente públicas, destinadas a recomponer y fabricar un nuevo tejido industrial, lo cual debe ser algo complejo y complicadísimo, porque no estamos en una eco-

nomía planificada donde se le diga a una industria: usted va a ir donde yo le voy a mandar. Al mismo tiempo es un trabajo de cualificación profesional de una serie de personas que estaban destinadas a trabajar en cadenas de producción en cosas muy especializadas, y ahora tienen que aprender nuevas cosas para poder ser aceptadas por las empresas de nuevo cuño que allí se ubicarán.

La pregunta que uno se hace ante la situación de Cartagena, ante la situación de Asturias o ante cualquier situación que estamos viviendo ahora, es qué ha pasado con esas medidas que se tenían que poner en marcha. Primero, ¿se han puesto en marcha o no? Si se han puesto en marcha, ¿han fracasado? ¿Por qué no han llegado a todo su éxito? Porque si ahora nos encontramos aquí es porque algo ha ocurrido allí.

Me imagino que el propósito público no era que llegáramos a esta situación de tensión que vivimos ahora ¿Por qué? Porque ahora es muy difícil plantear nada con sosiego y con tranquilidad. Es decir, ahora va uno al Campo de Cartagena y está sentado sobre un barril de pólvora. Allí no se puede hablar de nada que no sea mantener los puestos de trabajo a machamartillo. Al mismo tiempo, las previsiones industriales económicas dicen que eso es una barbaridad decirlo. Por tanto, los políticos nos encontramos ante una situación absolutamente desastrosa en la que, o haces demagogia, o no vas por el Campo de Cartagena.

Señor Presidente, yo lo que querría conseguir de esta proposición no de ley, y de otras parecidas, es que nos dijera quien procediere por qué se llega a esta situación, por que han fracasado en este camino intermedio las inversiones, el interés previsto de unas determinadas empresas que luego no se han instalado allí, por qué han fracasado nuestras propias medidas. No quiero dar por bueno aquello que se decía de que toda la Cumbre Árabe-Israelí salió magníficamente en España porque sólo se nos dio una semana para prepararla, porque si se nos llega a dar el plazo de un año, probablemente hubiera salido mal. Yo no quiero pensar que vivo en un país así.

En todo caso, hecha esta consideración de carácter general, que me parecía interesante, vamos a apoyar los términos en que se ha planteado la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, no sé a quien dirige la pregunta S. S., pero sí le quiero decir que el papel de esta Presidencia se limita a ordenar el debate y en ningún caso a responder preguntas difíciles (**Risas.**)

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

El señor **CUEVAS DELGADO**: En el contenido formal de esta proposición no de ley el Grupo Socialista puede estar de acuerdo, porque la realidad es que el que se tomen medidas para asegurar el reparto de la carga de trabajo, el mantenimiento de los puestos de trabajo,

etcétera, es un sentimiento compartido no solamente en relación con el sector naval o con la Empresa Bazán, sino con todas las industrias del país.

Lo que sucede, señorías, y este es el problema, es que a veces se dicen cosas distintas y contradictorias y no las mismas en todos los foros. Este es el problema, repito que tenemos que solucionar en nuestros debates si queremos entendernos.

Lo que digo tiene relación con dos cuestiones fundamentales, desde mi punto de vista. Una es una cuestión presupuestaria en la que tenemos que reajustar y poner en consonancia todas las inversiones del país, y también los sectores a los que queremos dirigirlos. Por eso hay que tener cuidado cuando se plantea en los Presupuestos, desde algún Grupo, la disminución, por ejemplo, de las inversiones en defensa, ya que, lógicamente, si esas inversiones disminuyen, influyen en la industria de defensa. Luego no podemos defender las dos cosas al mismo tiempo, porque es muy difícil, señoría.

Es cierto, y el Grupo proponente en primera intervención ha apostado por la redefinición de la actividad de la Empresa Nacional Bazán, que hay unos condicionantes en ese problema de no dedicarse exclusivamente a la industria de defensa. También es cierto, y aquí hay una contradicción de algún otro Grupo que la plantea permanentemente, en cuanto que el reparto de la carga de trabajo se tiene que hacer, pero tampoco podemos decir, cuando nos interese, que hay que llevar más trabajo a Cádiz o Ferrol, y en otro momento a Cartagena. Hay innumerables ejemplos de intervenciones en el Parlamento en las que se protesta por eso. Incluso se dice que la alarma la motiva la presión que el Gobierno autónomo de Murcia viene ejerciendo sobre Defensa para que determinados buques que se iban a construir, vayan a la Bazán de Cartagena. Esto lo plantea, señorías, un senador del Grupo Popular.

Entonces hay que intentar que la carga de trabajo se reparta, pero no cuando nos interese porque coyunturalmente exista una manifestación o alguna presión en El Ferrol, hay que decir que se debe llevar trabajo a El Ferrol, y si la manifestación se produce en Cartagena (y no es solamente un tema de la industria de defensa, sino que, al parecer está motivada por otras cuestiones más en otras industrias que hay allí), se diga que hay que llevar el trabajo a Cartagena. Creo que el ¡Viva Cartagena! hay que cuidarlo y no se puede esgrimir como bandera permanentemente.

En definitiva, señorías, me parece que ya hemos hablado otras veces en esta Comisión, en relación con otras cuestiones, de este mismo problema. Yo pienso que hay que tener una visión de Estado y de los problemas del conjunto del país.

El Gobierno está apostando claramente no solamente por el mantenimiento de los puestos de trabajo, sino por la consolidación de la empresa pública; consolidación que muchas veces ustedes cuestionan desde el Grupo Popular, excepto cuando intentan sacar alguna rentabilidad electoral y ya no la cuestionan, porque di-

cen que la defensa es un objetivo primordial de la empresa pública equis, no la empresa pública en general.

Por tanto, el Gobierno está actuando correctamente en este sentido. ¿Y qué pretende el Gobierno y este Grupo que lo apoya? Pues lo que pretende es que ese mantenimiento de los puestos de trabajo no sea un problema coyuntural, sino que sea un problema definitivo, y para eso —y el Portavoz del Grupo proponente tendría que entenderlo así— hay que abordar la modernización de estas industrias en todos sus ámbitos, incluido el ámbito productivo. También hay que ser solidarios y comprensivos cuando internamente surgen una serie de condicionantes que nos hacen ver y adoptar una política en relación con la construcción, por ejemplo, de buques en el sector naval, que necesita, y de ahí se deriva, que se estén buscando soluciones para que esta viabilidad de las empresas públicas tenga una continuación en el tiempo. Cuando, por ejemplo, se produce un acuerdo entre Bazán e Imisel, que tiende y que tiene como objetivo mejorar no solamente la capacidad de la empresa desde el punto de vista tecnológico, sino también la diversificación de métodos, la puesta al día de una empresa que debe ser muy competitiva. Ustedes dicen que crea cierta alarma esta cuestión y que a ver qué va a pasar con este acuerdo. Señorías, todo tiene su conclusión en que desde el Gobierno se está trabajando para asegurar que las empresas del INI tengan una viabilidad en el futuro.

Dicho esto, tengo que manifestar que el texto de la proposición, desde nuestro punto de vista, tiene un defecto formal importante. Estas empresas dependen de la dirección del INI y del Consejo de Administración de esta empresa pública, en concreto; no depende del Gobierno la redistribución de la carga del trabajo dentro de la empresa. Sí es cierto que desde el Gobierno hay una dependencia, y es que la actividad, en general, y la actividad económica permitan un crecimiento que posibilite, a su vez, el crecimiento de su carga de trabajo. Por tanto, estando de acuerdo con la filosofía o con el fondo formal de la proposición, no podemos estar de acuerdo con todo el contenido del texto.

Quisiera presentar una enmienda «in voce» al portavoz del Grupo proponente, por si se pudiera aceptar y pudiéramos apoyar esta proposición. Pero antes me gustaría decir que en esta Cámara ya hemos tenido la comparecencia del Secretario de Estado de Industria, también la del Presidente del INI, y aquí se ha asegurado y se ha repetido, no hace mucho, el día 17 de octubre, que en Bazán —y lo voy a leer literalmente— este país tiene una de las pocas industrias que puede tener una viabilidad futura clara, que puede codearse en condiciones de igualdad con cualquier otra industria de la Comunidad Económica Europea, y la apuesta que quiere hacer el INI es la de garantizar esta viabilidad de Bazán, porque es claro que puede existir. Esto lo decía el Presidente del INI, repito, en una comparecencia el 17 de octubre.

Teniendo en cuenta que este es el objetivo que persigue el Gobierno, que es el objetivo que persigue el Gru-

po Socialista, nosotros estaríamos dispuestos a apoyar esta proposición no de ley si el Grupo proponente nos admitiera que en el texto de su proposición elimináramos el último párrafo, que me parece que no corresponde directamente a la responsabilidad del Gobierno, sino que corresponde a la Dirección de la empresa, y dijéramos: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para asegurar el reparto adecuado de la carga de trabajo entre las factorías de la Empresa Nacional Bazán, con el mantenimiento de la actividad productiva».

Si el Grupo proponente acepta esta modificación apoyaríamos el texto, porque me parece más acorde con las responsabilidades que cada uno tiene que asumir, ya que cuando llegue el momento de que la empresa las asuma, tendrán también que asumirlas los trabajadores, los sindicatos y ustedes cuando planteen sus enmiendas en los Presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vázquez, a los sólo efectos de aceptación o rechazo de estas enmiendas.

Estas enmiendas «in voce» solamente se tramitan si son aceptadas y si no hay inconveniente por parte de ningún Grupo Parlamentario; si lo hubiera, no se podrían tramitar.

Por eso, en caso de que se aceptaran, necesitamos el texto del señor Fernández de Mesa, ya que el señor Cuevas ha leído el suyo.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Como se han hecho dos enmiendas «in voce», contestaré primero a una y después a la otra.

La que me plantea el Diputado del Partido Popular me parece que tiene un fondo excesivamente complejo como para poderla aceptar a bote pronto. Yo sugeriría a S. S. que con el texto que nos ha presentado «in voce» planteara una nueva proposición no de ley, y así nos daría tiempo para estudiarla detenidamente y poderla votar en un sentido o en otro.

Quiero hacer también una precisión. Cuando yo me he reunido con los trabajadores de Bazán les he dicho que no será mi Grupo quien pida más presupuesto para el Ministerio de Defensa; no engañamos a nadie. Al mismo tiempo, lo que sí hemos dicho es que vamos a apoyar sus reivindicaciones laborales, porque pretendemos que esa empresa, que efectivamente tiene tecnología como para ser rentable, pueda diversificar su producción para serlo, pero no por la vía de pedir más presupuesto para Defensa. Eso lo digo como acotación inicial.

A la propuesta que me hace el Grupo Socialista de sustituir «puestos de trabajo» por «capacidad productiva», le diré que creo que hay una cierta sutileza florentina en el asunto. Yo voy a aceptar esa enmienda que me proponen, añadiendo a continuación: «... y la adecuada formación continuada» —eso no creo que signifique ninguna contradicción— «de los trabajadores en las nuevas tecnologías de construcción naval». Esto vie-

ne a explicar la necesaria capacitación tecnológica para que esa empresa, que ya tiene un nivel tecnológico alto, lo mantenga y lo aumente para poder ser competitiva en el mercado, como antes se proponía.

En resumen, repito que le sugiero al Diputado del Partido Popular que elabore una proposición no de ley con el texto que nos presentaba «in voce», que me parece que tiene más entidad, ya que no es para aprobarla así, a bote pronto. Sí aceptaría la modificación que se nos ha sugerido de «puestos de trabajo» por «capacidad productiva» por parte del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Entiende esta Presidencia que el texto que se sometería a votación sería el siguiente, si no hay error: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para asegurar el reparto adecuado de la carga de trabajo entre la factorías de la Empresa Nacional Bazán, con el mantenimiento de la actividad productiva y la adecuada formación continuada de los trabajadores en las nuevas tecnologías de construcción naval». **(El señor Cuevas Delgado pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señor Presidente, me ha parecido entender que el proponente de Izquierda Unida ha dicho «capacidad productiva», y yo he dicho «actividad productiva».

El señor **PRESIDENTE**: Es igual, porque yo he leído correctamente el texto.

Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, yo pido la palabra por las acusaciones que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista a un Senador del Partido Popular. Creo que hay que aclarar qué es lo que pidió el Senador Popular en ese momento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por medio minuto.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Simplemente quiero decir que el portavoz del Grupo Parlamentario en el Senado lo que ha pedido es que se mantuvieran las previsiones del Gobierno en Cartagena, es decir, la construcción y reparación de submarinos. No ha pedido nada que no fueran capaces de construir allí. Repito que lo que claramente se ha pedido es que se construya y que haya previsiones en cada una de las factorías de la Empresa Nacional Bazán, lo que ya estaba contemplado. Pienso que hay que dejarlo claro.

En cuanto a la variación que propone el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Popular va a votar favorablemente cualquier propuesta tendente a mejorar las condiciones laborales y de carga de trabajo en las factorías de la Empresa Nacional Bazán, pero me gustaría preguntarle, cuando hablan de asegurar el repar-

to adecuado de la carga de trabajo, ¿de qué trabajo? Porque hoy no lo tienen.

En cuanto a las nuevas tecnologías de construcción naval, el Gobierno tiene mucho que decir, porque en sus presupuestos tiene que añadir la dotación suficiente para que en investigación y desarrollo, en ese I+D, haya capacidad para que cada una de las factorías de la Empresa Nacional Bazán pueda tirar de la partida presupuestaria para innovación tecnológica, que es de lo que están carentes desde hace algunos años las factorías de esta Empresa.

El Grupo Parlamentario Popular acepta cualquier enmienda «in voce» que esté destinada única y exclusivamente, a mejorar las condiciones y la carga de trabajo en las factorías de la Empresa Nacional Bazán, y desde luego recoge el testigo del portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para presentar nuevamente una proposición no de ley con los puntos que yo he leído aquí ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señor Presidente, quería hacer sólo una precisión, porque el portavoz del Grupo Popular ha interpretado mal lo que yo he dicho. No me refería para nada a los submarinos, yo me refería —y le recomiendo que lo lea— al Boletín 4.772, a una pregunta de la Senadora Margarita López Pardo, el 29 de abril, que habla —lo he leído antes y lo voy a leer otra vez— de la alarma motivada por la presión que el Gobierno autónomo de Murcia viene ejerciendo sobre Defensa para llevar a la factoría Bazán de Cartagena la construcción de ocho cazaminas, en lugar de a la factoría de El Ferrol.

Yo no he hecho, por tanto ninguna acusación; me he limitado a leer una pregunta de una Senadora. Si alguien ha acusado ha sido la Senadora.

El señor **PRESIDENTE**: Aclarada la cuestión, vamos a someter a votación el texto de la proposición no de ley, con las modificaciones que han sido propuestas por el Grupo Socialista, aceptadas por el Grupo proponente y leídas por esta Presidencia.

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

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

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EL TRAMO DE LINEA FERREA MIRABEL-CACERES SEA ACONDICIONADO PARA VELOCIDAD DE 160 KM/HORA PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.**
(Expediente número 161/000274)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a que

el tramo de línea férrea Mirabel-Cáceres sea acondicionado para velocidad de 160 kilómetros por hora, planteada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, para defender esta propuesta, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El corrector ferroviario Madrid-Lisboa, de indudable trascendencia comunitaria, dado que, en definitiva, une dos capitales de Estados que forman parte de la Comunidad Europea (no sé si ya Comunidad o Unión Europea), tiene, aparte de esa indudable trascendencia, el hecho de que la propia red ferroviaria extremeña quedaría perfectamente vertebrada con toda esta línea de salida de Extremadura hacia la capital del Estado, vía norte, de la provincia de Cáceres, o sea, el eje Badajoz-Mérida-Cáceres-Monfragüe-Navalmoral-Talavera-Madrid, que es una salida natural, vertebradora y de indudable trascendencia de futuro, repito para este modo de transporte en la región extremeña. Estas fueron las razones que indujeron en su momento a que el Pleno de esta Cámara aprobará una propuesta de resolución por la cual se acordó ordenar desde el Legislativo al Gobierno que esta relación internacional, Madrid-Lisboa, al menos en su tramo Madrid-Valencia de Alcántara, es decir, en su tramo español, que es lo que correspondía a este Congreso, fuera acondicionada para velocidades comerciales de 160 kilómetros/hora.

Pues bien, en virtud de esta decisión de la Cámara, así se acondicionaron los tramos desde Madrid a Talavera, Talavera-Navalmoral, Navalmoral-La Bazagona y hasta Mirabel. A partir de ese momento, hay un cambio brusco de opinión del Gobierno, que fue detectado justamente en la Ponencia de seguimiento del Plan de Transporte Ferroviario, implantado en esta misma Comisión, cuando se nos anunció que a partir de Mirabel y en el tramo subsiguiente que era Mirabel-Casar de Cáceres e incluso hasta Cáceres, la postura que iba a adoptar el Gobierno era radicalmente contraria a la seguida hasta entonces, puesto que se iba a intentar buscar soluciones mediante proyectos de menos envergadura, proyectos incluso baratos para salir del paso de la manera que fuera.

Esto es lo que ha inducido a nuestro Grupo a presentar esta proposición no de ley para instar al Gobierno de nuevo —porque ya le ha instado, como digo, a través del Pleno— para que se cumpla ese mandato de que se acondicione esta relación ferroviaria internacional a 160 kilómetros hora. Lo hacemos porque estamos viendo que se está a punto de cometer un grave y tremendo error irreversible, puesto que Renfe está intentando llevar adelante un proyecto de renovación de vía en el tramo Mirabel-Casar de Cáceres, que incluso se está llevando con gran tacañería, puesto que el proyecto originario arrojaba el importe de 1.219 millones de pesetas, y según nos informan últimamente, la propia red ha rebajado este presupuesto a 650 millones, puesto que todas las partidas que iban a la renovación del balasto han sido suprimidas, noticia que obviamente

ha producido indignación en los medios extremeños ya que se ha comparado inevitablemente esta tacañería con la inversión supermillonaria del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, acercándose ya al medio billón de pesetas.

Este proyecto escuálido de 650 millones producía el grave error de interrumpir la velocidad comercial de 160 kilómetros, ya que adquirida prácticamente en kilómetros, reduciéndolo a cifras tan escasas y tan tercermundistas como los 65 kilómetros/hora. Con ello se causa también un grave perjuicio a inversiones ya realizadas, puesto que en el tramo Cañaveral, al punto kilométrico 306, se han invertido, en el último par de años, unos 150 millones de mano de obra y materiales que se quedarían totalmente sin virtualidad si, como consecuencia de este proyecto de renovación, se desguaza la vía recién hecha esta inversión. Se da también la circunstancia de trazado a través de los bajos del embalse de Alcántara, puesto que se han proyectado radios incluso menores de 250 metros y rampas superiores al 22 por mil. Nos tenemos que esta infraestructura aguante el esfuerzo con mucha dificultad provocando su ruina a velocidad mayores de las deseables.

Nosotros defendemos, ante esta solución escuálida y por supuesto opuesta a la decisión del Congreso, un proyecto alternativo que también es defendido por otras fuerzas políticas extremeñas. Por ejemplo, se ha hecho público hace poco que defienden este proyecto prácticamente todas las fuerzas políticas interesadas en mejorar esta vía, y recientemente lo ha hecho Izquierda Unida en sus manifestaciones públicas en la región extremeña.

Nuestro proyecto alternativo, coincidente con estas fuerzas políticas, estriba en hacer un nuevo trazado de 17 kilómetros entre Mirabel y Cañaveral que salve los túneles que actualmente yugulan el corredor, de manera que permitan dicha velocidad de 160 kilómetros; hacer lo mismo en el tramo de Casar de Cáceres hasta Cáceres, en un tramo de renovación de 21 kilómetros, bastante fácil; y procurar construir una variante en el tramo más difícil, que es justamente entre Cañaveral y Casar de Cáceres, con lo cual, repito, se tendrían las ventajas de que todo el corredor internacional quedaría uniforme a una velocidad entre 160 y 200 kilómetros. Se vertebraría esta línea fundamental para el desarrollo extremeño y se evitarían estos perjuicios citados de crear una ruptura en ese punto, así como los perjuicios a ese material soldado que, repito, está hecho.

Pues bien, en relación con esto y dado que este tema ha sido de permanente preocupación para el Grupo Popular, el pasado verano, justamente el día 15 de agosto, planteamos al Gobierno esta cuestión recordándole que había olvidado esa propuesta de resolución de esta Cámara, y llamábamos la atención sobre las escasas prestaciones del proyecto que se iba a llevar adelante. El Gobierno contestó oficialmente, con la firma del correspondiente Ministro del ramo, en los siguientes términos:

Respecto al tramo Mirabel-Casar de Cáceres, cuya renovación se efectuará próximamente, se trata de un tra-

zado particularmente accidentado donde sería muy costoso construir una variante para 160 kilómetros/hora. Vemos que la única razón que da el señor Ministro es lo costoso del tramo. Volvimos a plantear el tema en el debate de Presupuestos, en esta ocasión en la Comisión de Presupuestos de esta Cámara, y la señora Presidenta de Renfe contestó en los mismos términos, aduciendo que la única razón era que era muy costoso, sin exponer ningún otro inconveniente.

Pues bien, nosotros creemos que esa razón no se sostiene de pie, puesto que el presupuesto real de la variante de Cañaveral a Casar de Cáceres de estos 27 kilómetros, sería del orden de unos 1.500 millones, y valorando la renovación y acondicionamiento para esa velocidad, los tramos de Mirabel a Cañaveral y del Casar hasta Cáceres, por un total de 780 millones, contrastada esta cifra con especialistas en la materia, nos darían para esta obra, que considera el Gobierno costosa, del orden de 2.200 ó 2.300 millones de pesetas, que nosotros creemos una cifra no costosa, sino infinitesimal comparada, por ejemplo, con la magna inversión del medio billón de pesetas entre Madrid y Sevilla, de reciente inversión del Gobierno.

El 25 de noviembre último, el Gobierno contesta a este Diputado, en otra iniciativa sobre este tema, en los siguientes términos. Dice: Se encuentra próximo a contratarse el tramo Mirabel-Casar de Cáceres para elevar la velocidad de la línea en gran parte del trazado de este tramo. Pues bien, vemos que recientemente el Gobierno, hace escasas semanas, da nuevas noticias respecto a este proyecto. Nos enteramos de que no está contratado aún, porque el Gobierno dice que es de próxima contratación. Nos habla de elevar la velocidad. Luego ya vemos un giro positivo a la postura recalcitrante anterior, aquélla que la fijaba en 65 kilómetros hora, y vemos que la Presidenta de Renfe, según esta contestación, parece que ha recapacitado. Nuestra pregunta es por qué no se fija en 160 kilómetros la hora, que es lo que había aprobado el Pleno de esta Cámara.

Para terminar, señor Presidente, no tengo más remedio que hacer referencia a un reciente debate en esta Comisión. Se discutía el 1 de octubre pasado una proposición no de ley relativa a la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, entre Puigcerdá y Barcelona. El interviniente por parte del Grupo Socialista fue el señor Modol i Pifarre. Pues bien, entre otras cosas el señor Modol, cuando hablaba de incentivar y aligerar la inversión de este tramo catalán, dijo que interesaba a todos activar al máximo estas inversiones, lo que coincide con nuestra petición de hoy.

Añadió que se trataba de una acción que había que activar puesto que estaba incluida en el PTF. Nosotros señalamos, en el caso de hoy que no sólo en el PTF, sino que, además, responde a un acuerdo del Pleno de esta Cámara. Y dijo textualmente el señor Modol: Si bien este Diputado piensa que siempre será una línea difícilmente rentable, no por eso cree que haya que cerrarla, porque, al fin y al cabo, la vocación de servicio público exige que se mantenga, aunque sea deficitaria.

A nosotros nos llamó la atención esta expresión del señor Modol, puesto que supone un vuelco en las tesis del Grupo Socialista hacia nuestra defensa, tantas veces mencionada sobre la rentabilidad social de los tramos ferroviarios.

Como me está mirando el señor Presidente, voy a terminar señalando que esta proposición no de ley fue aprobada con los votos a favor del Grupo Popular, así como con los votos a favor de todos los grupos de esta Comisión, es decir, por unanimidad. Por tanto, hoy pido en correspondencia que el Grupo Socialista sea congruente con la votación que tuvo el pasado día uno de octubre.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Caballero.

El señor **CABALLERO CASTILLO**: Señor Presidente, señorías, voy a intervenir muy brevemente para fijar nuestro voto sobre la proposición no de ley que hoy nos presenta el Grupo Popular. La vamos a votar favorablemente porque el desarrollo de las comarcas, de todas ellas, pasa fundamentalmente por la infraestructura de los medios de comunicación. Si éstos responden a métodos modernos que facilitan la comunicación de las personas y las mercancías, qué duda cabe que las posibilidades de crecimiento en todas las demás materias son mayores que si se mantienen en situaciones atrasadas

En este sentido, si bien todos los modos de transportes deben ser atendidos, adecuados y modernizados, entendemos que respecto a la capacidad inversora sobre los mismos hay que fijar las preferencias en determinadas comarcas. Lo que nos viene a señalar la proposición es la necesidad de adecuar un medio fundamental, como es el del ferrocarril, no sólo a los tiempos presentes, sino también de cara al futuro.

El medio de transporte terrestre, especialmente el ferrocarril, es el que más incide en esa modernización y de posibilitamiento de desarrollo de las comarcas. Por otra parte, el ferrocarril es para nosotros también uno de los medios más rápidos, sobre todo si tiene velocidades adecuadas, de los tiempos en que vivimos y sobre todo de cara al futuro; no el ferrocarril que hemos tenido y que en muchas comarcas seguimos teniendo, sino un ferrocarril moderno, que pueda ser competitivo con la carretera. Por todo lo que tiene de favorable este medio en cuanto a seguridad, a poca contaminación, a rapidez, etcétera, vemos la necesidad de potenciarlo.

Esta es una línea que requiere esa atención que demanda esta proposición no de ley para adecuar este medio al momento en que vivimos y de cara al futuro, naturalmente con velocidades que no pueden ser de sesenta kilómetros hora porque así no hay manera de desarrollar estos medios, sino que tiene que ser con velocidades altas.

Este es un medio al que el país debe prestar una atención mayor —no entendemos el que se diga que hay de traer partidas del ferrocarril para las carreteras, sino más bien lo contrario, sin naturalmente abandonar ninguno de los medios de transporte—, porque el ferrocarril es el que reúne mejores condiciones para transportar no sólo personas —como se está haciendo en algunos casos, pues se están llevando a cabo inversiones en ese sentido—, sino también por la importancia que tienen las mercancías de cara al futuro, dado que se viene detectando que va a haber mayor movilidad de personas y mercancías. Así pues, el ferrocarril reúne las condiciones adecuadas para el desarrollo que necesita el país; esta Comunidad y esta zona, en esa comunicación con Lisboa, servicio que esta línea debe prestar. Por todo ello, nosotros vamos a votar favorablemente la proposición no de ley.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, voy a intentar fijar nuestra posición respecto a esta proposición no de ley con racionalidad y con realismo.

Por los datos previos yo creía (porque éste quizás es un tema bastante antiguo en esta Cámara, que últimamente ha tenido su reflejo en los medios de comunicación, como también se ha indicado aquí en posiciones de distintos grupos políticos) que algunas de esas posiciones, que se han manifestado a través de los medios de comunicación, eran licencias retóricas, porque no se ajustaban a la realidad de los hechos. Hoy parece que no eran licencias retóricas, sino que se siguen manteniendo como ajustadas a la realidad.

Nuestro Grupo va a hacer un esfuerzo de rigor, de racionalidad, de realismo en este problema, y va a intentar demostrar que algunas de las afirmaciones que aquí se han hecho no se ajustan a la realidad de los hechos, no digo ya que con mala intención, sino como licencias retóricas, o quizás por confusión, lo cual me extraña porque me consta que el Grupo proponente y su portavoz tienen información fidedigna sobre la realidad de las cosas.

En el análisis de la propuesta, le interesa a nuestro Grupo hacer algunas precisiones. El Grupo proponente nos habla ahora de la importancia regional de esta línea, y hay que recordar (y ahí están las hemerotecas y los propios debates del Congreso de los Diputados en cuanto al PTF) que entonces no se mencionaba la importancia regional de esa línea, sino que se hablaba de la necesidad de mantenerla a toda costa y de mejorarla como conexión más importante con Portugal: que había que mantenerla porque era la línea más directa, etcétera. Esas eran sus principales razones. No se hablaba tanto del tema regional de esa línea como alternativa a la línea Brazatortas o, incluso, a la de Fuentes de Oñoro. Ahí están los datos, porque en esa época nuestro Grupo sí defendía esa complementariedad de las conexiones con Portugal, con la infraestructura regional

de transportes, y así lo manifestó en diversas ocasiones, en el debate del propio PTF y en las exposiciones de los programas electorales del Partido Socialista en las distintas confrontaciones electorales que ha habido, donde se ha hablado reiteradamente de la necesidad de mejorar las conexiones regionales, no sólo en la línea Madrid-Valencia de Alcántara, sino en la línea que conecta ésta con Badajoz, a través de Mérida.

La diferencia de posiciones es tal que incluso en aquella época se produjo una manifestación con esa diferencia de criterios en cuanto a la importancia de un sentido o de otro, que el Grupo Popular apoyaba, a la que escasamente acudieron 40 ó 50 personas. Creo que la sensatez se impuso en que un planteamiento razonable era trabajar en la complementariedad de los enlaces con Portugal y de los enlaces regionales. Esa importancia regional también la hemos manifestado nosotros en este año a través de una pregunta de nuestro Grupo, formulada por sí mismo al Ministerio de Obras Públicas, en junio de este año, sobre la posibilidad de continuación de los trabajos de renovación de esa línea en el tramo Mirabel-Casar de Cáceres. Esa contestación está en el «Diario de sesiones», igual que están las que ha señalado el portavoz del Grupo Popular sobre el mismo tema.

Nos interesa destacar que la importancia regional es un tema que ya hemos apoyado desde el principio, que seguimos haciéndolo y que otros grupos parece que, afortunadamente, ahora se dan cuenta de esa situación y de la importancia que esta línea tiene junto con la de Cáceres-Mérida-Badajoz.

También se basa la propuesta en un presunto incumplimiento del PTF, una vigencia que ha sido continuamente cuestionada por parte del Grupo Popular, yo pensaba que era una licencia retórica y parece que los hechos demuestran que era eso, porque el fondo del PTF, sus directrices, sus objetivos estratégicos generales no se han cuestionado nunca, sino que se han intentado aumentar. Las propuestas que el Partido Popular ha hecho sobre infraestructuras han crecido, no sé si con una o dos «b» de billones en distintas ocasiones, actuaciones complementarias a las propuestas del PTF, en la línea de esos objetivos generales y de esas directrices de estrategia. Es decir, se negaba su vigencia, pero, en contradicción, se pedían más actuaciones concordantes con esa vigencia que se negaba. Ante esa contradicción, la existencia del incumplimiento casi les debería congratular, si es que existiera, porque se estaría incumpliendo algo con lo que no estaban de acuerdo, según sus propias posiciones teóricas, porque ya digo que de fondo no eran así.

A nosotros nos parece razonable exigir todas las mejoras que puedan ser necesarias y que puedan significar invariantes de ese sistema que ustedes mismos han dado como bueno, como objetivo general y estratégico, y que dan por bueno que hay que introducir con determinadas modificaciones en el próximo plan integral de transporte. Hace bien poco en un debate en esta Cámara han apoyado todos los grupos, y ustedes también, la in-

troducción de ese nuevo plan, o parte de la planificación ferroviaria con esas invariantes. Nosotros estimamos razonable que se deseen mejoras en esas invariantes. Desde luego, el corredor Madrid-Lisboa, como tal corredor, es una invariante del sistema que lógicamente habrá que mejorar.

Entramos en el planteamiento del Grupo proponente, que yo decía que podía ser una licencia retórica a sus posiciones en los medios de comunicación, que habla de velocidad comercial de 160 kilómetros-hora. Eso no es la realidad, señorías.

Tengo aquí la resolución aprobada por el Congreso de los Diputados el 28 de abril, relativa al Plan de Transporte Ferroviario. La resolución número 3, párrafo primero, dice textualmente: «El Congreso de los Diputados muestra su conformidad en que, de acuerdo con el Plan de Transporte Ferroviario, se mejore de forma inmediata la línea Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, en el eje Madrid-Lisboa, de modo que puedan alcanzarse sobre esta línea velocidades de 160 kilómetros-hora, permitiendo un ahorro sustancial de tiempo respecto de la situación de partida que se evalúa en una hora». No se habla de velocidad comercial, sino de poder alcanzar una velocidad de 160 kilómetros-hora, que es la máxima —el señor portavoz del Grupo Popular lo sabe—, y se habla del ahorro de tiempo, que se evalúa en una hora; y se dice que se hará de forma inmediata. La misma resolución, en su párrafo tercero, establece que el plan de actuaciones previstas en el trayecto Brazatortas-Badajoz, del mismo corredor Madrid-Lisboa, se programe de forma coordinada con las correspondientes actuaciones por parte portuguesa en el trayecto Lisboa-Badajoz, dado su carácter de línea internacional.

Aquí nos encontramos con una realidad, el PTF, que dice lo siguiente que hay que mejorar la línea Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara, y que hay que poder alcanzar velocidades de 160 kilómetros-hora para que, de forma inmediata, se ahorre aproximadamente una hora. Eso es lo que dice el PTF en esa resolución y no habla de velocidades comerciales. También se liga la conexión con Portugal a las negociaciones con el Gobierno portugués respecto al posible trazado del eje definitivo Madrid-Lisboa. Ello en concordancia con algo que también le gusta mucho al Grupo Popular, que son los planes europeos de las redes de alta velocidad o de los grandes ejes del transporte terrestre, que sabemos que son algo, por decirlo en términos cinematográficos, de «Horizontes lejanos». Hay una red de alta velocidad que está con unos horizontes bastantes lejanos y que está naciendo.

Dentro de ese contexto, la situación actual de Madrid-Cáceres, respecto a esa resolución que se dice incumplida, es que lo que se decía que había que recorrer en una hora, se ha superado. Antes de cumplirse el contrato-programa 88/91, que ya recogía el ahorro de una hora a la situación actual, el tren más rápido no ahorra una hora, sino que ha ahorrado un tiempo mayor.

La situación actual es que la velocidad comercial ha pasado de 76 kilómetros-hora, a 102 kilómetros-hora,

y que la velocidad máxima de 160 se consigue en mayor parte del trayecto que antes del propio PTF. Lógicamente, no se consigue en todo el trayecto porque hay condiciones topográficas que no lo permiten, no ya en este proyecto, sino en cualquier otro proyecto de infraestructura pues en cualquier autopista, aunque se hable de una velocidad de 80, 100 ó 120 kilómetros-hora, no en todo el trazado completo se alcanza la velocidad tipo; igual ocurre en cualquier proyecto de ferrocarril y de alta velocidad, como el París-Lyon, donde no en todo el recorrido se alcanzan los 300 kilómetros-hora. Es decir, no estamos hablando de velocidades comerciales, sino de un objetivo de ahorro de tiempo y de alcanzar velocidades máximas. Eso, en nuestra opinión, está cumplido.

¿Qué dilema es el que tenemos en estos momentos en la continuación de la obra desde Mirabel hacia Cáceres? El dilema es que, en función de esa renovación de líneas que se estaba efectuando, hay un proyecto básico —como en la mayoría de estos proyectos, es un proyecto básico por parte de la empresa— que establece unos criterios generales de renovación. Ese proyecto básico en función de las expectativas de la época en la que se redactó, en pleno nacimiento del PTF, y debido a las condiciones orográficas, se ajusta fielmente a las condiciones de la línea actual (tiene traviesas de madera, curvas —como el señor proponente del Grupo Popular ha dicho— de bajo radio, etcétera), así como a ese trazado.

Ante el nacimiento del PTF y las expectativas de posible mejora en las inversiones, se encargan a diferentes empresas alternativas a ese proyecto base, es decir, ofertas alternativas y de mejora, como se hace normalmente en los concursos de obra. En ninguna de esas alternativas, sin llegar a alcanzar en todo el trayecto la velocidad máxima de 160 kilómetros-hora, se multiplica por tres el proyecto base en su precio. Ahora se nos habla, como dice muy bien el portavoz del Grupo Popular, de otra alternativa a ese proyecto base. Se vuelve al proyecto base en función de las condiciones presupuestarias y se nos habla de otra alternativa que, curiosamente, coincide con la del Grupo Popular, de comisiones Obreras, de Izquierda Unida y de la empresa que es la adjudicataria provisional de las obras, a la que parece que no le gusta el contrato que tiene establecido y quiere cambiarlo para ejecutar menos obras y dejar para después —no se sabe cuándo— 21 ó 22 kilómetros sin hacer. Curiosamente, como digo, esa alternativa coinciden el Grupo Popular, Comisiones Obreras, Izquierda Unida y la empresa adjudicataria provisional de las obras.

Nuestra posición, teniendo en cuenta que no es cierto que no se eleve la velocidad en esa adjudicación provisional... (Perdón, señor Presidente, voy a terminar, pero quería dar cumplida respuesta a todos los argumentos del Grupo Popular) ...no es que no se eleve la velocidad; en ese proyecto básico, se eleva en la mayoría del recorrido —el señor Camisón conoce perfectamente el recorrido—. Sólo se queda sin elevar la

velocidad en lo que los ferroviarios de allí conocen como la herradura del Tajo, donde se mantiene la velocidad máxima de 65 kilómetros-hora, por que si se mantiene el trazado, por la topografía es imposible conseguirlo.

Hay que tener en cuenta —creo que S. S. también lo conoce— que, sólo en esa variante de lo que se llama la herradura, hay recientes estudios hecho por Renfe y por Ineco que suponen valores superiores a lo que S. S. ha indicado aquí para todo el proyecto global, que cifra en 2.200 millones, pero que suponen valores recientes superiores a 2.400 ó 2.500 millones de pesetas sólo respecto de esa variante.

En cuanto a la variante alternativa que se propone atrasar, que significa un trazado totalmente diferente del existente, necesitaría nuevos viaductos sobre el Tajo y sobre el Almonte, además de ir por una orografía muy difícil, por lo cual no se puede hablar de 1.400 millones más los 800 que ahora se emplearían, sino de 6.000 ó 7.000 millones de pesetas sólo para esa variante de los 20 kilómetros, presupuesto muy importante.

Hay que tener en cuenta que hay que compatibilizar esa posible actuación, que nosotros la queremos tanto o más que ustedes, con la situación actual de esas premisas del PTF, de mejora de las conexiones con Portugal en general. ¿Cómo está esa situación hoy día? Existe —y el Grupo Popular lo conoce— una Comisión hispano-lusa de trabajo para estos ejes de transporte, donde se está decidiendo el trazado definitivo de la conexión Madrid-Lisboa que va a estar dentro del esquema europeo de alta velocidad. Esa conexión puede ser que sea aprovechando la línea Madrid-Valencia de Alcántara, con la renovación ya hecha hasta la de Bazagana-Mirabel que podría adaptarse perfectamente, y con no mucho coste, de 200 ó 220 kilómetros por hora, aprovechando ese trazado con nuevas variantes a partir de ahí, porque la topografía así lo exigiría, afín de alcanzar esas velocidades, para entrar en Lisboa por Valencia de Alcántara o punto similar, y eso es lo que está en estudio; más al norte o algo más al sur, lo cual está por decidir.

Con los escasos recursos de que se dispone, flaco favor haríamos al país y a los extremeños si dilapidáramos esos recursos en unas variantes que posiblemente no servirían para ese futuro proyecto de enlace Madrid-Lisboa de alta velocidad o de velocidad alta, como queramos llamarlo.

El señor **PRESIDNETE**: Le ruego concluya, señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Concluyo, señor Presidente, diciendo que, en nuestra opinión, la situación planteada nos lleva, por responsabilidad de tener que administrar recursos públicos que son escasos, a apoyar la mejora de la línea Mirabel-Casar de Cáceres, o tal como está planteada, que es una mejora sustancial en cuanto a aumento de velocidad y que va a poner el trayecto Madrid-Cáceres alrededor de las tres horas, es-

to es, plenamente competitivo con el automóvil. Va a haber un aumento sustancial del confort y de la seguridad, porque se van a sustituir las traviesas de madera y el carril de doce metros por carril soldado y traviesas de hormigón; es decir, va a haber un aumento sustancial en las condiciones del viaje en cuanto a regularidad, fiabilidad, etcétera, y que además no coarta las expectativas de continuar mejorando —porque nosotros también lo deseamos fervientemente— los enlaces con Portugal a través de Extremadura y de las propias líneas férreas extremeñas, pues en eso estamos, o en eso seguiremos trabajando y esa es la racionalidad y el realismo que nuestro Grupo quiere introducir para seguir mejorando poco a poco las líneas existentes sin hipotecar las posibles mejoras de futuro y continuando nuestra labor de actuar en las propias líneas regionales para mejorar esas conexiones.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo enmiendas, vamos a pasar directamente a la votación de esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acaba de ser objeto de debate.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE PRESENTE ANTE LA COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS UN INFORME-PROPUESTA QUE ANALICE, EVALUE Y PROPONGA LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA MEJORAR EL FUNCIONAMIENTO Y REDUCIR EL ALTO COSTE DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CON LAS ISLAS CANARIAS Y DE ESTAS ENTRE SI. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 161/000283)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, esta sala estará ocupada a partir de la una por la Comisión de Reglamento. Por tanto, si SS. SS. se atienen a los tiempos podemos tramitar una proposición no de ley más, pero rogándoles, en cualquier caso, que la atención a los tiempos sea estricta.

Pasamos, pues, a tramitar la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno para que presente ante la Comisión de Industria un informe-propuesta que analice, evalúe y proponga las medidas necesarias para mejorar el funcionamiento y reducir el alto coste de los servicios públicos de comunicaciones y transportes con las islas Canarias y de éstas entre sí, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para plantear la posición del Grupo Popular tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Señor Presidente, el objeto de esta proposición no de ley que pre-

senta el Grupo Popular no es otro que el de plasmar, de alguna forma, ese tan cacareado hecho insular, reconocido en el artículo 138 de la Constitución, pero que en la práctica tiene una escasa configuración en lo que supone el acercamiento del archipiélago canario al territorio peninsular y, en definitiva, al territorio europeo, del que forma parte, dado que las islas Canarias se han integrado en fecha muy reciente plenamente en la Comunidad Económica Europea.

Si al mismo tiempo tenemos en cuenta que el programa de opciones específicas por la lejanía y la insularidad de las islas Canarias, el llamado Poseican, contempla la ejecución de diversas acciones plurisectoriales en la aplicación de las políticas comunes de los condicionamientos específicos de las islas Canarias y que, por otra parte, se encuentran pendientes de aprobar por esta Cámara los aspectos económicos de la Ley de Régimen Económico y Fiscal, que habrán de contemplar necesariamente todos los aspectos referentes al transporte y a las comunicaciones, habremos de concluir en la necesidad y en la importancia que puede tener para las islas el que de verdad se lleve a cabo un estudio-informe que analice, evalúe y proponga las medidas necesarias para mejorar el funcionamiento y reducir el alto coste de los servicios públicos de comunicaciones y transportes con las islas Canarias.

De todos es conocido el deficiente servicio que se presta actualmente por los servicios públicos y por los transportes en relación con las islas Canarias. La lejanía y el hecho propio de la insularidad comportan tales perjuicios y tales deficiencias, que en muchos casos pudieran constituir, sin duda alguna, un agravio al principio de igualdad de todos los españoles reconocido en el artículo 14 de la Constitución, puesto que los habitantes de las islas Canarias se encuentran en una situación de inferioridad manifiesta y evidente respecto a los ciudadanos del resto del territorio nacional.

Hace poco tuve la oportunidad de hacerle una pregunta al Ministro correspondiente y vino a reconocer que el servicio de correos en Canarias tiene unos atascos impresionantes; son miles los bultos que están sin repartir. Se espera que para estas Navidades se provoque un auténtico colapso del servicio de correos. La correspondencia que se recibe en Canarias está cada vez más entregada a las empresas privadas, con lo que esto comporta de alto coste y de encarecimiento del servicio. El servicio telefónico cada día está complicando y alejando más al archipiélago del resto del territorio nacional y, por supuesto, del europeo: ¿Y qué decir de los transportes aéreos y marítimos? En lo que se refiere a los transportes aéreos, a pesar de que la Ley vigente del Régimen Económico y Fiscal de Canarias contempla la abolición de toda clase de monopolios en relación a las Canarias, lo cierto es que por parte de la empresa bandera de Iberia se sigue ejerciendo un monopolio que comporta, lisa y llanamente, que los vuelos para territorio peninsular en esta compañía salgan el doble, y en muchos casos más, de lo que pueda suponer en unos vuelos «charter» el traslado desde las

islas Canarias a Nueva York, Londres o cualquier otro punto mucho más lejano que el territorio peninsular.

Por otro lado, el servicio de transporte aéreo tiene graves dificultades entre las islas y qué decir de los transportes marítimos, donde los fletes son los más altos en cuanto a su coste de todos los que pueden comportar otros medios de transporte. Ya ponía yo de manifiesto recientemente ante el Presidente de la Compañía Transmediterránea cómo los fletes de un contenedor desde el puerto de Amberes a cualquiera de los puertos canarios cuesta lo mismo que trasladado desde el puerto de Santa Cruz de Tenerife al de una isla menor, Santa Cruz de la Palma, concretamente. Puse también de manifiesto cómo hay empresas japonesas que podrían hacer estos transportes con unos fletes sensiblemente reducidos. Puse de manifiesto cómo toda la exportación de frutos de Canarias se podría realizar en condiciones mucho más económicas a través de estas empresas de transportes japonesas y cómo cuesta, por ejemplo, el transporte de los plátanos de las provincias de ultramar francesas al territorio europeo prácticamente los mismos fletes que está comportando el transporte de los productos agrícolas de las islas Canarias a los puertos peninsulares.

En consecuencia, la problemática grave de todo el servicio de transportes y de comunicaciones, que son para Canarias como el cordón umbilical que la una al resto del mundo, tiene deficiencias y exige actuaciones por parte de la Administración del Estado, máxime si se tiene en cuenta que nos encontramos con un reto inmediato ante el mercado único, que coloca sin duda alguna a las islas Canarias en inferioridad de condiciones respecto al resto de los países europeos y, lo que es más grave, respecto al resto del territorio nacional. El reto ante el mercado único supone que para Canarias hay un coste añadido derivado del transporte y de la lejanía que es preciso analizar y evaluar para reflejar el hecho insular reconocido en el artículo 138 de la Constitución. El coste de ese llamado hecho insular, que hasta la fecha no ha sido evaluado, está también reconocido en la propia Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas, donde se tiene en cuenta el hecho insular y la lejanía del territorio nacional.

En aras de la brevedad pedida por el señor Presidente termino diciendo que esta proposición no de ley no tiene otro objeto, como dice el texto literal de la misma, que evaluar, analizar y proponer las medidas necesarias para ver exactamente las repercusiones que tiene en Canarias todo el sistema de comunicaciones y todo el sistema de transportes. Yo estoy convencido de que, una vez conocido este estudio, una vez que podamos tener los parlamentarios conocimiento exacto de las dificultades actualmente existentes, podremos llevar a cabo una propuesta encaminada a mejorar y a que en el hecho insular quede cuantificado el coste de este mal funcionamiento de los servicios y de las comunicaciones que tan graves consecuencias tiene para el archipiélago canario.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupo que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Vázquez, por cinco minutos.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Voy a ser muy breve, señor Presidente.

A mi Grupo y a mí personalmente nos parece bien que se estudie todo aquello que pueda significar una mejora de las condiciones en general de las comunicaciones con Canarias. Por tanto, vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley, entendiendo que sin duda existen razones objetivas para que esa dificultad exista. El propio hecho de la insularidad hace que las comunicaciones de todo tipo sean mucho más complicadas. En cualquier caso, repito, nos parece bien que, por parte de esta Comisión y de los Ministerios implicados, se elabore un estudio que tienda a hacer fluido este tipo de relación y de comunicación que, sin duda, redundará en beneficio tanto de la propia Comunidad Canaria como del resto de la Península.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo, muy brevemente, por favor.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quiero mostrar simplemente nuestro apoyo a lo afirmado por el proponente y voy a resaltar una cuestión. Si de lo que se trata es de efectuar un estudio de evaluación de costes de los sistemas de transporte entre las islas Canarias y la Península y de las islas entre sí, podríamos encontrarnos con que ya existiera ese estudio, en cuyo caso lo mejor sería que pudiéramos traerlo a esta Comisión y estudiarlo directamente, sin necesidad de que se haga uno nuevo, porque me imagino que el Ministerio de Transportes debe tener hechas ya una serie de evaluaciones en este sentido.

En cualquier caso, vamos a apoyar esta proposición no de ley del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García Quer.

El señor **GARCIA QUER**: En relación con los transportes, en primer lugar hay que hacer constar que no se comparten los juicios vertidos en la proposición sobre la calidad y coste de los servicios. Es cierto que el nivel o calidad de una prestación siempre es, en teoría, mejorable. El problema es determinar si el coste de esta mejora se plantea en términos razonables y justificables en función del eventual incremento del grado de satisfacción de los usuarios. En este sentido, no parece que el nivel de los servicios de transporte actualmente existentes presente las deficiencias dramáticas que parecen deducirse de la proposición.

Por otra parte, hay que recordar que las tarifas o precios de dichos servicios deben estar basados en su coste real, con todas las modulaciones que se desee, que en el caso de Canarias se traducen en una serie de bonificaciones que atienden al hecho insular y al mante-

nimiento de servicios públicos de interés general. Pero el coste real de los servicios es un elemento objetivo que no se puede ignorar. Estas mismas consideraciones pueden ser igualmente aplicables al sector comunicaciones en el que, en términos generales, los aspectos de mejora de su calidad están siendo asumidos por la Administración Central. El Plan Nacional de Telecomunicaciones, el proyecto Hispasat o el nuevo contrato con Telefónica demuestran la permanente preocupación por estos temas, habida cuenta de su importancia económica y social.

Explicaremos las acciones emprendidas y las previsiones de futuro para la Comunidad Canaria en materia de comunicaciones, así como la red de transportes utilizada por el correo, detallando sus inversiones y planes. Finalmente, conviene reiterar y recordar que los costes económicos para los usuarios están contemplados bajo criterios de servicio y no de rentabilidad económica.

Inversiones de Telefónica. Las inversiones de Telefónica llevadas a cabo en la Comunidad Canaria en los últimos años han sido las siguientes: en las Palmas de Gran Canaria, en el año 1988, 6.174 millones de pesetas; en el año 1989, 13.162 millones de pesetas; en el año 1990, 14.656 millones de pesetas; en el año 1991, 12.200 millones de pesetas. En la provincia de Santa Cruz de Tenerife, en el año 1988, 6.830 millones de pesetas; en el año 1989, 9.217 millones de pesetas; en el año 1990, 14.813 millones de pesetas; en el año 1991, 10.820 millones de pesetas. En total en Canarias, en 1988, 13.004 millones de pesetas; en 1989, 22.379 millones de pesetas; en 1990, 29.469 millones y en 1991, 23.020 millones.

La calidad. Fruto de las cuantiosas inversiones de estos últimos años, la calidad ha experimentado una considerable recuperación, como muestran los siguientes datos de evolución de la inefectividad de llamadas. En las Palmas de Gran Canaria, porcentaje de inefectividad: urbana, en 1989, 7,82; en 1990, 4,85; en 1991, un 2,86. En la provincial, en 1989, un 17,55; en 1990, un 9,50; en 1991, un 4,33. nacional, en 1989, un 19,75; en 1990, un 13,74; en 1991, un 6,21. En Tenerife, en la parte urbana, en 1989, 1,45; en 1990, 1,43; en 1991, 1,11. En la provincial, en 1989, 10,78; en 1990, 7,19; en 1991, 3,97. Nacional, en 1989, 5,43; en 1990, 4,87; en 1991, 3,74.

Acciones y previsiones e inversiones para mejorar los servicios de Correos en la Comunidad Canaria. Dentro de la red de oficinas se encuentran las siguientes creaciones de oficinas técnicas. Las Palmas, inauguraciones 1991: sucursal urbana número 6, de Las Palmas-San Cristóbal; atención directa a población de 38.000 habitantes. Sucursal urbana número 7, la Feria del Atlántico, de las Palmas de Gran Canaria, 26.000 habitantes. Morrojaible, en Fuerteventura, 4.000 habitantes y zona inmediata de cerca de 8.000 habitantes, de importante infraestructura turística en proceso de expansión. Corralejo, población de 4.800 habitantes, con zonas de influencias inmediata de 7.000 habitantes en zona turística de expansión. Oficina técnica en Tamaraceite, en Gran Canaria, 22.000 habitantes. Ampliar y mejorar cobertura.

Tenerife provincia. Dos oficinas urbanas* móviles para Santa Cruz de Tenerife, capital; Oficina móvil Valverde (Hierro). Sucursal urbana Tenerife Sur, número 3, La Salud. Sucursal urbana número 4, San Andrés, en Tenerife. Sucursal urbana número 5, en Ofra. Oficina Técnica de Tejina. Oficina Técnica de Candelaria, 7.000 habitantes. Oficina técnica de San Isidro, 5.500 habitantes más cobertura. Oficina de Playa de Santiago, en La Gomera, 5.500 habitantes. Ampliación de horario de 8 a 21 horas en todas las oficinas de capitales de provincia y ciudades importantes. Establecimiento de la recogida a domicilio del correo ordinario (buzón número 1) en capitales de provincia y ciudades importantes. Establecer el producto postal-exprés en las oficinas técnicas. En el servicio telegráfico,...

El señor **PRESIDENTE:** Señor García Quer, le ruego concluya.

El señor **GARCIA QUER:** Tanto en Las Palmas como en Tenerife está prevista su conexión con el sistema Sart.

En cuanto a la red de transporte postal de la Comunidad Canaria, el transporte utilizado para servicios de correos de Canarias enlace Península-Canarias es de dos DC-8, con una capacidad de 206 metros cúbicos, que se está reforzando con otro avión desde Madrid-Barcelona con las islas. En menor medida se utilizan los vuelos regulares. A fin de reforzar el servicio y dar un tratamiento más acorde con su carácter, se acaba de implantar un servicio combinado terrestre-marítimo para productos económicos, impresos y publicidad básicamente, con origen asimismo en Madrid y Barcelona y destino las islas. Los envíos programados son de cuatro contenedores/semana por origen, susceptibles de ser ampliados o disminuidos en función de la demanda.

En cuanto al transporte marítimo interinsular, es incierto, como se dice, que se ha empeorado. Podemos demostrar que ha mejorado tanto en oferta como en calidad y precios. Los ejemplos los damos a continuación. En 1989 hubo una demanda diaria de 2.940 metros lineales; en 1990, 3.300 metros lineales; en 1991, 3.500 metros lineales; semanalmente, 49.920 metros lineales en 1990 y 52.180 metros lineales, en 1991. En total hay 134 salidas por semana en puertos canarios.

La comparación de los precios de flete no es como explica el ponente que hace la proposición no de ley con respecto...

El señor **PRESIDENTE:** Señor García Quer, le ruego que haga un esfuerzo para concluir porque están esperando para empezar la otra comisión.

El señor **GARCIA QUER:** Quiero hacer simplemente una comparación. Por ejemplo, en la parte de Barcelona-Palma, 130 millas náuticas, vale 13.220 pesetas. Las Palmas-La Palma, 136 millas náuticas, 7.330 pesetas. Valencia-Palma, 145 millas náuticas, 18.130 pe-

setas. Tenerife-Lanzarote, 148 millas náuticas, 7.280 pesetas. Entendemos que ahí es donde se nota que el autocooste no es como se dice.

Voy a terminar diciéndole al potente que por todo lo manifestado el Grupo Socialista se opondrá a la proposición no de ley del Grupo Popular, puesto que los parlamentarios socialistas, en coordinación con el Gobierno central, han mantenido y mantendrán reuniones periódicas sobre inquietudes de los ciudadanos canarios, notándose la sensibilidad del Gobierno en cuanto a las importantes inversiones realizadas en la Comunidad canaria en materia de servicios públicos, de comunicaciones y transporte.

De todas SS. SS. es conocida la presencia en su día, el 8 de mayo de 1990 —no hace mucho tiempo—, del entonces Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don José Barrionuevo, en la Comunidad Canaria, comprometiéndose a hacer inversiones por un valor de 115.000 millones de pesetas en materia de infraestructuras y servicios, a corto, medio y largo plazo, y se están cumpliendo dichos objetivos en beneficio de los ciudadanos canarios.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación. (El señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)

No hay turno de respuesta en las proposiciones no de ley. No hay ninguna enmienda propuesta.

Pasamos, por tanto, a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que ha sido objeto de debate.

Como esta sala va a estar ocupada a partir de ahora, las dos proposiciones no de ley que restan en el orden del día quedan aplazadas.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961