



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 143

21 de junio de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE ENERGÍA, TURISMO Y AGENDA DIGITAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FERNANDO CARLOS RODRÍGUEZ PÉREZ

Sesión celebrada el miércoles, 21 de junio de 2017

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

- Comparecencia del Presidente del Consejo de Administración de Red Eléctrica de España, D. José Folgado Blanco, ante la Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital, para informar sobre el funcionamiento y los proyectos que la Compañía va a desarrollar.
(Núm. exp. 713/000431)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Comparecencia de la Presidenta de la Asociación Las Kellys, de Lanzarote (Las Palmas), D.^a Myriam Barros Grosso, ante la Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital, para informar sobre las injustas y abusivas condiciones laborales y sus condiciones sobre la salud, que están sufriendo las camareras de apartamentos y hoteles del sector turístico, y sobre sus legítimas demandas.
(Núm. exp. 715/000112)
Autor: LÓPEZ SANTANA, MARÍA JOSÉ (GPMX)
- Comparecencia del Secretario General de la Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad (GASNAM), D. Manuel Lage Marco, ante la Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital, para informar sobre el uso del gas natural como combustible para el transporte pesado por carretera y transporte urbano y ferroviario.
(Núm. exp. 715/000024)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)

Se abre la sesión a las diez horas y cinco minutos

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se abre la sesión.

En primer lugar, vamos a aprobar el acta de la sesión anterior. ¿Alguna corrección? (*Denegaciones*).

¿Se entiende aprobada por unanimidad? (*Asentimiento*).

Se aprueba por unanimidad.

COMPARECENCIAS

- COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, D. JOSÉ FOLGADO BLANCO, ANTE LA COMISIÓN DE ENERGÍA, TURISMO Y AGENDA DIGITAL, PARA INFORMAR SOBRE EL FUNCIONAMIENTO Y LOS PROYECTOS QUE LA COMPAÑÍA VA A DESARROLLAR.

(Núm. exp. 713/000431)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

El señor PRESIDENTE: Punto primero del orden del día: comparecencia del señor presidente del consejo de administración de Red Eléctrica de España, don José Folgado Blanco, para informar sobre el funcionamiento y los proyectos que la compañía va a desarrollar.

No hace mucho, varios miembros de esta comisión tuvimos la oportunidad de visitar las instalaciones centrales de Red Eléctrica de España, aquí en Madrid. Hoy, para explicar a toda la comisión el funcionamiento y los proyectos de esta empresa, nos devuelve la visita su presidente, don José Folgado Blanco. En primer lugar, aprovecho la ocasión para agradecerle su hospitalidad en aquella visita. Fue una visita de la que todos salimos enormemente satisfechos; muy grata, tanto por su importancia y porque pudimos ver una empresa que para muchos de nosotros es una gran desconocida, como por el trato que recibimos y las atenciones personales que tuvo para con los miembros de la comisión.

La comparecencia se desarrollará con una primera intervención del señor Folgado, por un tiempo no superior a treinta minutos. Luego habrá un turno de grupos parlamentarios, de hasta cinco minutos, y cerrará el señor Folgado, con un tiempo no superior a quince minutos.

Sin más, le doy la palabra al señor presidente del consejo de administración de Red Eléctrica de España. Tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Buenos días, muchas gracias presidente, muchas gracias, señorías. El honor fue mío, por haberles podido recibir en la sede de Alcobendas de Red Eléctrica. Algunos de ustedes estuvieron allí y para nosotros fue un auténtico honor que nos visitasen en aquel centro que, por otra parte, es muy visitado por jefes de Estado y de Gobierno, ministros y otras autoridades, porque entienden que realmente es importante desde el punto de vista del desarrollo tecnológico y la capacidad organizativa para el control eléctrico del país.

Me han dado como máximo treinta minutos y voy a tratar de ser muy disciplinado. Voy a exponer la visión de Red Eléctrica. Para algunos de ustedes será la repetición de algunas cosas que vieron allí. También voy a exponer unas ideas sobre el papel o la función que le toca desempeñar a Red Eléctrica en la transición energética, en el nuevo escenario energético que se está viviendo hoy día en España y en el mundo; ideas que pueden servir para ponerme a disposición de ustedes en el diálogo.

Para acompañar esta exposición tengo un texto que no voy a leer. Al final de la intervención, si quieren, les doy el texto completo de mi exposición, ya que tenemos copia para quien la desee. Acompaño mi intervención con algunas transparencias que pueden ayudar a su seguimiento.

En primer lugar, voy a hacer una breve referencia histórica a Red Eléctrica. Nace en el año 1985, estamos hablando ya de hace más de treinta y dos años, y su función ya desde el principio fue muy clara: había que optimizar la operación del sistema en el ámbito nacional. En España había unas empresas eléctricas regionales integradas verticalmente, unas privadas y otras públicas, pero ello significaba generación, transporte, distribución y venta por zonas. Eso, obviamente, era malo desde el punto de vista de la organización del sistema eléctrico nacional. Entonces, el Gobierno y las empresas decidieron poner en común los activos que tenían para llevar a cabo la operación del sistema en el conjunto nacional.

Fíjense en que hubo dos aspectos: uno, la operación del sistema, unificado nacionalmente desde el principio; y dos, el empeño pionero en colocar las infraestructuras de transporte en otras manos; es decir,

en separar o desagregar la función del transporte, que es un monopolio natural estratégico, del resto de operaciones, como generación y venta de los kilovatios, que están sometidas a las reglas del mercado y por tanto a la competencia, mientras que el transporte no lo está. Esto se está haciendo ya en el modelo internacional, está impuesto en toda Europa; o sea que nuestro empeño fue precursor de lo que hoy en día es común en toda Europa, de lo que en el argot internacional se llaman empresas TSO, *transmission system operator*; hay 42 en Europa, y Red Eléctrica es una de ellas. Son empresas transportistas y operadoras del sistema.

Hitos. El del 85; en el 99, Red Eléctrica sale a Bolsa; en 2007 hay una ley importante que la declara transportista único y operador del sistema eléctrico español, y en 2010 termina el proceso que se había iniciado a comienzos del 2000, que duró por tanto una década, de traspasar todos los activos de transporte de las distintas compañías a Red Eléctrica, para desagregar esa función estratégica y monopolística del transporte de las otras funciones de generación y venta de kilovatios de las que se ocupaban otras compañías. A lo largo de todos estos años se ha conformado una empresa transportista que, al mismo tiempo, ha procedido —como otras muchas compañías en Europa, TSO como Red Eléctrica— a diversificar el sector, sobre todo en ámbitos afines, y en concreto en dos: las comunicaciones y, en el ámbito internacional, la creación y gestión de redes de transporte en Perú y en Chile; luego hablaremos de ello.

Todo ello conforma una empresa que en estos momentos tiene un volumen de negocios anual de unos 2000 millones, tiene un volumen de deuda cercano a los 5000 millones que, puesto en relación con el ebitda, puesto en relación con todos sus activos y con su volumen de capitalización bursátil, que es superior a los 10 000 millones, en torno a los 11 000 millones, digamos que es una deuda prudente, muy razonable y que admiten los mercados en Bolsa. Por eso, precisamente, todos los análisis son favorables y por eso, en las emisiones que hacemos de bonos o deuda, Red Eléctrica está catalogada bien, porque tiene unos ratios realmente buenos. Esto es lo que conforma, como síntesis, en un primer vistazo general, Red Eléctrica.

A la hora de llevar a cabo todas las acciones, en esta transparencia se ve que Red Eléctrica, desde el punto de vista de la estructura de propiedad, ha querido ser muy precavida. Al ser una empresa realmente muy estratégica, el Gobierno ha querido mantener un porcentaje de participación accionarial del 20 %. La ley le dice que tiene que mantener al menos un 10 %. El Gobierno mantiene el 20 % y el otro 80 % está en el mercado —parte nacional, parte internacional, la mayoría a nivel internacional—, de manera que es una empresa que cotiza en el IBEX todos los días.

En el modelo internacional hay de todo. Hay empresas absolutamente cien por cien privadas, como en el Reino Unido, Italia, etcétera, y otras que son públicas, como en Francia. No es este un tema que se esté planteando con carácter muy relevante a nivel europeo, porque lo que importa, naturalmente, es la regularización, que sea una empresa que esté debidamente regulada, igual que no es pública la venta de pan, que es un bien básico, como otros muchos. Es decir, la propiedad pública o privada no es un tema que hoy esté sobre la mesa en el escenario internacional del análisis. La ley fija eso y ahí está, fija el 10 % y el Gobierno mantiene el 20 %.

Ahora bien, al realizar una actividad estratégica: el transporte y la operación del sistema, y realizar otras actividades como diversificación o ampliación del negocio, hay que organizar una estructura de empresa, de grupo, separando claramente unas actividades de otras. Por un lado, está Red Eléctrica S.A.U. y otras entidades o empresas desde el punto de vista de vehículos financieros de grupo. Y todo esto acompaña la actividad regular. Pero, obviamente, se han creado unas empresas filiales dentro de Red Eléctrica Corporación, precisamente para llevar adelante esas otras operaciones diversificadas. Por ejemplo, Reintel, para los activos de comunicaciones, de fibra óptica, o también Reincan, para un activo que, por ley, tiene que llevar a cabo Red Eléctrica en Canarias, de bombeo. Y también tenemos REI, Red Eléctrica Internacional, que es de la que cuelgan nuestras actividades en Perú y Chile, porque cada vez que se gana un concurso para crear una infraestructura eléctrica de red de transporte eléctrico en Perú hay que crear una empresa, de manera que tenemos cuatro empresas en Perú, y en Chile también estamos participando con Engie, otra francesa para llevar a cabo una tarea realmente impresionante en materia de transporte eléctrico. Esto es lo más importante desde el punto de vista de estructura accionarial. Luego me pongo a su disposición para ampliar cuanto deseen sobre esta materia.

Ya decía antes que la misión fundamental de Red Eléctrica es garantizar la seguridad del suministro. Eso está muy claro, la energía eléctrica no es un bien almacenable y hay que controlarla en cada momento y hay que saber cómo se insertan en el sistema las distintas tecnologías de generación, en orden a lograr el objetivo de que oferta y demanda en todo momento coincidan, sabiendo, insisto, que es un bien esencial y no es almacenable. En particular, ahí tienen una cifra que es relevante: el 40,8 % de cobertura peninsular con renovables. Es decir, que aproximadamente el 20 % es nuclear, 20 % carbón, 20 % combinados, pero

al final el 40 % son renovables. Y las renovables tienen unas cualidades que hay que analizar. Luego, cuando analicemos el operador del sistema, en la lámina siguiente, comento con más detalle el tema de las renovables, porque creo que España ha dado un paso absolutamente único. Decimos —algunos de ustedes fueron a verlo— que el Cetre, Centro de Control de Energías Renovables de Red Eléctrica, es único en el mundo, e insisto, se creó en 2006 y sigo afirmando que es único en el mundo.

Bien es verdad —hay que decir toda la verdad— que otros países no necesitan, como España, desarrollar ese mecanismo de control. España lo necesita por ser una semiisla energética. Esto es importante resaltarlo. Red Eléctrica tiene que controlar oferta y demanda en todo momento. Respecto a la demanda, cada ciudadano o cada empresa conecta o desconecta, y esa es una información que nos llega. Realmente sería en casos muy extremos que Red Eléctrica tuviera que establecer algún mecanismo de deslastre —así se llama—, o sea, decir a determinados consumidores: «Corte usted, porque no hay energía». Pasó el día 17 de diciembre de 2001, que Red Eléctrica tuvo que decidir que hubiera deslastres. Pero no es normal, lo normal es que, obviamente, se ajuste la oferta a la demanda. Pero la oferta viene dada por toda una serie de empresas que están cotizando diariamente, están contratando, comprando y vendiendo kilovatios diariamente para el día siguiente, y dentro de un mismo día también. Y Red Eléctrica tiene que respetarlo, pero dentro de eso hay unas leyes físicas que hay que cumplir, y es que, al no ser un bien almacenable, al ser un bien esencial, hay que respetar las leyes físicas —por ejemplo, los hercios y demás— y, obviamente, hay que ir ajustando la oferta a esa demanda en todo momento, sabiendo que la curva —ahí la veis— es tremenda. No es lo mismo a las tres de la mañana que a las dos de la tarde.

Y no podemos decir: «Mire usted, es que no hay viento». Suele suceder, además, que tenemos un anticiclón cuando más demanda hay; sea por un frío tremendo o sea por un calor como el que hemos vivido en estos últimos días. Y resulta que no hay apenas viento, y de los 23 600 megavatios instalados de eólico, a lo mejor están funcionando 600 o 1000. Eso pueden verlo en ese momento y comprobar que están funcionando. ¿Eso quiere decir que es malo? No, al revés. Las energías renovables son buenísimas. Por muchos conceptos: diversifican, son excelentes para lograr los objetivos de desarrollo sostenible, pero está claro que no son gestionables. Y entonces ahí está, lógicamente, el operador del sistema para decir cómo realmente se compensa eso en cada momento para que oferta y demanda estén funcionando adecuadamente.

Bien, esto es lo que hace el operador del sistema: buscar un equilibrio en tiempo real entre oferta y demanda. Tienen que hacer previsiones muy precisas y, obviamente, mandará salir o entrar del mercado en función de las necesidades oferentes, en función de las necesidades, pero siempre respetando el mercado, es decir, a aquellos que estén dispuestos a entrar, porque es necesaria energía adicional a la que contrataron el día anterior, y lo mismo para salir. De manera que en ese sentido, hay una fluctuación entre las leyes físicas, que pueden ir contra la red eléctrica, y el mercado, que, naturalmente, responde a leyes de oferta y demanda. La operación de sistemas, si lo desean, lo ampliaremos.

La otra función es la de transportista. Red Eléctrica construye y mantiene la red de transporte nacional. Tenemos 43 000 kilómetros de redes, de circuitos y más de 5000 posiciones de subestaciones repartidos por toda la Península, las islas y Ceuta y Melilla. Están funcionando —analicen los ratios— de manera absolutamente envidiable. Y hay dos indicadores siempre para seguirlos, y además a nosotros nos penalizan si no cumplimos adecuadamente con los indicadores de calidad de suministro. Uno es el de la disponibilidad de redes. Tenemos una disponibilidad de algo más del 98 %, que es una disponibilidad realmente elevada, importante. ¿Y por qué no tienen ustedes el 100 %? Pues miren ustedes, porque permanentemente hay que establecer una programación de renovación, de mantenimiento, de control de las redes. Tener el 100 % no es conveniente, no se debe tener. Pero sí se debe tener en situación de disponible un porcentaje tan elevado. Por ejemplo, el año pasado estaba la disponibilidad de redes en Islas Baleares más baja, a 95 %. ¿Por qué? Porque como consecuencia del nuevo cable entre Mallorca e Ibiza, era necesario desconectar alguna red para su transformación. Pero eso nunca puede ir en perjuicio del otro indicador, lo que llaman en argot mundial ENS, energía no suministrada. Es decir, ¿cuánta energía no suministrada tienen ustedes? Porque a lo mejor ustedes tienen una disponibilidad de redes relativamente baja, pero lo que importa es realmente que haya poco tiempo de corte de suministro. La media es de nueve segundos/año por persona. ¿Y eso es mucho o es poco? Les aseguro que aguantamos cualquier comparación internacional de las más exigentes que haya en el mundo. Y es realmente importante para el funcionamiento del sistema que no haya cortes, es un mallado de red.

Ha habido en el norte vendavales enormes y también en el este que han tirado postes que están contruidos por los ingenieros para que aguanten la velocidad del viento a 140, 150 o 160 kilómetros por hora. Pero claro, en algún momento y en algunos sitios viene a 200 kilómetros por hora, por lo que ha

tirado algunos postes. Pues miren ustedes, nos ha pasado y, sin embargo, no ha habido corte de suministro eléctrico debido a que el operador del sistema ha actuado con suficiente rapidez. Es una de las cosas buenas por las cuales es importante para toda Europa que sea TSO, *transmission system operator*, juntos el transporte y la operación del sistema. En algunos casos se ha estudiado si no sería conveniente que se separase el operador del sistema —el servicio de control—, del transportista, y se ha llegado a la conclusión en los 41 TSO europeos de que es mejor que esté dentro para una respuesta inmediata en situaciones de peligro de cortes de suministro como consecuencia de vendavales, rayos —que caen muchos— u otras circunstancias. Todo esto está funcionando adecuadamente.

¿Cómo se llega a toda esa red de 43 000 kilómetros? Como consecuencia de la planificación. Es decir, nosotros no lo hacemos arbitrariamente. Red Eléctrica tiene que responder a un mandato. Y ese mandato viene en la planificación de redes que hace el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital. Ese ministerio se pone en contacto con las comunidades autónomas, obligado, y también con el operador del sistema, Red Eléctrica, que sabe dónde aprieta el zapato en cada momento como consecuencia de la operación del sistema, y le hace el encargo de elaborar unos borradores de planificación de redes, que son plurianuales. En este momento está vigente la planificación de redes 2015-2020. Se elaboran los borradores, el ministerio los analiza, los mira con las comunidades autónomas, hace todas sus propuestas de cuánto va a crecer el PIB, cuánto va a crecer la demanda eléctrica en los próximos años y demás para darnos las indicaciones a Red Eléctrica. Y luego ya queda el Plan de redes, que para nosotros es obligado, es imperativo, no podemos decir que no. Red Eléctrica recibe la planificación de redes y tiene obligatoriamente que llevarla a cabo. Eso significa que, por ejemplo, para nosotros todo este Plan de redes eran 4554 millones, y tenemos que ir al mercado a por ellos y, por supuesto, se va al mercado a por ellos. Y luego se retribuirá a lo largo de cuarenta años en función de lo que establecen la CNMC y el ministerio de la retribución unitaria de esos activos. Y realmente está funcionando muy bien. Lo que hace el Gobierno, también en función de las nuevas necesidades, es revisar el Plan de redes y, de hecho, en estos momentos está haciendo la revisión para que funcione adecuadamente.

No sé si me estoy extendiendo.

El señor PRESIDENTE: Le quedan diez minutos.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Una vez visto el operador del sistema, su labor de transportista y la planificación de redes —y si quieren más sobre esta materia, hablamos luego en el coloquio—, pasamos a las otras actividades a las que hacía referencia al comienzo.

Una es la de telecomunicaciones. Fíjense ustedes, nosotros sobre nuestra red de transporte eléctrico llevamos a cabo también unas redes, aparte de la de toma de tierra, de fibra óptica, redes para las telecomunicaciones, porque no podemos depender de nadie, porque la seguridad del suministro eléctrico nos exige tener unas redes de fibra óptica para nuestras telecomunicaciones, para conectarnos y poder funcionar con todas las subestaciones y con todos los centros con red propia. Pero, ¿qué es lo que sucede? Que sobra mucha capacidad, muchísima capacidad. Entonces tenemos 16 000 kilómetros de redes, y toda la capacidad sobrante sobre las redes eléctricas la ponemos en disposición del mercado. Esto le parece muy bien a la CNMC y a cualquiera que cree en el mercado, porque nosotros usamos fibra oscura y neutral. Es decir, nosotros no estamos metiendo multimedia. Con lo cual, obviamente, se ponen en el mercado las redes con absoluta neutralidad, en relación con las empresas que meten multimedia de todo tipo. Y la verdad es que está funcionando muy bien.

Resulta que le pasaba lo mismo sobre la red ferroviaria a ADIF, también con sus redes sobrantes, otros 16 000 kilómetros. Lo sacó a concurso y lo ganamos. Nosotros ahora estamos usando, ponemos en mercado 33 000 kilómetros de redes de fibra óptica. El uso de esas redes, el concurso de la red de Adif, es por veinte años. Con lo cual, somos el principal operador de redes de transporte de datos de telecomunicaciones de este país, insisto, con neutralidad, sin ser nosotros los portadores multimedia.

Quiero hacer una referencia a algo que es muy importante como modelo que funciona en todo el mundo, sobre todo en el mundo occidental, que son las actividades que tienen infraestructuras de redes. A esos efectos, es lo mismo que sean infraestructuras de redes eléctricas, gasísticas, redes ferroviarias o de telecomunicaciones. Fíjense que en todas se ha procurado separar las estructuras de red del resto de actividades. Por eso se ha separado la infraestructura de red ferroviaria del operador. Lo mismo en el gas, las infraestructuras gasísticas de quienes operan con el gas. Enagás se dedica al transporte de gas no a comprar y vender. Esta separación de las infraestructuras es muy importante para un buen funcionamiento

del sistema. Pero en las telecomunicaciones no se hizo así en el mundo, de manera que las compañías que estaban metiendo multimedia por sus redes han tenido que abrirlas a la competencia abriendo sus armarios, abriendo sus redes, y al mismo tiempo que ellos meten sus productos en las redes de telecomunicaciones tienen que dejarlas abiertas a la competencia. Lo cual es harto complicado porque, claro, si Red Eléctrica generara kilovatios diría: «Yo primero meto los míos en mi red, y luego ya veremos los demás». Por eso tiene prohibido por ley Red Eléctrica generar kilovatios y venderlos. Salvo en un caso —y aprovecho ya para decirlo— que es Reincal, en Canarias. Por ley se nos dice: «Ustedes se encargan de llevar adelante el sistema de bombeo en Canarias». Es decir, adquirimos unos activos. Hay dos pantanos —Soria y Chira—, y nosotros tenemos que hacer el bombeo y el turbinaje de kilovatios. Y eso en Europa —lo han dicho muy bien ustedes— es un sistema aislado, y no es para comprar y vender kilovatios, sino para que el operador del sistema pueda utilizar eso como complemento a las renovables que se están introduciendo. El modelo en Canarias está cambiando y es absolutamente vital porque está funcionando con diésel. Y claro, eso significa importación 100 %, lo más sucio que hay en el mercado y además carísimo. Dicen: ¡Hombre! Vamos a ir cambiando hacia un modelo sostenible donde se introduzcan los eólicos y las renovables en general. Pero, insisto, los eólicos pueden funcionar o no, luego tiene que haber sistemas de apoyo. Y dicen: «Ustedes, Red Eléctrica, se tienen que encargar de tener el sistema de apoyo». Próximamente vamos a empezar a hacer unas inversiones que superan los 300 millones. Y perdón por la referencia particular a Canarias, pero es que implica un modelo realmente muy importante que es que tendremos que hacer esas inversiones para que si en un momento determinado no hay viento suficiente, turbinas. En otro momento, de noche, no hay demanda y hay viento, y bombeas. A nosotros se nos paga por las inversiones, no por el precio de los kilovatios que se turbinen. Ese es el modelo, está bien y es un instrumento para funcionar adecuadamente. Para ello hemos tenido que crear una sociedad, Reincan, precisamente para eso. Esto como ampliación de base del negocio.

La tercera ampliación de base de negociación es REI, Red Eléctrica Internacional, de la que cuelgan las sociedades que tenemos en Perú y en Chile. En la transparencia lo ven: en Perú: Redesur, Tesur, Tesur 2, Tesur 3 y REA que es la de mantenimiento de instalaciones propias y de terceros. Y de REI cuelga las participaciones que tenemos en Chile. Tenemos una participación al 50 % de una empresa, TEN, que está participada también por Engie, que es una importante eléctrica y gasística francesa. 1185 kilómetros de líneas eléctricas en Perú y 603 en Chile.

Retos de Red Eléctrica. Está preparada para los próximos retos. Realmente los retos vienen derivados del hecho de que ahora en Europa, en el *winter package*, paquete de invierno, se dice: «Señores, caminamos hacia un nuevo escenario en el que hay que contaminar menos y hay que crear el mercado interior de la energía en Europa». Está muy claro. ¿De dónde procede eso? Un antes y un después. Procede de la COP 21 y la COP 22. Es decir, en París, 125 países deciden que el mundo camina hacia el caos desde el punto de vista de que los seis gases de efecto invernadero están provocando un efecto de cambio climático que nos lleva a una situación no sostenible. Y lo han aceptado todos los países más o menos. Ahora Estados Unidos está revisando el tema —no voy a entrar en ello—. El hecho cierto es que hay un antes y un después. A partir de ahí dicen en Europa: «Bueno, pues vamos a ser consecuentes con ello».

Y eso significa que tenemos que hacer dos cosas: primero, más electrificación. Por ejemplo, transporte sostenible sobre la base de incentivar los coches electrónicos, los coches híbridos o el transporte de mercancías por ferrocarril porque esto significa menos contaminación y más eficiencia energética —importante—. Obviamente, si hay más electrificación porque es más sostenible, también, para cerrar el círculo virtuoso, es necesario que esa electricidad sea producida con más renovables. Claro, ¿y eso qué significa? Como les decía antes, en España en el año 2016 el 40,8 % de la energía eléctrica se generó con renovables —y no está mal—, pero ¿saben qué significa eso en relación con la energía primaria? No llega al 17 %. Y el indicador fijado en Europa es que en 2030 el 27 % —ahora el Parlamento Europeo está diciendo que el 30 o el 35 %— de toda la energía primaria sea generada con renovables. Eso, traducido a energía eléctrica, significa que el 60 o el 65 % de la energía eléctrica ha de ser generada por renovables, o sea, pasar del 40 a 65 %. ¿Y eso? Pues eso va a tener muchas implicaciones para el mix de tecnologías. ¿Qué pasa con la energía nuclear?, ¿qué pasa con el carbón?, ¿qué pasa con el gas natural?, etcétera.

Yo no voy a entrar en eso, no es nuestra función, pero lo que sí está claro es que en Red Eléctrica tenemos que estar preparados para el nuevo escenario de mayor electrificación y otro tipo de energías. Eso liga con la planificación a la que me refería antes porque es obvio que hay que mirar cómo estableces más interconexiones y la evacuación de renovables —porque va a haber más renovables, ¿verdad?— y cómo va el mallado de redes. Algunos plantearán que no hace falta tanto porque ahora, con el nuevo escenario, va a haber más energía distribuida y el consumidor final va a ser el rey y con los *smart meters* va a manejarse mejor y va a poder comprar y vender e incluso producir, con lo cual no harán falta tantas redes. Eso se ha

estudiado y todos los organismos internacionales, empezando por la Agencia Internacional de la Energía, señalan que las redes van a ser absolutamente imprescindibles por los siguientes motivos: primero, porque para el transporte de los grandes centros de renovable hacia los grandes centros consumidores va a hacer falta eso. Por ejemplo, toda la eólica del mar del Norte *offshore*, que va a ser muy grande, le va a exigir a Alemania y a otros países unas nuevas redes de transporte eléctrico impresionantes hacia los grandes centros del sur, donde no van a tener energía suficiente generada como consecuencia del cierre de las nucleares; y lo mismo sucede con los grandes centros de producción que va a haber en el sur de Europa, en España, o en el norte de África. Toda esa energía renovable del nuevo modelo, para transportarla a los grandes centros de consumo, obviamente va a exigir redes de transporte. Es lo mismo que pasa cuando funcionan las eólicas en un sitio y las solares en otros y hay que establecer los mecanismos de transporte. De manera que se va a compaginar la energía distribuida y la red de transporte.

El señor PRESIDENTE: Debería ir terminando.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Sí, presidente.

Termino con una referencia muy importante a lo que es la actuación de Red Eléctrica sobre el territorio. Al tema de las interconexiones internacionales ya he hecho una breve alusión al decir que dentro de este modelo va a ser necesario poner más. Es prioritario y el Consejo Europeo lo ha dicho: todos los países tienen que tener, al menos, el 10 % de su capacidad instalada interconectada. En España, en estos momentos tenemos el 2,8 % y debemos llegar a ese 10 %. Ahora hay en curso unas nuevas redes —de eso podemos hablar en el debate, presidente, si alguien lo quiere tocar— y es una función esencial de Red Eléctrica llevar a cabo esas interconexiones internacionales para que este modelo funcione también en España. Y el Gobierno, con muy buen criterio, está fijando condiciones en la Comisión Europea y en Europa está diciendo: oiga, yo quiero ser el primero en aplicar estos criterios de renovables y el primero en cumplir los criterios del *winter package*, Clean Energy for All Europeans, pero para eso necesitamos más interconexiones, como ha aprobado el Consejo Europeo. De manera que estamos en eso.

En todo caso, Red Eléctrica tiene que cumplir esas inversiones, y está sobre el territorio: pasamos por 3000 municipios y por todas las comunidades autónomas. Sinceramente, si España tiene el mallado de red que tiene es porque nosotros tenemos claro que al actuar sobre el territorio debemos ser muy sensibles a los aspectos medioambientales, sociales y corporativos. Es todo lo que en el argot internacional se llama ESG, Environment Social and Governance. Ya no tengo tiempo, porque el presidente me lo ha limitado, pero quiero decirles claramente que estamos posicionados entre las empresas mejores del mundo desde el punto de vista de esos tres frentes. Solo a título de ejemplo, en materia medioambiental nos han dado un premio europeo como consecuencia de un estudio que hemos hecho conjuntamente con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas para que en los corredores de vuelo de aves y su interacción con las líneas eléctricas no haya los problemas que ha habido en algunos sitios. Hemos hecho una cartografía de España —repito que nos lo han premiado— para ver por dónde están esos corredores de vuelo y poner claroboyas e indicadores. Son los cables menudos que van encima, así no chocan y no se electrocutan; es simplemente el choque con los cables menudos que están arriba de los tendidos, son los más menudos y no los ven, por eso se ponen los indicadores claramente por donde va el corredor de aves. Cuando se está haciendo una nueva línea, se analiza si hay corredores de aves para tenerlo en consideración. Otro ejemplo lo tenemos en el cable submarino que hemos puesto entre Sagunto y Santa Ponsa, en Baleares. El 20 % de la energía eléctrica de Baleares está conectada con la mix de tecnologías de la península, que es mucho más eficiente, pero resulta que afecta a las praderas de posidonia. Pues estamos haciendo un estudio de investigación que acaba de ser premiado en Europa para reponer posidonia. También hemos financiado la reposición de bosques. Tenemos el llamado bosque de Red Eléctrica, más de 600 hectáreas que hemos financiado con ayuntamientos y comunidades autónomas. Ahora acabamos de firmar un acuerdo con el Gobierno de Castilla y León para favorecer que no haya incendios en el Bierzo, que haya cámaras para poder visualizarlo y esté controlado. Y esto nos ha llevado a que el Dow Jones Sustainability Index o la Ethical Boardroom Magazine nos hayan premiado como una de las empresas líderes en el mundo desde el punto de vista del desarrollo sostenible.

Presidente, con estas palabras finales doy por cumplida mi primera intervención. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Folgado.

Comenzamos el turno de portavoces de menor a mayor.

Por el Grupo Mixto, solamente interviene la señora López Santana por tiempo de cinco minutos.

La señora LÓPEZ SANTANA: Gracias, presidente.

Gracias, presidente de Red Eléctrica de España, por comparecer. Sea bienvenido a esta Casa. Soy María José López Santana, senadora de Nueva Canarias, senadora por la isla de Gran Canaria. Me alegra que haya hecho una acotación respecto a Canarias pero, sobre todo, me alegra escucharle decir que vamos a ir cambiando hacia un modelo sostenible.

Digo esto porque quería hablarle de dos proyectos que hay ahora en Canarias y que son controvertidos. Uno de ellos es en Lanzarote, las obras de instalación de la nueva línea eléctrica entre Mácher y Playa Blanca, que se denomina Línea aéreo subterránea a 132 kilovatios doble circuito nueva subestación 132 kilovatios Mácher-nueva subestación 132 kilovatios Playa Blanca. Es una línea que tiene en un tramo de 3 kilómetros soterrados, pero que tiene un tramo de 14 kilómetros de conexión aérea con 53 torretas entre dos puntos y dos subestaciones en cada punto de la línea. Esta instalación de cable eléctrico por vía aérea transcurriría por el monumento natural de los Ajaches. Acoge, al menos, tres zonas de especial interés para las aves, afectando de manera especial a especies endémicas de la fauna canaria y a los núcleos urbanos de Femés, Las Casitas y Maciot. El proyecto tiene una gran afección en el paisaje y un fuerte impacto medioambiental para la isla de Lanzarote. Cuenta, además, con el informe desfavorable del Cabildo de Lanzarote y vulnera el Plan insular de ordenación de la isla, que prohíbe tendidos aéreos en suelos rústicos de vegas con interés paisajístico y en suelos rústicos de interés paisajístico. Cuenta también con el rechazo del Ayuntamiento de Yaiza. En la isla de Fuerteventura está previsto también un proyecto muy similar de tendido eléctrico aéreo con torretas de gran altura que atraviesa toda la isla. El Cabildo Insular de Fuerteventura ha interpuesto un contencioso-administrativo contra el mismo y ha logrado, incluso, una resolución judicial del Tribunal Superior de Justicia de Canarias de suspensión cautelar de las obras previstas.

Ambos proyectos han provocado el rechazo de la ciudadanía, de los colectivos vecinales, de asociaciones ecologistas y de las administraciones locales canarias. No es la primera vez que en Canarias tenemos que movilizarnos por estas cuestiones. Ya lo hicimos con el barranco de Veneguera, con el tendido de Vilaflor y hace pocos años contra la autorización de las prospecciones petrolíferas. Porque el cuidado de la protección del paisaje y del medioambiente para Canarias es vital. Nuestra economía es frágil y tenemos que defenderlo por razones de identidad, por razones de desarrollo sostenible y de futuro y por razones económicas. A la movilización ciudadana organizada se le añadió, además, una iniciativa del Parlamento de Canarias, que aprobó por unanimidad una proposición no de ley, mediante la que se acordó, entre otras cosas, instar al Gobierno a lo siguiente —permítame que se lo lea—: Paralizar el inicio de las obras previstas para el año 2017 a Red Eléctrica de España para la instalación de la línea aérea denominada Línea aéreo subterránea a 132 kilovatios doble circuito nueva subestación 132 kilovatios Mácher-nueva subestación 132 kilovatios Playa Blanca y la Línea aérea en Fuerteventura, hasta que se alcance una solución consensuada con las administraciones insulares de ambas islas. Revisar la autorización concedida a Red Eléctrica de España para la realización de dicho proyecto de línea eléctrica aérea hasta que no se cree una comisión técnico-política con representantes de Red Eléctrica de España, cabildos de Lanzarote y Fuerteventura y ayuntamientos afectados en ambas islas. Elaborar, siempre que fuera necesaria una repotenciación en el sistema eléctrico Lanzarote-Fuerteventura, un estudio detallado de los proyectos relacionados con el nuevo tendido y plantear alternativas consensuadas que permitan una mejor redefinición de los mismos. Esta línea aérea de transporte, en las instalaciones que se ubiquen en la isla de Fuerteventura, se deberá ajustar al Plan insular del territorio de Fuerteventura, así como las que se ubiquen en la isla de Lanzarote, que se deberán ajustar al Plan insular de ordenación territorial de Lanzarote. Buscar fórmulas técnicas que, respetando la voluntad de las instituciones, cabildos y ayuntamientos, permitan garantizar el suministro eléctrico para atender la demanda acumulada y la prevista para los próximos años, así como asegurar la progresiva extensión de la presencia de energías renovables en sistemas energéticos de ambas islas.

Estoy segura de que usted conoce este tema y sabe que ha generado controversia; sabe que ha generado unidad de acción en las administraciones públicas locales. La realidad insular es vital para nosotros. Yo sé que, no siendo de Canarias, a lo mejor es difícil entender este concepto, pero el respeto a la voluntad de las instituciones insulares y a la realidad insular es vital para nuestra cohesión y para nuestro desarrollo. Por todas estas cuestiones le quiero preguntar y por eso le hago las siguientes preguntas: ¿qué valor ha dado Red Eléctrica a la proposición no de ley aprobada por unanimidad en el Parlamento de Canarias?, es decir, por el Partido Popular, por el Partido Socialista, por Coalición Canaria, por Podemos, por Nueva Canarias y por la Agrupación Socialista Gomera. ¿Qué gestiones han realizado a raíz de la aprobación de esta PNL? ¿Tiene alguna noticia de cuándo se va a crear la comisión técnico-política con representantes de su empresa, los cabildos y ayuntamientos afectados por estas obras? ¿Planteó en su

día el Gobierno de Canarias cuatro alternativas a Red Eléctrica ante este proyecto, siendo una de ellas el soterramiento? Siendo conscientes en Canarias de que el soterramiento es...

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar.

La señora LÓPEZ SANTANA: Sí, señor presidente.

Siendo conscientes de que el soterramiento es más caro, ¿ha evaluado el coste del soterramiento completo de la instalación? Y por último, ¿están dispuestos a seguir adelante con una obra que cuenta, en los términos en los que está prevista, con el rechazo del Parlamento de Canarias, de las administraciones públicas locales y de la ciudadanía canaria.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: Gracias, presidente.

Quiero darle las gracias por la comparecencia. No voy a hacerle muchas preguntas porque ya tuvimos oportunidad de hacérselas cuando estuvimos en Red Eléctrica. No obstante, voy a hacerle tres, y dejo una para el final porque no va dirigida tanto al responsable de Red Eléctrica como al exsecretario de Estado de Energía; esa la puede contestar usted si quiere, o no.

Primera. En las últimas subastas de renovables se ha dado cierta concentración territorial de las adjudicaciones. Evidentemente, no todas van a Aragón, pero podría ser. Al margen de los regímenes de vientos, ¿cómo podría esto a Red Eléctrica? ¿No sería conveniente en este tipo de subastas incluir también algún criterio de territorialidad, por lo menos temporalmente, para poder distribuir esa capacidad instalada allá donde pudiera ser más eficaz y eficiente o más cercana a los puntos del consumo?

Segunda. Estos días se está llevando a cabo el Congreso Eólico Español y el Secretario de Estado, don Daniel Navia, ha dicho que no se van a hacer más renovables si no se desarrollan las interconexiones, o eso es lo que se le ha pedido al exministro Arias Cañete. Claro, si se quieren cumplir los plazos y todo aquello que está en el paquete de invierno, esto obliga a definir cuáles son las interconexiones, y yo creo que a priorizarlas porque Europa no va a entrar a todas a la vez. Esa es la pregunta: ¿qué cantidad de interconexiones serían aceptables para considerar que el Estado español está suficientemente interconectado? ¿Cuáles serían las prioridades en estas interconexiones, es decir, por dónde se debería ir? Porque tenemos claro que una ya está empezada, que es la que va a unir Aquitania con el País Vasco, pero hay más proyectos, más interconexiones. ¿Cómo se deberían priorizar estas —a lo mejor esto es una machada del secretario de Estado en un congreso— para considerar suficientemente interconectado el Estado español y poder seguir desarrollando las renovables? Si no, no tenemos más que condiciones para hacerlo.

Tercera y última, y en esta si quiere se puede escaquear. Estamos ahora con la Ley de cambio climático y transición energética. Para la transición energética, evidentemente, tiene que haber un punto de partida, que es en el que estamos, y hay que definir un punto de llegada. Entonces, lo que yo le quiero preguntar dada su experiencia es: ¿qué mix de generación consideraría más adecuado?, sobre todo para eso que usted tantas veces dice que es la tecnología de respaldo. Si no quiere, no se moje, pero denos un esquema de trabajo. ¿Qué, por qué y cómo se debería apostar en este momento en el que se está estudiando la próxima ley? Como nosotros somos legisladores y en algún momento tendremos que diseccionarla y opinar sobre ella, me gustaría conocer su opinión.

Gracias presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Cazalis.

Por el Grupo de Esquerra Republicana, la señora Azamar.

La señora AZAMAR CAPDEVILA: Gracias, presidente. Gracias, señor Folgado, por comparecer.

Hasta el año 2011 la priorización de inversiones dentro de cada comunidad autónoma se negociaba entre los respectivos gobiernos autonómicos y las diferentes empresas distribuidoras, siguiendo criterios técnicos, de calidad del servicio, de seguridad y crecimiento de potencia demandada, además del desarrollo de inversiones que acostumbra a hacer planes de 5 a 10 años.

Con la aprobación del Real Decreto 13/2012 esta metodología fue sustituida por un control de la inversión por parte del Gobierno y una notable restricción presupuestaria. A raíz de la entrada en vigor

de este real decreto, se suspendió la planificación de 2010-2016 y se estableció una nueva para el periodo 2015-2020. Me gustaría saber qué modelo y criterios se aplican actualmente para la asignación de inversiones y si son técnicos o políticos.

Además, cuando se cambió la planificación Red Eléctrica de España dijo que estaba trabajando en los sistemas extrapeninsulares y que al finalizar la inversión empezaría con el arco mediterráneo. Nos gustaría saber cómo están las inversiones en el sistema extrapeninsular y, en caso de haberse acabado, cuándo se va a empezar con el arco mediterráneo.

Respecto a otros proyectos de interconexión, en este caso transpirenaicos, más concretamente la autopista eléctrica Peñalba-Arnero-Isona, dado que vuelve a hablarse del proyecto de aumento de la capacidad de transporte de la línea Forada del Toscar-La Pobla de Segur y se ha anunciado la repotenciación del tramo Forada del Toscar-Escalona, me gustaría saber en qué punto se encuentra exactamente el proyecto de esta autopista eléctrica. Como formo parte de la población del territorio afectado, también me gustaría saber qué impacto medioambiental tendrá esta autopista eléctrica en el Pirineo, teniendo en cuenta que en el territorio hay varios parques naturales y nacionales y además está la Red Natura 2000, y qué impacto tendrá sobre la salud de las personas que allí vivimos. Por último, ¿cuál sería la relación coste-beneficio de esta autopista eléctrica?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Azamar.

Por el Grupo Parlamentario de Podemos, tiene la palabra la señora Jiménez García.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Buenos días. Muchas gracias por su comparecencia, señor Folgado, y bienvenido al Senado.

En primer lugar, a raíz del nuevo escenario que se nos presenta y que usted nos ha descrito con los objetivos que nos plantea Europa de reducir al 20 % el consumo energético en 2030 y dirigirnos hacia un modelo de generación más sostenible y donde las renovables pasen de tener un peso del 40 al 60 %, aproximadamente, dentro de todo el mix, queríamos preguntarle, dado que también nos ha explicado que en España gracias a la capacidad instalada y a la buena gestión del transporte en Red Eléctrica no existen problemas de suministro, si realmente es necesaria la creación de nuevas interconexiones; si es necesario ir hacia un modelo mucho más centralizado en lugar de apostar por un modelo de generación distribuida donde no se diera el impacto ambiental y la agresión a medios y lugares tan emblemáticos y tan importantes como el Pirineo —también voy a hacer alusión a los dos proyectos que comentaba la compañera de Esquerra—; si es posible que apostáramos por otro tipo de modelo que fuera mucho más sostenible y más respetuoso con el medio ambiente.

En ese sentido, quiero hacer referencia a estos dos proyectos. En concreto, a partir del informe de la Asociación de Red Europea de Gestores de Redes de Transporte ENTSO, que en un informe denominado Plan regional de inversiones 2015 nos dice que el proyecto de autopista eléctrica Peñalba-Arnero-Isona pretende servir como interconexión interna entre zonas y para evacuar la energía de 3000 megavatios de un proyecto hidroeléctrico de bombeo. Igualmente, los proyectos de repotenciación de líneas de alta tensión, el eje Sabiñánigo-Escalona-Foradada del Toscar-La Pobla de Segur, denominado en el citado informe, también se justifica como refuerzo para el proyecto de interconexión con Francia. Nos gustaría, en este sentido, que nos explicara en qué estudios de flujos y de necesidades de interconexión se basan estos nuevos escenarios de generación, en qué hipótesis de crecimiento están sustentadas, y si explicarían esto los procedimientos encubiertos de repotenciación de líneas de alta tensión obsoletas a coste cero ambiental y económicamente.

El informe Tractebel para la Dirección General de Energía de la Comisión Europea habla de los costes de inversión de las líneas de muy alta tensión, pero no proporciona detalles, hipótesis o fuentes de ninguno de ellos. Nos gustaría que nos hablara de esos costes de inversión iniciales: ambientales, mantenimiento..., porque sabemos que las previsiones y las estimaciones son optimistas, pero es curioso que no se usen referencias de MAC como la de Catalunya, cuyo coste se disparó a lo largo de los diez años que duró el proyecto. Acabo con una última pregunta: ¿cuáles son los estudios de viabilidad que ustedes han manejado para determinar los costes reales de estos proyectos?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Jiménez García.

Por el Grupo Parlamentario Socialista van a intervenir los señores Mato Escalona y Palomo García. Se tienen que repartir el tiempo, disponen de dos minutos y medio cada uno.

El señor MATO ESCALONA: Yo creo que nos va a sobrar, presidente, muchas gracias.

Gracias, señor Folgado, por su presencia esta mañana aquí. Las ventajas de ser el penúltimo en intervenir es que la mayor parte de las preguntas ya están sobre la mesa. Dando ya por hecho que nuestro grupo se ha posicionado claramente en favor de la no neutralidad tecnológica, nosotros creemos que, tal y como ha recogido el paquete de invierno, necesariamente en los próximos años España tiene que ir cambiando progresivamente su mix energético hacia fuentes renovables de energía —y en la visita a Red Eléctrica de España pudimos comprobar que la energía fotovoltaica, concretamente, era una fuente de energía renovable que no tenía las variaciones que pueden presentar las grandes termosolares o incluso la eólica—, yo quería que hiciese una valoración en relación con lo que ha ocurrido con el autoconsumo en los últimos años en España. Me gustaría saber si no cree que es un contrasentido que vayamos a cumplir los objetivos por los pelos —si me permite decirlo así— y que se haya cuestionado y se haya producido una moratoria renovable durante los últimos años. Ya ve que la pregunta es política, no tiene mucho que ver con Red Eléctrica, pero se la quería hacer.

Por otro lado, aquí se ha hablado mucho de Canarias y, como hoy estoy rodeado de compañeros que son de las islas, no me queda más remedio que hacerle una pregunta más sobre Canarias. Querría saber, concretamente, en qué momento se van a producir y cómo se desarrollan los proyectos de inversión para evacuar la energía eléctrica de los parques eólicos; ya estaban previstas hace algunos años, pero me comunican los compañeros que llevan cierto retraso, por eso quería preguntarle por ese asunto.

Respecto a las interconexiones, también me gustaría saber qué previsiones de inversión tiene Red Eléctrica de España para los próximos años en cuanto a las interconexiones con la red centroeuropea. Creo que el señor Cazalis también ha hecho referencia a eso. Y también me interesaría saber cómo va el desarrollo del cable entre Tenerife y La Gomera.

Por último, y también lo mencionaron otros portavoces, querría saber cómo valora usted esa concentración que hay entre seis o siete empresas eléctricas que ya han anunciado que en la próxima subasta de energía renovable van a presentar sus propuestas. Me gustaría que aclarara si no cree que esa concentración de seis empresas en nuestro país va un poco en contra de lo que sucede en el resto de Europa, donde se están generando mercados mucho más distribuidos y donde las redes inteligentes ya permiten hoy que se pueda generar energía de una forma mucho más sencilla. Querría que hiciera una pequeña valoración en relación con esta cuestión: si no cree usted que las subastas de energía renovable que se están produciendo no deberían facilitar y garantizar que empresas más pequeñas pudiesen entrar en el mercado eléctrico, en lugar de establecer unos requisitos que prácticamente incapacitan a las empresas más pequeñas a poder entrar en ese mercado.

Ya le cedo la palabra a mi compañero Graciliano.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mato.
Tiene dos minutos, señor Palomo.

El señor PALOMO GARCÍA: Gracias, señor presidente. Seré muy rápido.

Quiero reiterar la felicitación al señor Folgado, en nombre de nuestro grupo, por la visita que realizamos y por el funcionamiento de la empresa Red Eléctrica. Voy a concentrar mis preguntas. Existe una clara discrepancia entre las cifras que da Red Eléctrica, y que se manejan habitualmente en España, sobre la cobertura con renovables, un 40,8 %, frente a la que da la Unión Europea, que siempre dice que no llegamos al 20 %, y esta discrepancia debe aclararse.

La siguiente pregunta es de tipo conceptual: ¿puede calificarse como energía renovable la hidráulica producida en un rebombeo que ha sido alimentado, por ejemplo, mayoritariamente con energía nuclear nocturna excedente? ¿Es eso una energía renovable, aunque sea hidráulico el kilovatio último producido?

Y la tercera pregunta se refiere al último informe de Red Eléctrica, que nos dice que en el año 2016 España se convirtió en importador neto de electricidad por primera vez desde 2003. Es decir, volvemos a ser deficitarios en energía eléctrica. Además de las circunstancias climatológicas específicas del último año, con el incremento de la demanda y la electrificación creciente de nuestra economía —como debe ser— corremos el riesgo de, además de ser una isla, ser completamente dependientes de la importación de energía eléctrica en los próximos años.

Nada más, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Palomo.

Para cerrar el turno de los grupos parlamentarios, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Estevan Serrano.

El señor ESTEVAN SERRANO: Gracias, presidente.

Gracias, señor Folgado, por su comparecencia hoy aquí y bienvenido a esta Casa. La verdad es que mi intervención va ser un poco diferente a la de todos porque yo tengo una experiencia personal con Red Eléctrica, que voy a reflejar hoy aquí, y en ella está el señor Folgado.

Es importante decirles que Red Eléctrica es la primera compañía del mundo dedicada en exclusiva a la operación del sistema eléctrico y al transporte de electricidad. Un objetivo claro desde su creación es garantizar en todo momento la seguridad y continuidad del suministro eléctrico de nuestro país y desarrollar una red de transporte fiable que contribuya al progreso de la sociedad.

La actividad principal del grupo se desarrolla en España, donde Red Eléctrica desempeña sus funciones como transportista y operador del sistema eléctrico español. Ya lo ha dicho el señor Folgado: Red Eléctrica dispone de un centro de control único en el mundo para la integración de energías renovables, hoy en día están tan en boga, el Cece, que permite integrar en el sistema eléctrico la máxima producción de energía renovable en condiciones de seguridad. Como bien decía el señor Folgado, la energía eléctrica no se puede almacenar en grandes cantidades; por esta razón, es necesario asegurar el constante equilibrio entre la generación y el consumo eléctrico. Opera las veinticuatro horas del día los 365 días del año. Además, transporta electricidad de alta tensión desde sus centros de producción hasta puntos de distribución a los consumidores, siempre intentando conseguir como reto un modelo energético eficiente y sostenible. Me centraré aquí en los términos eficiente y sostenible. Hablaré del valor compartido, un valor compartido como principio rector de su actividad. Hablaré de cómo actúa Red Eléctrica en el territorio para dar respuesta a las afecciones que su actividad puede provocar. Hablaré de cuál es su sensibilidad social y medioambiental.

El pasado mes de noviembre tuve la suerte de estar en el acto de la provincia de Teruel, en el que pude comprobar con mis propios ojos que la compañía tiene la firmeza de potenciar la actividad que desarrolla en el territorio. Pude comprobar que no solo es una compañía que construye y gestiona infraestructuras; concretamente, en la presentación desde el punto de vista técnico, pude ver la ejecución y finalización de los trabajos de dos importantes líneas eléctricas de 400 kilovoltios que discurrían entre los municipios turolenses de Mezquita de Jarque y Andorra, pasando por la localidad de Alcañiz, hasta la localidad de Morella, en la provincia de Castellón. Es un claro ejemplo de vertebración del territorio, en este caso entre las provincias de Teruel y Castellón, que permite una mejor integración de la generación de origen renovable. Estamos hablando de una actuación cercana a los 130 millones de euros, decisivos para reforzar la conexión eléctrica entre dos comunidades autónomas como son Aragón y la Comunidad Valenciana. Estas actuaciones han generado una importante actividad en el territorio durante su construcción. Vuelvo a decir que he vivido en mis propias carnes los negocios locales y toda la actividad que ha desarrollado gracias a esa inversión que ha hecho Red Eléctrica. He podido comprobar esta actuación en mi territorio, que es el Bajo Aragón turolense y, más concretamente, en las comarcas por donde ha transcurrido esta línea eléctrica de gran importancia: comarca de Cuencas Mineras, Alcañiz-Bajo Aragón, Andorra-Sierra de Arcos, el Maestrazgo y la comarca dels Ports, en Castellón.

En este caso presentaron *Cuadernos de viaje. Por tierras de Teruel y Castellón*, una edición de papel de la que he traído hoy una copia, para reflejar y recopilar la riqueza histórica, patrimonial, medioambiental y cultural de las localidades y los entornos naturales de las dos provincias, descubriendo de una manera directa y sucinta los valores históricos por los que atraviesa este camino de energía. Es en actuaciones como esta donde se ve la vocación de servicio con que actúa Red Eléctrica en la difusión y promoción turística del territorio, con la edición de este magnífico cuaderno de viaje como ejemplo visible.

Hay que resaltar el compromiso ambiental de la compañía en actuaciones como la compatibilización de las instalaciones con el entorno, asegurar la protección y la conservación de la biodiversidad, y establecer medidas para la prevención de la contaminación y la adecuada gestión de residuos. Desde 2009 Red Eléctrica ha recuperado 720 hectáreas de bosque y la cantidad de emisiones compensadas en 165 575 toneladas de CO₂.

El señor PRESIDENTE: Señor Estevan, tiene que ir terminando.

El señor ESTEVAN SERRANO: Acabo ya.

También quiero recordar que en la provincia de Teruel hubo grandes incendios en 2002 y 2004, y Red Eléctrica ha recuperado parte de esos bosques.

Concluyo. Solo quiero decirle a la senadora López Santana, de Nueva Canarias, que nuestra experiencia en Teruel con Red Eléctrica es muy satisfactoria en la gestión del territorio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Estevan.

Para contestar a todas las preguntas, tiene la palabra el señor Folgado. Sé que no es fácil que pueda hacerlo en quince minutos, por tanto, le ruego que sintetice en la medida de lo posible. Siempre queda la posibilidad, si así lo estima oportuno, de que pueda aclarar posteriormente, por escrito o personalmente, cualquier tema a cualquiera de los intervinientes.

Tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Muchas gracias, señor presidente.

Desde luego, cada una de las cuestiones que ustedes han planteado son lo suficientemente importantes como para que yo estuviera obligado a dar una respuesta bastante amplia. Muchas gracias por darme esa oportunidad. Lo que quiero dejar bien claro es que yo no domino todos los conceptos y detalles, pero estamos a su disposición para dar toda clase de explicaciones. Faltaría más.

Voy a ligar las intervenciones última y primera, que indican sensibilidad. Están hablando de un ejemplo concreto, de una enorme autopista eléctrica, Mezquita-Morella, que atraviesa veintidós municipios, que atraviesa dos comunidades autónomas, de Teruel a Castellón. Fui personalmente y me reuní con los veintidós alcaldes; y fueron los veintidós, porque habíamos intentado tratar con todos ellos que nosotros no actuamos sobre el territorio sobre la base de decir: como el Gobierno nos lo ha aprobado, como es un bien público, como el Gobierno nos mandata a hacer eso, ahí estamos; nosotros hacemos la tramitación conforme a ley y, si no nos dejan, que el Consejo de Ministros decida. Pero eso no es así. Hablamos con todas las instituciones sociales, sinceramente. Y hablamos, por supuesto, con todas las autoridades que, desde el punto de vista normativo, tienen que hacer los expedientes y las autorizaciones correspondientes.

En cuanto al tema de Canarias, quiero decirle a doña María José López Santana que cuando llegué a presidente a Red Eléctrica una de las primeras cosas que hice fue ver con detalle el tema de Canarias, su nuevo modelo y en qué medida Red Eléctrica está influida en sus responsabilidades como consecuencia del nuevo modelo. Yo ya lo conocía. Cuando era secretario de Estado de Energía una de las cosas más tristes que me pasó fue que en Tenerife queríamos poner una línea que vertebrara norte-sur y hacerlo por el mejor sitio. Bien, hubo una manifestación como nunca la había habido en Canarias contra la línea, no se pudo hacer, y ahora me dicen desde allí que el nuevo discurso de esa línea es peor que el que originariamente se había planteado. En fin, no voy a entrar ahora en el tema. Simplemente quiero decir que tengo mucha sensibilidad, porque debe ser así, sobre lo que significa extrapeninsular lejano, y significa tener en cuenta las cosas como es debido; por ejemplo, que la tarifa eléctrica de un habitante de Canarias no sea superior a la de la Península por más que el coste sea superior. Y eso está establecido así por norma. Naturalmente, dadas las condiciones de esta territorialidad lejana —no podemos poner conexiones eléctricas con la Península, pero si se puede hacer con Baleares, ¿verdad?—, hay que ver la manera de tener una energía sostenible. Y el Gobierno decidió que había que ir hacia un modelo para pasar progresivamente del de ahora, que es prácticamente al cien por cien de energías fósiles contaminantes de importación en las islas afortunadas, a un modelo sostenible donde al menos el 20 % de la primera fase plurianual sea de renovables. Y ahí es donde nos afecta a nosotros. ¿Cómo se evacúan esas renovables? Aquí se ha hecho una pregunta clara en relación con este tema: en qué medida nuestras inversiones van acordes o acompañadas con el desarrollo de los parques eólicos, etcétera.

Sinceramente, hay dos cosas que tener en cuenta: en primer lugar, que el Gobierno es el que fija en materia de planificación lo que tenemos que hacer —estamos hablando de miles de millones en todo el plan actual—; y en segundo lugar, los procedimientos administrativos normales. Y le aseguro, señora López Santana, que nosotros hacemos las cosas escrupulosamente desde el punto de vista de la instrumentación. No vamos por libre para ver cómo se hace más daño al territorio. Le aseguro que le dedicamos muchísimas horas al tema y que además hacemos un planteamiento con diálogo, a partir de las operaciones que nos dé el Gobierno regional, etcétera, con arreglo al que sea competente en la materia.

Sin duda en Lanzarote y Fuerteventura hay unos temas particulares. De hecho, ahora nos preocupan especialmente, no porque haya más o menos protestas, no, sino para ver cómo se hacen las inversiones de la mejor manera para que tengan la menor afección en el territorio y realmente cumplir los fines. Es decir, los ingenieros nos dicen que para desarrollar Fuerteventura con renovables no nos queda más remedio que poner una línea de 132. Esto no lo dice José Folgado, presidente, nos lo dicen ellos: Eso es así; si no, no ponemos renovables, pero si las ponemos necesitamos esa línea de 132.

En segundo lugar, la legislación vigente nos dice que el aéreo o el soterrado están perfectamente determinados, y nosotros debemos atenernos a la ley. Es decir, en toda la Península todo el mundo querría

que todo fuera soterrado, pero la legislación nos dice que, cuando se pasa por territorio urbano, se soterra. Hemos tenido diálogos —y queremos y debemos seguir teniéndolos— con los cabildos, tanto de Lanzarote como de Fuerteventura, para ver cómo llegamos una solución que no suponga incumplir la ley y con un coste o condiciones tecnológicas tales que no se pueda hacer. Lo que está claro es que no se puede soterrar todo; no nos deja la legislación vigente ni hay recursos en el mundo. Incluso —esto lo dicen los ingenieros— luego es más difícil arreglar o reparar cuando va todo soterrado. No obstante, cuando pasa por zonas urbanas catalogadas así va soterrado porque, repito, lo permite la legislación vigente. Desde luego, la actitud no puede ser mejor, le aseguro que nosotros tenemos un diálogo permanente con las autoridades regionales y locales, con los cabildos, para tratar de llegar a una solución que cumpla con el modelo. Es decir, nosotros tenemos una obligación, y luego no nos pueden decir que no estamos invirtiendo en renovables si realmente tenemos un problema en virtud del cual se retrasan las inversiones correspondientes como consecuencia de que es difícil encontrar soluciones o acuerdos.

El tema de Lanzarote y Fuerteventura está siendo de los más difíciles que estamos teniendo en el conjunto de España, islas y Península. Está siendo realmente complicado, pero eso no quiere decir que no tengamos la mejor voluntad para dialogar con las autoridades y llevarlo adelante, por supuesto. De hecho, se está haciendo, y además con las más altas autoridades de la empresa: el director general de operación, la directora general de transporte, el consejero delegado, y yo mismo, para lo que sea preciso con objeto de lograr algo importantísimo: cómo tener seguridad del suministro sabiendo que queremos renovables. Precisamente por eso, también se está avanzando en el proceso administrativo para el tema del bombeo en Chira-Soria, absolutamente vital para poder funcionar con seguridad de suministro y con renovables en Gran Canaria.

Ya sé que no he respondido a todo. En cualquier caso, está claro que tenemos la mejor disposición para poder dialogar, y lo estamos haciendo. Y pongo a los directivos de Red Eléctrica a su disposición para aclarar temas más concretos sobre el proceso en estos momentos.

El señor PRESIDENTE: Perdón. Para su buen gobierno le diré que le quedan seis minutos.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Lo siento mucho, de verdad.

El señor Cazalis hablaba de la subasta de renovables y de introducir criterios de territorialidad, etcétera. Es un tema realmente importante, pero no le puedo contestar, porque, al final, lo que Red Eléctrica tiene que decir es si realmente en la introducción de renovables hay luego unas capacidades técnicas para la evacuación de estas.

En la última subasta fueron mayormente a Aragón. Lo que tuvimos que analizar y vimos claramente es que hay suficiente mallado de red —lo que estábamos hablando antes de Mezquita-Morella—, ayuda y otras inversiones para evacuar más de 3000 megavatios. Eso es lo que tenemos que analizar.

En cuanto al mix de generación, realmente es una pregunta interesante que daría para mucho; me quedo con ganas de contestar. No es mi función contestar qué mix de generación es el más indicado, pero no cabe duda de que Clean Energy for all European va a decir claramente: en cuanto al carbón, o se introducen sistemas por los cuales se secuestra el carbono, etcétera, o no se cumplen con las normas establecidas. Y todas las energías de apoyo, como los ciclos combinados, no pueden tener más de 550 miligramos por megavatio. Está claro que varias no las cumplen. Y es que el nuevo modelo energético no es nuevo, ya se ha introducido, pero el hecho cierto es que los ciclos combinados están funcionando a un 10 % de su capacidad, están funcionando como apoyo cuando no hay viento. No le puedo decir más sobre el mix de generación. Va a haber mucho más de renovables, ese 40 % probablemente suba al 60 %, y eso irá en detrimento de otras fuentes más contaminantes, si se quiere cumplir por pura coherencia con lo que buscamos en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero.

En cuanto a las interconexiones —con ello respondo también a otra pregunta, que ahora no recuerdo quién la ha formulado, sobre si no serían evitables las interconexiones en el nuevo modelo—, hemos estudiado en profundidad que son absolutamente imprescindibles. Es más, se analiza en toda Europa, no ya en el Consejo de Barcelona, en la cumbre de Barcelona de marzo de 2002, sino en el Consejo Europeo de octubre de 2014. Si queremos un mercado interior de la energía, si queremos una unión de la energía, todos los países deben tener —se volvió a repetir la cifra— un 10 % de capacidad instalada. Si queremos realmente desarrollo, no nos queda más remedio que hacerlo. Hasta ahora hemos podido tener las compensaciones y los apoyos correspondientes sobre la base del Cetre en Red Eléctrica con las interconexiones que tenemos, que es el 2,8. Y menos mal que en octubre del año 2015 se puso la nueva línea de interconexión Santa Llogaia-Baixas. Significaba duplicar. Fíjense en que en 2005 tenía que haber

el 10 %, según el Consejo Europeo, y en 2015 entró la línea Santa Llogaia-Baixas, que llegó al 2,8 %. Y ahora dicen que realmente va a ser necesario el 10 %. Vamos a ser los únicos que dentro de dos o tres años —en el 2025 parece que sí— que no lleguemos al 10 % de capacidad instalada interconectada.

Hay tres apoyos: gas natural, bombeo o interconexiones —digo para las renovables— para poder tener seguridad de suministro. No queda otra alternativa.

El tema de los almacenamientos ahora mismo está en pañales, las cosas como son. No hay manera de que en los próximos años tengamos una capacidad de almacenamiento suficiente para administrar y compensar lo no gestionable de las energías renovables.

Y el gas natural contamina; está ahí y seguirá jugando un papel muy notable en el futuro, pero si queremos desarrollo económico y energético no queda más remedio que las interconexiones. Y en todos los países es así.

Lo que hay que hacer es estudiar —y aprovecho para contestar otras cuestiones— claramente por dónde tienen que discurrir. Desde el golfo de Vizcaya, entre Bilbao y Burdeos, eso se ha estudiado en profundidad, lo está apoyando Europa, forma parte de los PIC, de los proyectos de interés europeo, y en toda Europa se cree que va a ir adelante. Significaría pasar de los 2800 a los 5000 megavatios de interconexión. Y hasta llegar a los 8000, que no serían el 10 % de los 105 000 que tenemos instalados, harían falta las otras dos interconexiones.

El anterior presidente de Francia, el de España y el de Portugal aprobaron en Madrid llevar adelante esos tres nuevos interconectores, dos por los Pirineos y uno por el golfo de Vizcaya; y eso no se aprueba por decir: quiero actuar ahí, sino simplemente por necesidad. De hecho, el desarrollo industrial de las comunidades autónomas de Navarra y Aragón, y también del País Vasco, pasa precisamente por esos interconectores. Hay que hacerlo respetando al máximo el medioambiente, y tendrá que hacerse el soterrado que se tenga que hacer. Pero eso lo tendrán que acordar en Europa. Se están haciendo análisis coste-beneficio de todo ello y se demuestra claramente que en el caso de España ese análisis se cumple. No puedo responder a todo.

En cuanto a los proyectos transpirenaicos, he dado una contestación general; si quisieran algo más concreto tendrían que responderlo los directivos de Red Eléctrica. Pero, no ya como presidente de Red Eléctrica, sino como economista, les aseguro que el desarrollo industrial de toda España y, particularmente, de las comunidades autónomas del norte de España pasa por establecer esas tres interconexiones. Esa es mi opinión, que comparten otros muchos. Y todo el esfuerzo debería concentrarse en que fueran unas inversiones absolutamente sostenibles desde el punto de vista medioambiental y social.

No he entendido muy bien el tema del arco mediterráneo, pero diré que las inversiones del este de España están desarrollándose de manera bastante notable. Tenemos algunos problemas para continuar desde Morella hasta La Plana, pero estamos en el diálogo para hacer posible lo que todos queremos; el desarrollo económico y social. Eso exige en lugares sensibles ver cómo se evaden todos aquellos obstáculos desde los puntos de vista urbanístico y medioambiental.

Ya he respondido a la señora Jiménez García sobre el análisis coste-beneficio. Hay análisis coste-beneficio, y también hay análisis internacionales que demuestran claramente la rentabilidad de estos proyectos para España y para toda Europa.

Ya he contestado al señor Mato sobre el mix de tecnologías. Es verdad que las fotovoltaicas tienen más regularidad que las eólicas en cuanto a gestionabilidad, pero no dejan de ser no gestionables. Claramente, en los días nublados y en las noches hay que tener un complemento de apoyo imprescindible. Y en cuanto a la moratoria renovable de los últimos años, ya sabemos lo que pasó: cuando nosotros pagamos lo del aprendizaje creamos una verruga grande, de 23 000 millones de euros. Desgraciadamente, luego ha habido unos años para que se asimilase, llegásemos a una situación de no déficit tarifario, que permita nuevamente volver ahora; y lo está haciendo el ministerio, yo creo que bien. Está haciendo concursos, subastas, para nuevas emisiones de renovables y ahora ya a un precio más de mercado.

El señor PRESIDENTE: Tenemos que terminar, señor Folgado.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Para las preguntas que no he contestado pongo a los técnicos y directivos de Red Eléctrica a disposición de ustedes para concretar las respuestas. Lo siento, pero la limitación de tiempo me impide continuar.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Folgado. Sé que eran muchas las preguntas. Tenemos más comparecencias en el día de hoy; de hecho, nos quedan dos comparecencias más. Ha sido

interesantísimo escucharle y, como le he dicho al principio, siempre queda la posibilidad, si usted lo estima oportuno, como acaba de decir, de pasar esa información por escrito.

El señor PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA (Folgado Blanco): Si me lo permite, aprovecho esta ocasión para girar una nueva visita —sobre todo, para los que no fueron, pero, por supuesto, también a los que lo hicieron— a Red Eléctrica. Sería una buena oportunidad para concretar allí estos puntos, al tiempo que, los que no tuvieron la oportunidad, puedan ver el centro de control, que les aseguro que es único en el mundo.

El señor PRESIDENTE: La verdad es que merece la pena.
Muchas gracias, señor Folgado.
Hacemos una pausa de un minuto. *(Pausa)*.

- COMPARECENCIA DE LA PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN LAS KELLYS, DE LANZAROTE (LAS PALMAS), D.^a MYRIAM BARROS GROSSO, ANTE LA COMISIÓN DE ENERGÍA, TURISMO Y AGENDA DIGITAL, PARA INFORMAR SOBRE LAS INJUSTAS Y ABUSIVAS CONDICIONES LABORALES Y SUS CONDICIONES SOBRE LA SALUD, QUE ESTÁN SUFRIENDO LAS CAMARERAS DE APARTAMENTOS Y HOTELES DEL SECTOR TURÍSTICO, Y SOBRE SUS LEGÍTIMAS DEMANDAS. (Núm. exp. 715/000112)
AUTOR: LÓPEZ SANTANA, MARÍA JOSÉ (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Continúa la sesión.

Vamos a sustanciar ahora la comparecencia de la presidenta de la Asociación Las Kellys de Lanzarote, de Las Palmas, doña Myriam Barros Grosso, para informar de las injustas y abusivas condiciones laborales y sus condiciones sobre la salud que están sufriendo las camareras de apartamentos y hoteles del sector turístico y sobre sus legítimas demandas, de la cual es autora doña María José López Santana, del Grupo Parlamentario Mixto de Nueva Canarias.

La comparecencia se va a desarrollar exactamente igual que la anterior. Tiene hasta treinta minutos. Si lo hace más corto, ese tiempo después se puede sumar a las respuestas que pueda hacer. O sea, si usted en vez de treinta, consume veinte minutos, en las respuestas, en vez de quince minutos, puede tener hasta veinte minutos, es decir, se puede acumular ese tiempo. Lo que no podemos hacer es pasarnos de ese tiempo, porque luego queda otra comparecencia más, para que no suceda como antes, que si ustedes hacen muchas preguntas —le pasó al señor Folgado—, después es imposible que se les responda a todas.

Señora Myriam Barros, le doy a usted la palabra para que nos haga su exposición por un tiempo máximo de treinta minutos.

Cuando usted quiera.

La señora PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN LAS KELLYS DE LANZAROTE, LAS PALMAS (Barros Grosso): Muchísimas gracias.

Buenos días a todos.

Mi nombre es Myriam Barros y estoy aquí en representación de la Asociación Las Kellys.

Me gustaría comunicar a todos los grupos que tengo aquí unas carpetitas con cierta documentación, que quiero entregárselas. Así que, por favor, cuando se vayan a ir, recojan la carpetita, porque lleva documentación para nosotras muy importante.

Me gustaría empezar dando las gracias a la senadora María José López por su empeño en que las camareras de piso podamos comparecer en esta comisión por primera vez para poder explicar nuestra problemática.

Como os he dicho, mi nombre es Myriam Barros, soy camarera de piso y vengo desde Lanzarote para hablarles de Las Kellys. Antes que nada, me gustaría aclarar que soy una mujer trabajadora, que no estoy aquí en representación de ningún partido político ni organización sindical. La Asociación Las Kellys somos una asociación estatal y autónoma de camareras de piso, pero también hay otras categorías dentro de nuestra asociación, como pueden ser los valet o las gobernantas.

Somos las que limpiamos todas las dependencias del hotel, las que limpiamos sus habitaciones cuando vienen a Madrid o van a Barcelona, las que hacemos que se sientan como en casa cuando van de vacaciones a Mallorca, Cádiz, Benidorm, Lanzarote, Las Palmas, Fuerteventura, Asturias, etcétera.

¿Se han fijado en los carros que empujamos, llenos de material de limpieza, toallas y sábanas? Esos carros pesan más de 100 kilos. El peso del carro no sólo afecta a nuestro sistema musculoesquelético —vemos desgastarse nuestros huesos—, sino que en muchos casos, no tenemos ningún tipo de protección frente al material tóxico de los productos de limpieza. En esta ola de recortes, a la que se han sumado las cadenas hoteleras, ya no se reparten guantes ni equipos de protección. En algunas ocasiones, somos las propias trabajadoras las que tenemos que comprar los productos de limpieza. Por este motivo, nos hemos organizado en grupos territoriales pero con los mismos objetivos comunes.

Nacimos por hartazgo. La santa indignación se fue apoderando de nosotras, porque, además de desempeñar un trabajo físico muy duro, nuestras condiciones de trabajo y nuestros derechos se han ido deteriorando notablemente a raíz de las reformas laborales.

Los grandes sindicatos han permitido que muchos delegados firmaran convenios de empresa, externalizaciones y tomaran decisiones al margen de nosotras, mientras que los grandes dirigentes sindicales tenían una relación paralela con las trabajadoras. Por un lado, decían A, luego hacían B a cambio de C. Y esto nos ha obligado a tomar las riendas de nuestro propio porvenir.

Partimos de la toma de conciencia como trabajadoras de base y llevamos más de un año visibilizando pública e institucionalmente las irregularidades y abusos. Para ello, somos rigurosas y estamos en constante formación. Orientamos a las camareras sobre las alternativas, para que sean ellas mismas las que sepan y conozcan cómo pueden actuar individualmente y, a la vez, se sientan parte de la organización y se involucren para concienciar y tejer red de apoyo interno. Las apoyamos a la hora de presentar denuncia en la Inspección de Trabajo y en los juzgados, las acompañamos a las mutuas, hacemos seguimiento de enfermedad. Poco a poco, y a pesar del miedo y la vulnerabilidad, van tomando confianza.

La nuestra es una labor constante y bastante absorbente pero, a la vez, muy gratificante y nos empuja a avanzar, porque la gravedad de los casos y las situaciones que conocemos así lo requieren. Estamos hablando de acoso laboral, de despidos inmediatos para accidentes y bajas, de represalias y de listas negras.

El Departamento de pisos es estructural y el de mayor volumen de los hoteles y, sin desmerecer al resto de los departamentos, queremos subrayar que, sin habitaciones limpias, no hay producto que vender ni promocionar.

Suponemos el 30 % de las plantillas de los hoteles y es un trabajo feminizado, que, por múltiples factores, concentra mucha vulnerabilidad y dependencia. Es muy corriente que una *kelly* agrupe varias problemáticas sociales; hay casos de desahucios; a la vez tienen enfermedades que las mutuas se niegan a reconocer; algunos miembros de la familia están en paro; con cargas familiares monoparentales; en una franja de edad de más de 45 años; migrantes; mujeres con cuadros de violencia de género; algunas en exclusión y en programas de inserción social.

Se da la circunstancia de que lo que deberían ser puntos para potenciar el empleo, la integración y el desarrollo, como son los centros especiales de empleo, se usan para precarizar, exprimir y explotar.

Tanto la legislación como los empresarios y el sector económico presumen de que el turismo es el motor de la economía, y dicen que España es la segunda potencia mundial en turismo. El año pasado nos han visitado más de 75 millones de turistas y este año se esperan más de 83 millones, con un gasto medio diario de 134 euros por persona. Sin embargo, estas cifras no se traducen en calidad de empleo: priman los convenios de empresa sobre los sectoriales; amparados en el paraguas de la legal ilegalidad, se nos roba derechos, salarios y salud; estamos discriminadas y sin perspectivas de igualdad con el resto de departamentos del hotel porque impera la sobrecarga, la multifuncionalidad y la subcontratación, que, aunque se está extendiendo, se concentra en nuestras espaldas, y esta en sí misma ya es discriminatoria.

La externalización sirve exclusivamente para abaratar costes y evidentemente para que los hoteleros y empresarios ganen más. La razón de ser de todas estas empresas es robarnos, y cuando decimos robarnos, no nos tiembla la voz, lo decimos seguras porque lo padecemos. Y no se olviden que ustedes de que la esencia de estas empresas es explotarnos mientras el cuerpo aguante y dejarnos tiradas cuando ya no podamos más.

Perdemos nosotras y perdemos todos porque esto supone un fraude para la Seguridad Social: salarios un 40 % inferiores, jornadas maratonianas y fuera de control, contratos precarios y fraudes de ley, vulneración de leyes y normativas, que está causando daños muy graves en nuestra calidad de vida, en nuestra seguridad y en la salud y en el desempeño de nuestras funciones.

Nos motiva, y a la vez nos entristece, que las patronales, algunas instituciones gubernamentales y sindicatos mayoritarios de todo el país nos tachen de incapacitadas, inconvenientes e intrusas porque nos ven como grandes adversarios o rivales. Por otro lado, desde que estamos organizadas, las muestras de cariño, de solidaridad, de interés, de ánimo se multiplican por todo el país.

Participamos e interactuamos con diferentes plataformas y colectivos sociales en conflicto, se nos reconoce como referente de lucha y dignidad. Algunos establecimientos, aunque insuficientes todavía por temor a concentraciones o ante el riesgo de aparecer en los medios, empiezan a atender nuestras denuncias. Se han incrementado las inspecciones de trabajo, vamos acumulando sentencias favorables, estamos en contacto con asociaciones feministas, políticos e instituciones. El Parlamento Europeo ha admitido a trámite una de nuestras propuestas sobre seguridad y salud laboral. El 25 de mayo llevamos a varios grupos del Congreso lo que hemos venido a denominar la *ley Kelly*, que viene a reforzar el proyecto de ley presentado por el PSOE para modificar el artículo 42.1 del Estatuto de los Trabajadores y para que se prohíba la externalización cuando estamos hablando de la actividad principal de la empresa. Este documento está aquí en algún cajón del Senado, ignorado por el Partido Popular. Quiero apelar a la voluntad de los aquí presentes para que entre todos ustedes, y al amparo del derecho laboral, hagan lo posible para que las camareras de piso tengamos unas condiciones de trabajo dignas y no perdamos la seguridad y la salud en el desempeño de nuestras funciones.

Tenemos claro que vivir en primera persona lo más desfavorable nos ha empoderado para luchar y alcanzar nuestros objetivos, porque sentimos que se nos ha infravalorado y despreciado por ser mujeres y porque trabajamos en un ámbito muy determinado con unos roles muy concretos.

El trabajo refleja el modelo social que estamos creando y, teniendo en cuenta que el 80 % de los contratos a tiempo parcial son femeninos, la conclusión es que esto es algo de hay que mejorar, y que la solución no está en reducir jornadas, poniendo cargas de trabajo de jornada completa. Independientemente de los factores de género, origen o clase, tenemos que tener las mismas oportunidades de desarrollarnos. Y ni la sociedad ni las autoridades pueden contribuir a que las mujeres sigamos promocionando el sistema de mano de obra barata.

Vemos a diario cómo convenios de empresas o multiservicios, impugnados y sentenciados, siguen aplicándose y se firman contratos con programas de inserción y formación. Queremos referir que las instituciones deberían enfocar la inserción y la formación vinculando el trabajo que se desempeña en los centros y vetando a aquellas empresas privadas que no cumplan los derechos fundamentales y que, como os decía al principio, hacen de nosotras mano de obra barata, porque no puede ser que se concedan ayudas y subvenciones sin mayor rigor.

En muchos lugares de este país las camareras de piso externalizadas cobran un salario mínimo más un plus de producción y tienen que limpiar alrededor de 400 habitaciones para cobrar 800 euros al mes con las pagas prorrateadas. Este plus en la práctica no tiene medida ni se ha pactado, es obligatorio, no tiene en cuenta los tiempos que necesitan para cumplirlo y se reparte de forma desigual entre las trabajadoras. ¿Para qué sirve entonces un plus engañoso y fraudulento? Para que las empresas decidan nuestro salario y nuestra jornada, fuera de los límites que están contemplados en la normativa laboral.

Realizamos jornadas interminables, con altos estándares de calidad, mucha presión y estrés, sin conocer el total de la jornada, porque hasta que no acabas las habitaciones, no sales, y para esto, muchas veces tenemos que regalar horas extras y días libres que no volvemos a recuperar.

La calidad que la marca España promociona o las estrellas de los hoteles actualmente no son garantía de calidad porque no verifican las condiciones de trabajo para conseguirlas. La calidad tampoco se vincula objetivamente sino con la valoración de los clientes o una normativa que establece metros y confort de las instalaciones, y esto también se debería revisar.

Por todo ello hemos elaborado un conjunto de propuestas que pasamos a detallar: Pedimos la jubilación anticipada con 25 años cotizados, 15 de ellos como camarera de piso y reconocimiento de trabajo penoso. Reconocimiento de trastornos musculoesqueléticos como enfermedades laborales. No a la externalización. Regularización del artículo 42.1 del Estatuto los Trabajadores para garantizar la igualdad de condiciones. Que se cumpla el capítulo 3 de Prevención de riesgos laborales, así como la Ley de coordinación de actividades empresariales. Que se realicen estudios ergonómicos, psicosociales y de tiempo estimado para poder regular la carga de trabajo. Necesitamos más inspectores, inspecciones aleatorias, con un incremento de las sanciones, y en caso de expedientes irregulares, que estas empresas no puedan optar a la bolsa de empleo de instituciones ni a subvenciones. Que se recuperen las categorías del acuerdo marco, obligando al cumplimiento del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores ya que lo contrario nos impide conciliar. Queremos auditorías de calidad y empleo. Que se vincule la categoría de los hoteles a la calidad de empleo que ofrecen ya que actualmente no existe nada que obligue al empresario a mantener unos estándares de laborales óptimos.

Y para terminar, me gustaría decirles que sobre las espaldas de las mujeres y a costa de la precariedad laboral y el empobrecimiento no pueden construir ustedes un país que pretenda llevar la etiqueta de democracia.

Muchísimas gracias y estoy dispuesta a contestarles todas las preguntas que tengan que hacerme.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Barros Grosso.

Pasamos al turno de portavoces.

Tiene la palabra la proponente de la comparecencia, la señora López Santana, de Nueva Canarias, del Grupo Mixto.

La señora LÓPEZ SANTANA: Gracias, presidente.

Quiero empezar esta intervención agradeciendo a la presidenta de la Asociación Las Kellys en Lanzarote, Myriam Barros, que haya accedido a la petición de Nueva Canarias de comparecer hoy aquí para contar de primera mano la realidad que están viviendo las camareras de piso.

Decía un escritor que al ser humano le es muy difícil comprender lo que no puede sentir. Hemos tratado en esta Cámara de trasladar la realidad de ustedes, pero creo que era más importante que vinieran a contarla de primera mano porque, como acaba de decir, sobre sus espaldas está cayendo el peso del trabajo.

Quiero felicitarla por su intervención y por el trabajo que están realizando de reivindicación y de defensa de los derechos laborales, pero también quiero darle la enhorabuena por una cosa distinta —y quiero hacerla extensiva a todas las camareras de piso—, porque, a pesar de las condiciones en las que ustedes están trabajando, desarrollan su actividad con entrega, con respeto y con buen hacer. Jamás en mi vida, ni en mi infancia ni en mi adolescencia en el hotel en el que más o menos me crie, ni cuando he sido turista he visto a una camarera de piso que trate mal a un cliente. Son ustedes el elemento esencial para el bienestar de los turistas y para el óptimo desarrollo de la industria alojativa —sin ustedes no habría turismo—, pero además, sacar pecho de las cifras turísticas, de los datos de llegada de turistas y de los beneficios económicos cuando está sustentado sobre la precariedad laboral, es una auténtica obscenidad.

Nuestro compromiso es firme con su problemática y por eso hemos defendido ya varias iniciativas en esta Cámara al respecto y lo vamos a seguir haciendo. Y quiero decirle también que, en las negociaciones de los Presupuestos Generales del Estado, Nueva Canarias puso sobre la mesa la necesidad de abordar las condiciones sociolaborales de las camareras de piso, y esta propuesta la recogió el Gobierno. El Gobierno nos planteó crear una mesa de calidad en el empleo en el sector de la hostelería y nosotros pusimos tres condiciones irrenunciables: la primera, que se atendieran en esa mesa de manera especial las condiciones sociolaborales de las camareras de piso; la segunda, que esa mesa se creara en el plazo de tres meses desde que se aprueben los presupuestos; y la tercera, que esa mesa tenga sus conclusiones redactadas y finalizadas cuando haya pasado un año a partir de la constitución de la mesa. Creíamos fundamental establecer un plazo, porque si no hay soluciones satisfactorias, vamos a seguir demandándolas.

Este tímido avance de los Presupuestos Generales del Estado no puede ocultar que el Gobierno ha hecho oídos sordos a sus reclamaciones y reduce la solución de sus problemas a la Inspección de Trabajo. Lo ha dicho así la ministra Fátima Báñez tanto en el Congreso como en el Senado cuando se le ha preguntado y también el portavoz del Grupo Popular en esta comisión cuando hemos defendido el resto los grupos parlamentarios su causa. Por eso, aprovecho hoy que está usted aquí para trasladarle estas preguntas. Una: ¿Consideran ustedes que la Inspección de Trabajo es la solución a todos sus problemas? Dos: ¿Cuánto tiempo está tardando la Inspección de Trabajo en resolver las denuncias que ustedes plantean? Tres: ¿Qué esperan ustedes de este Gobierno y qué esperan ustedes del Congreso de los Diputados y del Senado? Y cuatro: el Gobierno España no considera a Las Kellys como un interlocutor válido a pesar de que ustedes están legalmente constituidas. ¿Creen ustedes que es necesario que el Gobierno las escuche directamente?

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora López Santana.

Por el Grupo Parlamentario Nacionalista Vasco, señor Cazalis Eiguren.

El señor CAZALIS EIGUREN: Buenos días, señor presidente. Buenos días a la compareciente y quiero darle las gracias por su comparecencia.

Yo hoy me he enterado de lo que significa las *kellys*, la verdad, no el problema porque de eso ya se han encargado los distintos grupos, los distintos representantes canarios de hacérselo llegar.

Yo tengo dos preguntas, bueno, unas preguntas.

En principio, el problema no sé si está circunscrito a aquellos grandes núcleos turísticos del país o si es más general, y si es el caso, ¿cómo afecta al resto de trabajadoras del sector de las camareras de piso en el resto del Estado? Y si no es un problema general, ¿por qué en algunos sitios se da y en otros no? También si el problema de las *kellys* se genera por la externalización o asimismo hay trabajadoras no

externalizadas que dependan de la empresa gestora del hotel, que están en unas condiciones similares. Más que nada es para intentar dar una dimensión al problema: si es exclusivamente de las zonas turísticas donde la competitividad de los hoteles es evidentemente mayor, o si pasa en todas partes, porque la verdad es que los que somos usuarios de hotel y pasamos a veces tantos días en el hotel como en casa, vemos pasar a las camareras de piso pero nunca nos planteamos este tipo de cosas.

Yo creo que es importante que vayamos centrandó un poco el tema.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Cazalis Eiguren.

Por el grupo de Esquerra Republicana, señor Castellana Gamisans.

El señor CASTELLANA GAMISANS: Gracias, presidente. Gracias, Myriam por tus palabras.

Oyéndote se me ha ocurrido que tú y tus compañeras sois testigos de nuestro tiempo, de nuestra época.

Empiezo por tu cita final, que me ha gustado, y que en debates de varios temas va saliendo: que democracia es poder popular. Otra cosa sería la capitalocracia; llamémosle como queramos. Que si nuestra sociedad acaba fracasando como sociedad por los males que llevamos arrastrando, no será porque testigos como tú y tus compañeras no nos hayáis avisado a toda la sociedad. Una sociedad que habla de desarrollo económico pero que es incapaz de trasladarla al desarrollo humano, donde hablamos de derechos y conciliación y vemos cómo hay una continua degradación de los puestos de trabajo, de su calidad en todos los sectores —algunos más sangrantes que otros, como nos has expuesto muy bien—, donde se hacen leyes dotadas de instrumentos que deberían solucionar estos problemas, pero que son como un gran queso gruyere con los agujeros más grandes, y el fraude permite que continúen existiendo la explotación y el sufrimiento. ¡Cómo la ambición de unos pocos maltrata a tantos y tantos!

A veces hacemos referencia a citas culturales. A mí se me ha ocurrido citar la Biblia, cuando nos dice que te ganarás tu pan con el sudor de tu frente. Estamos en una sociedad donde las rentas del capital superan a las del trabajo, pero el esfuerzo, los servicios sociales, las infraestructuras del Estado, la seguridad, la defensa, todo, recae sobre las rentas del trabajo, que al final son las que tributan.

Yo no haré preguntas porque recojo las de mis compañeros. Que vosotras, que estáis a pie del cañón, en primera línea, nos digáis cómo debemos combatir este fraude continuado que permite que siga habiendo explotación y sufrimiento en nuestro mundo, porque no nos conformamos con aceptarlo.

Simplemente, para concluir, os agradezco la valentía y el testimonio que nos dais hoy, porque es la esperanza de nuestro tiempo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Castellana Gamisans.

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos se va a repartir el tiempo entre el señor Guardingo Martínez y la señora Jiménez García.

Tienen cinco minutos.

El señor GUARDINGO MARTÍNEZ: Buenos días.

Agradezco tanto a la senadora López Santana que haya solicitado la comparecencia como, sobre todo, a la señora Myriam Barros Grosso que haya venido hoy y que haya traído estas voces de dignidad de la clase trabajadora, que de verdad que hace falta escuchar en el Parlamento y, aún más, en esta Cámara del Senado.

Yo sí que le voy a hacer dos preguntas. La primera, sobre la cuestión de la jubilación anticipada. Seguramente a usted le vayan a contar hoy o quizás otro día que existe un real decreto que permite que, por penosidad, se pueda anticipar su jubilación. Pero también me gustaría que supiera usted que en seis años que lleva en vigor este real decreto el Gobierno no ha permitido a nadie prejubilarse —sí cuando lo necesita la banca o lo necesita Telefónica, o cuando lo necesita la patronal—; cuando es por condiciones de penosidad no se está tramitando ninguna, pese a que llevan diez años. Hace falta un impulso político. Parece que ahora lo va a tener la Policía Local, pero no lo tienen ni buceadores profesionales ni fundidores ni muchos otros colectivos que lo han pedido.

En este país ya sabe usted que se hace más caso al dinero que a las condiciones de vida. Entonces, la pregunta que yo le quería hacer es en qué condiciones de trabajo trabajan las trabajadoras de hoteles con 65 años y cinco meses, que es la edad legal de jubilación este año, en 2017; cómo trabajan. Yo

creo que seguramente ni habrá trabajadoras de 65 años porque habrán tenido que acudir a algún tipo de invalidez mucho antes.

La segunda. Ayer leí yo en la prensa, en *El País*, una noticia del Instituto Nacional de Estadística que Pozuelo es el municipio más rico de España y Torrevieja el más pobre. Y fíjese que comenta y destaca entre los municipios más pobres Torrevieja (Alicante), Benidorm, Benalmádena, Fuengirola. Y dice este periódico: «La mayoría de los municipios con menos riqueza son turísticos, y su nivel de renta está afectado por la estacionalidad del sector y la economía sumergida en torno al turismo.» Me gustaría que usted me explicara, como trabajadora del sector, adónde va la riqueza que genera el turismo, porque parece que ni al territorio ni a los trabajadores.

Estas son las dos preguntas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Guardingo.

Señora Jiménez García.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Gracias, presidente. Muchísimas gracias, doña Myriam Barros, por estar aquí compartiendo con nosotros este momento para la denuncia, para la reflexión y para la propuesta de ideas que vayan en camino de solucionar los graves problemas que sufre este colectivo.

Quiero también felicitar al colectivo por la valentía, por la capacidad de organización, por el empoderamiento, porque ha sido capaz de sacar de la invisibilidad más absoluta de un sector feminizado a mujeres con problemas reales, con problemas graves, con problemas de salud y de empleo tremendos, y de llevar esa problemática a la calle, a las organizaciones y a las instituciones. Muchísimas gracias por adelantado.

Yo quería hacer una pregunta muy concreta, y es que a los abusos de los que ya tenemos conocimiento habitualmente que se cometen contra el colectivo de las camareras de piso, parece que vamos a sumar uno más, y es el que se deriva de la actuación de lo que usted ha citado también centros especializados de empleo, que parece ser que están llevando a cabo la práctica de contratar a personas con discapacidad como peones de limpieza en vez de como debía de ser, dado el trabajo para el cual se las contrata, como camareras de piso, con lo cual hay una repercusión directa sobre las condiciones de trabajo en las que van a desempeñar su labor, y es que esas condiciones van a empeorar, van a cobrar menos, va a ser todavía peor su situación. El colectivo, la Asociación Las Kellys Benidorm, el pasado 3 de mayo ha interpuesto denuncia ante la Inspección de Trabajo para poner en su conocimiento algunas de las irregularidades que se han detectado, y concretamente las que comete la Compañía Valenciana para la Integración y el Desarrollo. Me gustaría saber si tiene conocimiento usted de estas prácticas, que nos explicara y nos aclarara algún punto que pueda ser clarificador para nosotros.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Jiménez García.

Grupo Parlamentario Socialista, señora Delgado Oval.

La señora DELGADO OVAL: Muchísimas gracias, señor presidente. Buenos días.

Quiero agradecer antes que nada su comparecencia a la señora Barros y a la señora López Santana que haya solicitado esta comparecencia.

Quiero trasladarles nada más empezar el compromiso del Grupo Parlamentario Socialista con esta causa. Hemos presentado diversas iniciativas y, además, estamos esperando que en esta Cámara haya otras comparecencias de representantes del colectivo, de inspectores de trabajo y de investigadores especializados en turismo y trabajo digno. Y estamos comprometidos con esta causa porque creemos que la situación que hoy en día vive el colectivo de camareras de piso es el ejemplo más sangrante de la reforma laboral de 2012.

Como bien ha dicho la señora Barros, el turismo cerró un año lleno de récords turísticos en visitantes y en ganancias —gastaron más de 77 000 millones de euros— y a esto contribuye, sin lugar a dudas, la labor de las camareras de piso —entre el 20 y el 30 % de las plantillas de los hoteles—, que, como muy bien decía la señora Barros, arrastran carros que pesan más de 100 kilos, y están sometidas a una gran presión para sacar adelante su trabajo, medicándose a diario con antiinflamatorios y ansiolíticos para soportar la dura jornada laboral. La consecuencia es que la mayoría de ellas arrastran tantos problemas de salud que pocas llegan a la edad de jubilación.

La reforma laboral de 2012 sin lugar a dudas tiró por la borda el trabajo de décadas para garantizar que los convenios colectivos primaran sobre los convenios de empresa y establecer, por lo tanto, unos mínimos. Lo ha dicho la señora Barros: se nos roba derechos y salarios. Esta reforma laboral ha hecho que se extiendan las externalizaciones en los hoteles, con el claro objetivo empresarial de reducir costes a costa de empeorar las condiciones laborales de las trabajadoras. No es un hecho menor —lo decía el propio presidente de AC Hoteles—, es lo que hacen los que explotan a las camareras de piso —y lo decía con todas las letras: los que explotan—, acudir a la externalización.

La modificación del artículo 42.1 del Estatuto de los Trabajadores es una necesidad para igualar las condiciones laborales de los trabajadores subcontratados respecto a los de la empresa matriz. Porque está claro que el objetivo de las empresas que recurren a las subcontrataciones es reducir salarios y derechos. La subcontratación además tiene su razón de ser, como decía la señora Barros, como un aporte extra especializado en un momento concreto, pero no como se está haciendo hasta ahora, que se está utilizando como un trabajo estructural de la empresa pero a menos coste salarial y menos derechos. Y yo quiero aprovechar aquí para decir que en esta Cámara el senador Almodóbar, del Partido Popular, nos acusaba de que nosotros demonizábamos las externalizaciones. Pero lo ha dicho la propia señora Barros: explotarnos hasta que el cuerpo aguante. Además, hacía referencia el Grupo Popular —que en todas las intervenciones lo dicen— a los puestos de trabajo que se han creado a partir de la reforma laboral.

A mí me gustaría preguntarle, señora Barros, sobre la base de sus experiencias, ¿cuál es el motivo por el cual los hoteles optan por la externalización? ¿Cree que esta reforma laboral, como apunta el Partido Popular, crea empleo en el sector turístico, empleo de calidad? Los datos dicen totalmente lo contrario; dicen que mientras batimos récords de pernoctaciones tenemos el mismo personal que en el año 2008.

Las cargas de trabajo son vergonzosas. Decía la propia señora Barros que tienen que limpiar más de 26 habitaciones en un cuadrante al día. Hay que hacer 400 habitaciones para cobrar 800 euros. Eso supone que se cobra una media de 2 euros por limpiar una habitación, lo que podemos pagar por tomar un café en cualquier cafetería. Es sangrante y denigrante. A esos ritmos insostenibles hay que ponerles freno, y me gustaría preguntarle si usted cree que sería efectivo el control de las cargas de trabajo, porque el Partido Popular lo ha rechazado en numerosas ocasiones en esta cámara.

Ha hablado también de la Inspección de Trabajo, y nosotros coincidimos con usted, creemos que hay que aumentar el número de efectivos en la Inspección de Trabajo, porque se han incrementado los abusos y los fraudes de ley; se han hecho contrataciones eventuales en fraude de ley y contratos a tiempo parcial, cuando en realidad —como usted apuntaba— se pretendían cubrir jornadas completas. Este incremento de efectivos sería pertinente porque la propia ministra nos ha dicho que al reforzar la plantilla de inspectores en Canarias y Baleares se hicieron 9000 modificaciones de contratos, modificando los sueldos y las jornadas. Por lo tanto, los datos no hacen más que reafirmar lo que usted misma exponía en esta Cámara.

Como el señor presidente me está haciendo señas para decirme que se me ha acabado el tiempo, solo me resta agradecerle su presencia hoy aquí en esta Comisión y decirle que el Grupo Parlamentario Socialista se compromete a seguir trabajando por sus derechos, porque, de verdad, el caso de las camareras de pisos es uno de los más sangrantes que nos ha traído a este país la reforma laboral del 2012.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Delgado Oval.

Para cerrar el turno de portavoces, tiene la palabra el señor Almodóbar.

El señor ALMODÓBAR BARCELÓ: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señora Barros. Bienvenida al Senado. Muchas gracias por su comparecencia.

Señorías, el bienestar y la salud de los trabajadores y trabajadoras de establecimientos turísticos es también el bienestar de nuestro turismo, ya que el personal hotelero tiene un papel decisivo en la buena marcha del motor económico de España, que es el turismo. Para nosotros, como les he dicho en otras ocasiones, también es prioritario cuidar y defender las condiciones laborales de todos estos trabajadores. Créanme, no somos tan malos como algunos nos han pintado en esta comisión.

El colectivo que usted representa, el colectivo de las camareras de pisos, merece —y así se lo digo de claro— toda nuestra atención, y no me cabe absolutamente ninguna duda de que todos los que estamos aquí, también nuestro sector turístico, somos los principales interesados en que las condiciones laborales de las camareras de pisos sean las adecuadas y las que merecen. Y, por supuesto, hemos de reconocer como enfermedades profesionales aquellas contraídas en el desempeño de su trabajo. Por ello —y lo manifesté aquí ya hace algún tiempo—, la cobertura de las enfermedades profesionales en la Seguridad Social y las

causadas por el trabajo se realiza bien mediante un reconocimiento automático de la enfermedad o bien en aplicación del artículo 156 de la Ley General de la Seguridad Social. Además, con objeto de comunicar —también lo he podido comentar en alguna ocasión en esta comisión— las patologías no traumáticas causadas por el trabajo, se diseñó el sistema PANOTRATSS, que es una aplicación a través de la cual se comunican las enfermedades no incluidas en la lista de enfermedades profesionales que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo.

Por tanto, señorías, contamos con estos nuevos sistemas de notificación y registro de las enfermedades causadas por el trabajo; ya existe dicho reconocimiento y tenemos, además, una información puntual de todas ellas, cosa que no quita que haya que seguir implementando nuevos sistemas o mejorar los actuales.

Por lo que respecta —y también ha sido objeto de debate en algunas de las últimas comisiones celebradas aquí— a la jubilación anticipada de su colectivo, la Ley General de la Seguridad Social prevé la posibilidad de rebajar la edad mínima de jubilación por real decreto y mediante coeficientes reductores para aquellos grupos profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre.

Yo siempre he dicho que los que nos dedicamos a la política debemos contribuir a la mejora continua de los trabajadores y prestarles especial atención, a todos los trabajadores del sector turístico y especialmente a ustedes. Y como somos plenamente conscientes de ello, tenemos que seguir mejorando las condiciones y la interlocución con todos los agentes implicados.

El Grupo Popular —sé que ustedes lo saben— presentó en esta misma comisión, en su última sesión, hace unas semanas, una moción en la que instaba al Gobierno a elaborar un plan estatal sectorial de empleo que abordase con una perspectiva multidisciplinar las necesidades del colectivo de camareras de pisos con el objeto de mejorar sus condiciones de trabajo, prestando especial atención a la estabilidad en el empleo, pero también a la seguridad y a la salud en el trabajo.

También nos comprometimos, mediante esa iniciativa parlamentaria, a señalar como sector prioritario al colectivo de las trabajadoras de pisos en el ámbito de la Estrategia española de seguridad y salud en el trabajo 2015-2020, realizando a su vez un estudio sobre las condiciones ergonómicas y psicosociales del trabajo en los hoteles, con el fin de tomar las medidas necesarias para que las camareras de pisos puedan realizar su trabajo de forma no lesiva para su salud.

Asimismo, la Inspección de Trabajo ha realizado en los últimos meses importantes actuaciones. Además, el Gobierno, en consonancia y en colaboración con las comunidades autónomas, ha intensificado las actuaciones programadas para realizar inspecciones. Esta problemática, como digo, se está abordando en coordinación con las comunidades autónomas para atajar las malas prácticas que pudieran producirse. Como ejemplo, el pasado mes de abril, en mi provincia, en la provincia de Alicante, la Dirección General de Trabajo impuso sanciones a 22 hoteles por diversas cuestiones en este sentido.

Por tanto, tengo que decirles que se está trabajando, que se está actuando, que se está persiguiendo el fraude en las subcontrataciones y en la aplicación de los convenios colectivos distintos a los de la actividad principal. Como ejemplo de que esto es así les voy a hablar de un caso ocurrido hace unos días, porque la realidad debe reflejarse. Y por supuesto, les animo a denunciar todos los fraudes, porque les daremos todo nuestro apoyo. Me refería a que en la negociación del convenio colectivo para la hostelería en Alicante se ha logrado una subida de salarios de un 8 % para los próximos cuatro años; además, se ha alcanzado un acuerdo en materia de externalización productiva, al pactar que las empresas que contraten o subcontraten con otras empresas actividades o servicios de las áreas de pisos y limpieza, deberán incluir, en el contrato mercantil que regule estos servicios, una cláusula por la que se obliga a la empresa externa a cumplir con todas las obligaciones de naturaleza salarial, establecidas en el convenio de hostelería para todos los trabajadores. De esa manera, por tanto, se acaba con un agravio salarial entre las camareras de pisos externas y subcontratadas, lo que sin duda es un gran avance, y, en el conjunto de sus reivindicaciones, puede ser una pequeña victoria.

Señorías, el Grupo Popular cree —voy terminando— que es necesario que se solucionen los problemas de las camareras de pisos. Hoy hemos vuelto a escuchar en esta comisión hablar a los distintos portavoces de esclavización, de explotación, de maltrato, de abusos... Yo les vuelvo a repetir que si conocen que todas estas prácticas se están produciendo, deberían, como representantes públicos que son, denunciarlas.

Concluyo expresándole, señora Barros, sinceramente, mi reconocimiento y el de mi grupo parlamentario, a usted y a las miles de mujeres que trabajan, como camareras de pisos, a diario para mantener en perfecto estado de revista las instalaciones de los alojamientos turísticos de España. Se lo digo de verdad, de corazón, porque vengo de Benidorm, porque procedo del sector hotelero, y sé que este colectivo es

fundamental para mantener nuestra posición de liderazgo. Por eso, nuestro compromiso con ustedes, de verdad, es total.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Almodóbar Barceló.

Para cerrar su comparecencia, tiene señora Barros Grosso la palabra.

La señora PRESIDENTA DE LA ASOCIACIÓN LAS KELLYS DE LANZAROTE (LAS PALMAS) (Barros Grosso): Muchas gracias.

Respondo a las primeras preguntas que ha hecho el Grupo de Nueva Canarias. La asociación Las Kellys no considera que la Inspección de Trabajo sea la solución a todos los problemas que tenemos las camareras de pisos. Creemos que hay más interlocutores que deberían abordar esta situación. Los comités de empresa actualmente no están funcionando. El Gobierno tampoco está tomando las medidas que nosotros creemos que se deberían de tomar y, por supuesto, hacen falta muchísimos más inspectores y aumentar la partida presupuestaria para esto. En Lanzarote, por ejemplo, hay más de 200 hoteles y el 30 % de estos hoteles han sido denunciados por esta situación. Y tenemos nada más que 5 inspectores.

El tiempo que tardan en darnos las resoluciones de estas inspecciones es largo. Recientemente hemos recibido la resolución de las inspecciones que se hicieron en septiembre de 2016. Contamos entonces con un intervalo de tiempo bastante amplio que puede rondar entre los 10 o 11 meses. Esto es bastante grave; no dan abasto, sinceramente no dan abasto.

¿Qué esperamos del gobierno? Pues esperamos que rectifiquen. Nosotros entendemos que si hay algo no está funcionando hay que cambiarlo; si las últimas reformas laborales no están funcionando —porque son las dos, no solo la última; las dos han empeorado nuestras condiciones laborales—, hay que cambiarlas; hay que tomar las medidas necesarias para que se creen leyes que solucionen la problemática que tenemos las camareras de piso. Lo que estamos pidiendo es algo de justicia, no es un capricho. Las camareras de piso estamos explotadas y no podemos seguir en esta situación y ustedes son los responsables de que esta situación cambie.

¿Qué esperamos del Senado? Pues eso mismo. En el Senado se aprueban las leyes que vienen de los parlamentos y que vienen del Congreso. Queremos que ustedes conozcan de primera mano lo que estamos padeciendo para que, cuando tenga que votar esas leyes, voten en consecuencia y que nadie más pueda decir que desconocía la situación.

Nos decían que, según el Gobierno, no somos un interlocutor válido. Creemos que mejor interlocutor válido que nosotras no hay, porque nosotras somos las que padecemos estas injusticias. Está claro que esto era, hasta hace un año o un año y medio, hasta que nos hemos organizado y hemos dado visibilidad a esta situación, un secreto a voces del que nadie hablaba. Entonces, ¿quién mejor que nosotros puede exponer nuestra problemática? ¿Quién mejor que los que la hemos sacado a la luz? Desde luego, somos nosotros quienes tenemos que hacerlo y no los que la han tenido escondida durante años: los grandes sindicatos. Porque sobre esto tenemos mucho que decir.

Me preguntaban también si es un problema de los grandes centros turísticos o de los grandes núcleos turísticos; no, para nada. Este es un problema que recorre todo el territorio español. Da igual si es una multinacional o si es una empresa familiar. Te van a explotar de todas maneras y si hay oportunidad externalizar, se externaliza porque sale muchísimo más barato tenernos externalizadas y no correr con ningún riesgo: enfermedades laborales, bajas médicas, maternidad o liquidaciones por despido. El empresario no se tiene que hacer cargo absolutamente de nada. A nosotros se nos contrata de semana en semana o de mes a mes. Si tenemos un accidente laboral, se nos despide. Automáticamente nuestro contrato se acaba esa semana y no tenemos derecho a nada, ni a ponernos enfermas ni a tener un accidente laboral; absolutamente a nada. Y por no tener no tenemos derecho ni siquiera a denunciar, porque, en el momento que denunciamos, se nos veta en las cadenas hoteleras y en los hoteles, se nos pone en listas negras y luego resulta muy difícil encontrar trabajo. Tenemos que ser nosotras, las propias trabajadoras, las que tenemos que salir a defendernos cuando tenemos grandes representantes sindicales que no se están jugando nada, ni el puesto de trabajo ni nada, que deberían estar haciendo lo que estamos haciendo nosotras. Y, como le decía, es un problema que afecta a todos los establecimientos y a todos los núcleos turísticos; da igual, no importa si es una gran cadena hotelera o si es pequeña; no importa si es un núcleo turístico importante o si en esa ciudad van pocos turistas. Es un problema totalmente generalizado.

¿El problema de las *kellys* es la externalización? No, o no solo; es el problema más grave, pero tenemos muchísimos más. Y quizás, el más grave, más que la externalización, yo diría que es la carga

de trabajo. Estamos limpiando una media de 25 o 26 habitaciones por día. Eso quiere decir que tenemos una media de 12 minutos por habitación. Empiecen a repartir. Es matemática pura. Dos minutos se puede tardar en hacer una cama. Si hay seis camas por habitación o cinco camas por habitación, echen cuentas. ¿En cuánto tiempo limpio yo el baño? ¿En cuatro minutos? Cinco minutos para el salón y dos minutos para la terraza. Y ya está. ¿Esa es la calidad que nosotros le queremos dar a los turistas que visitan España? Nosotras no. Yo no sé si es ese el modelo turístico que quieren ofrecer las autoridades y los gobiernos, pero nosotras, que somos trabajadoras que queremos hacer bien nuestro trabajo, no queremos ofertar ese modelo turístico a los visitantes que vienen a nuestro país que —como estamos hablando— son muchísimos millones y que cada vez repiten más.

¿Cómo combatir este fraude? Con más inspectores, con más medios, con más involucración de los sindicatos, formando a los comités de empresa, porque estamos viendo que se saltan la ley delante de los propios sindicatos y aquí no pasa nada. Estamos viendo que los que tendrían que defendernos no nos defienden. Las camareras de piso externalizadas no tienen derecho a sindicalizarse porque para poder apuntarse en una lista sindical tienen que llevar seis meses en la empresa; y con contratos de semana en semana es totalmente imposible. Por lo tanto, nos están quitando un derecho fundamental que es la representación sindical y que todo ciudadano debería tener.

La jubilación anticipada —respondo a la senadora aquí presente de Unidos-Podemos—, es totalmente necesaria. No verán ustedes a ninguna camarera de piso con 65 años trabajando. Se suelen prejubilarse antes. Esto hace que mengüen nuestras condiciones en el momento peor de nuestra vida que es cuando estamos mayores porque nos tenemos que prejubilarse. Y nuestras prejubilaciones, lo que percibimos, también mengua. Por lo tanto, no se va a encontrar usted ninguna trabajadora de 63 o 64 años ejerciendo esta función porque físicamente no pueden. Ustedes imagínense a sus madres o a sus abuelas o a sus tías limpiando 26 habitaciones al día. Es totalmente inhumano y no se puede consentir. Por eso, estamos reivindicando la jubilación anticipada para aquellas mujeres que hayan cotizado un mínimo de 25 años y trabajado al menos 15 de camarera de piso, porque, como pedían los sindicatos hace unos días en Canarias, si reducimos la edad de jubilación con 25 años cotizados de camarera de piso eso no sirve para nada. Porque yo sí trabajo 25 años de camarera de piso limpiando 26 habitaciones al día, cuando tenga 60 años, que es cuando me van a permitir jubilarme, estaré igualmente reventada. Estaré igualmente reventada.

¿En qué condiciones vale? ¿A dónde va la riqueza que genera el turismo? Pues no lo sabemos. Nosotros no la vemos. En España no se queda. Quizá habría que mirar en los grandes paraísos fiscales o ver en qué están invirtiendo las grandes cadenas hoteleras; suponemos que lo que están haciendo es comprar más hoteles para poder explotar más gente.

Los centros especiales de empleo agravan muchísimo más la situación. Si ya de por sí somos un colectivo vulnerable, por todo lo que he explicado antes, porque hay muchas mujeres con problemas de desahucios, y en una franja de edad de 45 años en adelante, estos centros especiales de empleo vienen a complicar más las cosas, porque en ellos se explota a las personas más vulnerables todavía, a las personas que tienen discapacidades. Estos centros especiales de empleo tienen que tener un 70 % de su plantilla con discapacidades y un 30 % sin ninguna discapacidad. Sin embargo, a estos trabajadores no se les aplica el convenio de hostelería. Se les pone categoría, como bien decía la senadora, de peón de limpieza, cobrando por ocho horas de trabajo 666 euros. Estamos hablando de que no trabajan ocho horas. A esta gente se le obliga a trabajar más horas que en ningún caso están pagadas. Y son personas con minusvalías que están trabajando 10 horas, 12 horas y muchas veces sin librar los dos días libres que les corresponde al año. Tenemos un caso muy curioso en Lanzarote, que viene aquí documentado en estas carpetas: a una mujer, camarera de piso, que trabaja en una gran cadena hotelera, los hoteles RIU —lo voy a decir porque no tenemos ningún problema—, con un 35 % de minusvalía, se le ha sancionado por no acabar su jornada laboral fuera del horario de trabajo. Por no acabar su trabajo fuera del horario laboral, a una persona con un 35 % de minusvalía se le quiere poner una sanción. Y esta es la situación en la que nos encontramos. En Lanzarote y en toda España ya hemos denunciado a más de 50 establecimientos hoteleros en el último año. Creemos que es una cifra bastante importante.

¿Por qué se externaliza? Está muy claro, para abaratar costes, para robarnos dinero y salud porque, cuando se externaliza, se trabaja por productividad y las empresas compiten con eso mismo, con la productividad. Cuantas más habitaciones limpias, mejor y nos quedamos con esa empresa a cambio del trabajo que se carga a nuestras espaldas.

¿Cree —me han preguntado— que la reforma laboral crea empleo? Bueno, la reforma laboral crea empleo, pero crea empleo de estas características; empleo precario; empleo que se está sacando con

mano de obra barata y a costa de 200 000 mujeres españolas, que están levantando este país con su trabajo que ya es decir; a costa de 200 000 mujeres españolas a las que se les está permitiendo explotar, porque no se puede llamar de otra manera. Y, como decía antes en mi discurso, ni la sociedad ni las autoridades pueden permitir que se haga esto, ni con las mujeres ni con ningún ser humano y mucho menos con los discapacitados.

¿Cree que sería efectivo —me preguntaban también— reducir la carga de trabajo? Pues casi más que reducir la edad de jubilación, fíjense ustedes lo que le digo. Porque si redujeran las cargas de trabajo, nosotros podríamos tener unas condiciones de trabajo mejores, y quizás así, de esa manera, podríamos llegar a la edad de jubilación en unas condiciones adecuadas, que no estoy pidiendo que sean óptimas, sino adecuadas para poder disfrutar de esa jubilación.

El senador del Grupo Popular nos comentaba que recientemente se acaba de firmar el convenio de hostelería en Alicante y que en él hay una cláusula que lo que viene a decir es que todas las empresas externas tienen que aplicar el convenio sectorial. Pues déjeme decirle, señor senador, que en Canarias esa cláusula la tenemos hace ocho años y no vale de nada. Las empresas se siguen saltando los convenios. Están sentenciadas, impugnadas por los tribunales y lo siguen aplicando. Y no hay nadie que controle esto. Y cuando lo denunciábamos, se hace de forma individual y se regulariza la situación de esa trabajadora, pero el resto de trabajadoras de ese centro sigue cobrando por debajo del convenio. Lo que les digo lo podrán verificar en toda esta documentación que hemos traído porque no nos gusta hablar por hablar. Nos gusta venir con pruebas. Por eso, hemos escogido cuatro casos al azar, a cual más sangrante, de personas de diferentes comunidades para que puedan ustedes leer su problemática particular y saber cuál es la situación. Eso sí, les voy a pedir que miren la información detalladamente. Lo tienen todo subrayado. Tienen contratos. Tienen nóminas. Tienen de todo. Revísenla bien porque en esta documentación se percibe con claridad cuál es la situación de las camareras de pisos de este país.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Barros Grosso.

Le agradezco personalmente, y en nombre de la Comisión, su comparecencia. Creemos que es importante que haya podido usted expresar con total libertad sus opiniones y reivindicaciones, y espero que le sirvan para en un futuro revertir ese problema que usted ha denunciado.

Hacemos una pausa de unos minutos. *(Pausa)*.

— COMPARECENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN IBÉRICA DE GAS NATURAL PARA LA MOVILIDAD (GASNAM), D. MANUEL LAGE MARCO, ANTE LA COMISIÓN DE ENERGÍA, TURISMO Y AGENDA DIGITAL, PARA INFORMAR SOBRE EL USO DEL GAS NATURAL COMO COMBUSTIBLE PARA EL TRANSPORTE PESADO POR CARRETERA Y TRANSPORTE URBANO Y FERROVIARIO.

(Núm. exp. 715/000024)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO VASCO EN EL SENADO (EAJ-PNV)

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Se reanuda la sesión. Vamos a dar comienzo a la última comparecencia del día, la del Secretario General de la Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad, Gasnam, don Manuel Lage Marco, para informar sobre el uso del gas natural como combustible para el transporte pesado por carretera y transporte urbano y ferroviario. Tendrá para su exposición, supongo que le habrán informado, un tiempo máximo de 30 minutos. Si acaba antes, pues bien. Después intervendrán los grupos parlamentarios y de nuevo tendrá usted 15 minutos para contestar a las preguntas que le puedan hacer. Tiene usted la palabra.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN IBÉRICA De GAS NATURAL PARA LA MOVILIDAD, GASNAM (Lage Marco): Muchas gracias y buenos días.

Quiero empezar diciendo que Gasnam, Gas Natural para la Movilidad, es una asociación que nació hace ahora cuatro años; nació como asociación española solo, y un año después la ampliamos y ahora es ibérica, porque en el mercado del gas, igual que en el de la electricidad, la Península Ibérica es una unidad de mercado; tenemos ya una serie de miembros portugueses y estamos realmente satisfechos con esto. *(El señor compareciente apoya su intervención en diapositivas)*.

Gasnam no es una patronal de empresas de gas; Gasnam es una asociación en la cual tienen cabida todo tipo de actividad industrial o comercial, empresas o entidades, que tengan que ver directa o indirectamente con la utilización del gas natural en la movilidad. En la pantalla pueden ver ustedes

las distintas empresas que tenemos. Hay empresas de gas, evidentemente, Enagás, GNV, que son portuguesas, Dourogás, Endesa, GALP, Gas Natural Fenosa, etcétera, pero también tenemos en el otro extremo, empresas usuarias, como ALSA, Transportes Monfort o Transportes ESK; y en medio tenemos fabricantes de vehículos, todas las marcas de camiones, fabricantes de turismos y fabricantes de motores marinos, porque una característica particular de Gasnam es que tiene dos secciones en paralelo: la sección terrestre y la sección marítima. Y esto es una cosa que se ha demostrado de gran interés, porque al final el gas natural es un único combustible, pero las dos aplicaciones son de gran importancia y además de desarrollos paralelos. Tenemos, entonces, empresas usuarias; tenemos empresas que fabrican motores y vehículos; empresas que fabrican equipamiento, desde depósitos hasta todo tipo de sistemas de las estaciones de servicio o de los propios vehículos.

Tenemos entidades certificadoras, tipo Bureau Veritas, DNV, etc. Tenemos entidades de homologación, como Idiada, y con eso llegamos a 111 empresas a fecha de hoy.

Otra cosa muy importante en nuestra asociación es el concepto de socio institucional. Como su nombre indica, tienen que ser socios que pertenezcan a las instituciones, pero pueden ser nacionales, regionales o locales. Tenemos prácticamente las agencias de energía de casi todas las comunidades autónomas españolas, tenemos también fundaciones, como puede ser Fundación Indea o Fundación de la Universidad de Valladolid, que tratan de desarrollo sobre vehículos y motores, y tenemos también, por ejemplo, la agencia de energía de la Comunidad de Madrid y la del Ayuntamiento de Madrid. Puertos del Estado es fundamental ¿Qué nos permite a los socios institucionales? Los socios institucionales no pagan cuota, pero tienen derecho a estar, por supuesto, en todas las reuniones, incluidas las juntas directivas, y eso nos ha permitido —y me refiero concretamente a Puertos del Estado— conseguir cosas en las que estamos trabajando en Gasnam. Por ejemplo, decíamos: «Hay que conseguir que los barcos que consuman GNL en puertos, que es muchísimo menos contaminante, es prácticamente de emisiones cero, paguen menos tasas portuarias», y lo conseguimos. Y una de las razones fue que Puertos del Estado estaba presente desde el principio y conocía las razones y el interés de esto. Ya he presentado la tipología de miembros que tenemos.

Otra cosa muy importante: el gas natural aún no ha llegado a ser muy conocido entre los usuarios privados, pero hay empresas muy importantes, como las que se ven en pantalla, que ya lo están utilizando, y, sobre todo, que ya tienen planes estratégicos para pasar todo su transporte a gas natural por razones ecológicas, por razones muy importantes económicas, pero también por razones de prestigio. Es decir, hay una serie de empresas que quieren poner, y ya están poniendo en su informe anual, no solamente las toneladas de petróleo sustituidas utilizando gas natural, sino también la reducción de emisiones. Y eso lo cuentan como un activo adicional hacia sus productos; en particular, los productos de alimentación. Es decir, nosotros estamos seguros de que en poco tiempo habrá empresas que lo pongan en sus propios productos; nosotros compraremos un yogur en el supermercado y en el yogur pondrá: «Este yogur ha sido transportado hasta usted con vehículos ecológicos de gas natural». Eso es muy importante y ese movimiento lo estamos observando.

Respecto a la calidad del aire en las ciudades —esta fotografía es de la presidenta de la Organización Mundial de la Salud, María Neira, en nuestro congreso, que tuvo lugar aquí en marzo—, hay una frase que es una gran verdad: «La contaminación atmosférica, tradicionalmente considerada como un problema ambiental, se ha convertido en una crisis urgente de salud pública». Nosotros nos agarramos a eso, sobre todo en el caso de la contaminación urbana, y demostramos —y lo veremos a continuación— que los vehículos de gas natural tienen emisiones casi cero.

Estas son simplemente cifras. El gas natural es un recurso, en principio, fósil; lo que pasa es que también tiene —lo veremos— la parte de renovable. Pero ¿cuánto gas natural hay en el mundo? Es muy fácil. En distintos estudios se dice que hay petróleo para cincuenta años, lo cual no significa que después se termine, pero su extracción será mucho más cara. Bueno, pues medido de la misma manera, tenemos gas natural para más de quinientos años. Decir: quinientos años, no tiene ningún sentido práctico físico. El mensaje que nosotros transmitimos a partir de estos estudios es: el gas natural en el horizonte temporal en el cual nosotros nos movemos y hacemos planes se puede considerar, sin lugar a dudas, un recurso inagotable. Claro, hablar de un recurso inagotable da mucha tranquilidad en el planteamiento, en las estrategias, etc., y este es el caso del gas natural.

Esto lo digo rápidamente: el gas natural se ha desacoplado en precios del petróleo, lo cual es muy positivo. El petróleo tiene evoluciones: ahora está subiendo, luego baja, luego vuelve a subir, pero el gas natural está muy por debajo y en una situación muy plana. Es decir, que eso nos da garantía. Y eso ¿a qué se debe? A dos razones principales; no son las únicas, pero son las principales. No hay una OPEP del

gas, y no la va a haber porque el número total de países que producen gas natural es mucho más grande que los que producen petróleo. Ahora mismo estamos en un mercado de oferta que es siempre muy útil y beneficioso para el consumo.

¿Cuál es la gran ventaja del gas natural? No vamos a entrar en esas fórmulas, pero es simplemente para recordarlo. ¿Por qué el gas natural es tan bueno como combustible en los motores de explosión? Muy sencillo, porque la molécula del gas natural es la más pequeña y la más simple que hay. Aquí vemos la molécula del gas natural, con 1 carbono y 4 hidrógenos. La de la gasolina tiene 8 carbonos, la del diésel tiene 12 carbonos y la del GLP es mezcla de butano y propano de 4 y 3 carbonos. La razón es esa. Por lo tanto, la relación hidrógeno-carbono es la mejor, con gran diferencia, en el gas metano. Y esa es la razón de todas las ventajas funcionales que veremos a continuación.

Hay otro mensaje que para nosotros es muy importante que se entienda. Continuamente oímos hablar de los vehículos eléctricos, de vehículos híbridos; en su momento se habló de los biocombustibles, que ahora están prácticamente fuera de juego, porque son competencia de la producción alimentaria. Si ahora nosotros miramos turismos, furgonetas, autobuses urbanos, camiones de carretera, trenes y barcos, solo hay dos alternativas de combustible: o diésel, como ahora mismo está siendo, o gas natural. Y no hay otro. Es decir, no hay ningún otro combustible ni se prevé que lo vaya a haber en los próximos cinco, diez años, o más, que dé respuesta a todo tipo de funcionamiento.

¿Y cuál es la ventaja del gas natural? Que el gas natural se presenta en dos formas, en dos estados: o gas natural comprimido, que es como se utiliza en los turismos, en las furgonetas y en los vehículos urbanos, porque los vehículos urbanos andan al día entre 200 y 250 kilómetros, vuelven a su base y se rellenan todas las noches, con lo cual, no necesitan una gran autonomía. En esta parte urbana y ligera se utiliza el gas natural comprimido. Pero tenemos la gran ventaja del gas natural licuado. El gas es siempre el mismo, metano CH_4 , pero se puede presentar o comprimido o líquido, y en el líquido España, la península ibérica tiene una posición privilegiada en Europa, porque es donde más terminales tenemos, lo cual nos da la posibilidad de una gran flexibilidad de suministro frente a los problemas que hubo hace unos años entre Rusia y Ucrania cuando los de Ucrania cerraron el grifo. Aquí no hubo problema, porque se trae en barco de cualquier parte del mundo.

Me gusta mucho poner este gráfico porque son dos estudios distintos. El de la izquierda es un estudio europeo que hizo Eurogás hace cuatro años y este es un estudio americano, más o menos de la misma época. Sin entrar en mucho detalle, en Europa se llegó a la conclusión de que en el año 2050, el 33 % del gasoil utilizado en transporte por carretera —un tercio— habrá sido sustituido por gas natural líquido. Un 33 % son grandes cantidades; no estamos hablando de un 2, 3 o 4 %. Lo curioso es que los americanos, en un estudio diferente pero que buscaba lo mismo, dicen que ya en 2035 será el 37 %. No vamos discutir si es el 33 % o el 37 %. Es decir, estamos ante una alternativa al diésel que está creciendo rápidamente en todas las partes del mundo.

¿Cuáles son las ventajas a efectos funcionales? Reduce mucho el CO_2 , reduce las emisiones —esto lo vamos a ver a continuación—; las emisiones de SO_2 son nulas, porque no tiene azufre; el NO_x y en particular el NO_2 lo reducen, y otra cosa importante: el ruido; un autobús de gas natural o un camión de basura de recogida de residuos sólidos de gas natural son muy silenciosos. Con lo cual, es particularmente apreciado en la utilización urbana.

Estos son los dos gráficos en los que insistimos mucho, porque la calidad del aire en la ciudad se mide por NO_2 , que es uno de los óxidos de nitrógeno. ¿Qué sucede? Esto es lo importante: las emisiones de NO_2 por parte de los vehículos de gas natural son cero absoluto. Es decir, no producen nada de NO_2 , que es la medida de la calidad del aire en la ciudad. Alguien puede decir: «Sí, pero los eléctricos no producen nada». ¡Ojo! Los eléctricos no producen nada local, pero hay que producir la electricidad. En este caso, vamos directamente del combustible a la utilización.

Entonces, mensaje número 1: de NO_2 , producción cero. El otro componente de la calidad del aire son las partículas sólidas. Bueno, pues en las partículas sólidas, el gas natural produce el 4 % del límite de Euro 6. ¡Claro! Nosotros decimos que 4 %, traducido, es decir casi cero, con lo cual, nuestro mensaje es: el gas natural, los vehículos de gas natural en ciudad tienen emisiones casi cero, porque los dos elementos que nos interesan en partículas son casi cero, 4 %, y en NO_2 es absolutamente cero. Mejor que eso no hay nada.

Una de nuestras luchas siempre es explicar que el CO_2 no hace daño a la salud, hace daño a la salud del planeta, pero eso, evidentemente, es a largo plazo. Pero, curiosamente, también en CO_2 , las emisiones relativas del gas natural, comparado con el GLP o la gasolina o diésel es, con diferencia, el mejor. Estos son datos contrastados, datos de homologación; no es decir: mi producto es mejor que el del vecino; no,

no, estos son datos. Así pues, tenemos emisiones casi cero —que hacen daño a la salud— y las mínimas emisiones en CO_2 , —que hacen daño al planeta—. Esto se ha visto ahora ratificado por un estudio europeo que hizo la consultora Thinkstep. Yo estoy hablando desde que se pone el combustible en el depósito hasta que el vehículo lo utiliza, pero luego hay lo que se llama desde el pozo de producción al tanque. Bueno, pues desde el pozo hasta el tanque, que es el famoso *well to tank*, se hizo un estudio comparando los derivados del petróleo con el gas natural. De nuevo, y utilizando datos precisamente de los países productores, se ha demostrado que también del pozo al tanque las emisiones para transportar el gas, etc., son menores que las de petróleo.

Así pues, estamos ante un producto: el gas natural, sea comprimido o sea líquido, que es inagotable; que tiene el mejor comportamiento desde que está en el vehículo, con emisiones casi cero; que es el mejor desde el pozo hasta la rueda y que además cubre todo tipo de uso. Realmente estamos ante una solución que podemos considerar absolutamente óptima para el transporte hoy en día.

Voy a comentar algo muy interesante. Hasta ahora hemos dicho que el gas natural sale del pozo, es decir, es un gas fósil; cierto. No sale de los mismos pozos del petróleo ni de los mismos países, pero es fósil. Pero, claro, tiene una alternativa que no tiene ningún otro producto de combustible, que es la alternativa bio. Ustedes saben que hubo un momento en que se apostó mucho por el biodiésel y por el bioetanol. ¿Pero qué paso? Al bioetanol y al biodiésel en lugar de llamarlos biocombustibles, se les debería llamar agrocombustibles, porque salen de la producción agrícola. Hasta que el mundo se dio cuenta de que si se producía bioetanol o biodiésel se dejaba de producir maíz, por ejemplo. Hace diez años hubo un problema en México con las famosas tortas de maíz, que es un alimento base, que subieron el precio rápidamente porque estaban dedicando la tierra cultivable a biodiésel, y eso no puede ser. Entonces, a nivel europeo ya se olvidó el poner biodiésel por todas partes. Ahora mismo, todo el gasoil europeo lleva un 5,7 %, más o menos, de biodiésel, y la Unión Europea dijo: No vamos a exigir más, porque entonces entramos en competencia alimentaria.

Dicho esto, ¿qué sucede con el biometano? El biometano es el mismo producto que el gas natural, el CH_4 , y sale de las fermentaciones anaeróbicas de cualquier tipo de materia orgánica. Estamos en Madrid, que tiene ahora mismo la planta de producción de biogás y biometano mayor del mundo a partir de la basura doméstica, de los residuos sólidos urbanos. ¿Qué sucede? Ahora mismo parte de ese gas ya se está depurando y metiendo en la red de gas de Madrid. Nosotros estamos tratando de convencer al ayuntamiento, porque no lo dicen y tendrían la posibilidad de hacerlo: hemos creado el concepto del círculo virtuoso de la basura en la ciudad. ¿Qué significa círculo virtuoso? La basura urbana que todos producimos en la ciudad, todos los hogares, ahora mismo es recogida por camiones que se mueven con gas natural —los camiones que ven ustedes en la transparencia—. Estos camiones llevan la basura a Valdemingómez, allí se pone, allí se vacía, allí fermenta, se recoge el gas, se depura el gas, y ese gas se reinyecta en la red de gas de Madrid. Con lo cual, la cantidad de gas que ya se está reinyectando es suficiente para mover todos los camiones de gas. Entonces, ahora mismo, el ayuntamiento podría decir, con toda razón y con datos: Mis 500 camiones de gas natural tienen un balance CO_2 cero. ¿Por qué? Porque están utilizando el gas renovable que yo produzco en Valdemingómez. Todavía no están convencidos, los datos están ahí. Y claro, este balance del círculo virtuoso de la basura en la ciudad es algo que estamos tratando de transmitir a todas las ciudades medianas y grandes. El otro día estaba en Salamanca y tomaron buena nota, porque esto se puede hacer, no solamente de la basura urbana, también de los lodos, de distintos tipos de aguas, de residuos de pesquerías, de residuos de granjas; todo tipo de materia orgánica, del origen que sea, incluso algas, pueden dar lugar al biometano.

El biogás biometano es el único caso en el cual el gas o el combustible de pozo y el combustible que procede de renovable es exactamente la misma molécula CH_4 , lo cual facilita enormemente las posibilidades de mezclas de parte renovable y parte no. Por ejemplo, en Suecia, más del 40 % del gas natural que se utiliza en automoción procede del biogás, más del 40 % en aquel caso es de producción forestal, agrícola, etc. El concepto de círculo virtuoso, que hemos acuñado nosotros, estamos convencidos de que con el tiempo se ira implementando en las distintas ciudades, porque es redondo. Además, no tiene inconveniente, es así.

En cuanto al etiquetado de vehículos, ustedes saben que la Dirección General de Tráfico ha sacado unas etiquetas. Evidentemente, los vehículos de gas natural son todos vehículos equo. Es decir, cero son los vehículos eléctricos. Pero aquí deberían ser cero emisiones locales, porque, insisto en que la electricidad hay que producirla. Los de gas, son todos equo, y luego vienen los diésel C o B en función de los distintos años de homologación.

Esto es muy importante para conocer bien cuál es la situación de la península ibérica en cuanto al suministro de gas europeo. Fíjense, este dibujo muestra los grandes gasoductos de gas que alimentan Europa. Los gordos son los que vienen de Rusia, lógicamente; también están los que vienen del Mar del Norte y los del Norte de África. ¿Qué sucede? Que ya desde los últimos años sesenta, como la alimentación es a través de estos tubos —además ya se ve en el mapa—, y al llegar aquí el tubo está casi vacío, la primera estación terminal de gas natural licuado se montó en Barcelona en los últimos años sesenta. Desde entonces tenemos: Barcelona; Sagunto; Cartagena; Huelva; Sines, en Portugal; Mugaros, en La Coruña; Gijón, que está terminada pero no funciona, y Bilbao. Es decir, la península ibérica cuenta con ocho terminales de recepción de gas natural líquido, que le dan dos ventajas: primero, nos encontramos absolutamente al abrigo de cualquier problema geopolítico con los tubos rusos y demás. Nosotros recibimos más de la mitad del gas vía líquida, con lo cual, a España suele venir de Trinidad y Tobago, de Argelia y de Nigeria, pero se puede traer de cualquier país, porque se carga el barco y se trae aquí, igual que el petróleo. Y eso ya nos pone al abrigo de cualquier problema de suministro.

Segundo, nos ha facilitado el conocimiento de la logística del gas natural líquido a un nivel que nadie tiene en Europa. Fíjense en unos datos: ahora mismo, por ejemplo, en España hay 250 cisternas de carretera de transporte de GNL, porque el gas que llega a las terminales, por una parte se regasifica y se mete en el tubo, pero, por otra, también se puede cargar en una cisterna y se lleva a cualquier estación de servicio, a cualquier gasolinera. Bueno, pues el número de cisternas que hay en España, 250 en servicio permanente, es más que en todo el resto de Europa junta. Es decir, nadie en Europa tiene la experiencia logística ni de movimiento de gas natural que hay en España y Portugal. Hasta tal punto que desde Barcelona se alimentan las estaciones de GNL del Norte de Italia, de Suiza, de Croacia, de Eslovenia y algunas de Francia, por ejemplo, y por eso, en el tema del gas, la situación europea es muy heterogénea. Alemania no tiene gas líquido, porque todo lo recibe por tubo, todo. Entonces, si tiene que poner una estación de GNL, y la van a tener que poner, sobre todo por los barcos, tendrá que traer el gas líquido importado, y lo que más cerca le queda probablemente sea Bélgica u Holanda. O sea, no todo el mundo tiene la misma situación del gas, y España —y este mensaje nos interesa mucho transmitirlo— es privilegiada, por la situación, por el gas que tenemos y también por la enorme experiencia logística que tenemos, que no tiene ningún otro país.

Este es otro gráfico curioso, otra diapositiva, para ver cuánto consume cada tipo de vehículo. Porque ¡claro!, muchas veces decimos, o dicen algunas empresas: Yo quiero que haya muchos coches de gas. Todos queremos que haya muchos coches de gas. Pero fíjense, por favor, en la diferencia de consumo. Un turismo particular, el turismo que todos tenemos y con el que hacemos al año 20 000 o 25 000 kilómetros, consume 1100 kilos de combustible —y hablamos en kilos porque de esta forma da igual que se hable de gasolina o de diésel, porque la gasolina es un litro más, pero tiene la densidad un poco menor, y en kilos da lo mismo—. En un autobús urbano de Madrid o de Barcelona, que tiene muchos más caballos, que no hace muchos kilómetros, 50 000, que es el doble, pero que, sobre todo, tiene un uso intensivo y en horas consume como 25 coches, es decir 25 000 kilos al año, ya es una señora diferencia. Cuando hablamos de un camión de carretera de 400 caballos, hablamos del consumo equivalente a 35 coches. Este autocar, que es de Alsa, una empresa asociada a la Gasnam, hace el trayecto Madrid-Bilbao-Madrid, y hace al año 400 000 kilómetros, más de 1000 al día, porque al día, el mismo autocar va a Madrid, a Bilbao y a Madrid, que son 1000 kilómetros. El consumo de este coche es equivalente a 100 turismos. Ya nos vamos haciendo una idea: si lo que queremos —y lo dice la Directiva europea de infraestructuras para combustibles alternativos— es, por un parte, reducir emisiones, y, por otra, reducir dependencia del petróleo, está claro por dónde hay que empezar.

En ferrocarril, nosotros, evidentemente, no discutimos la electrificación, pero hay muchas líneas en España y en todos los demás países que nunca se electrificarán por problema del coste en infraestructuras. Entonces ¿qué pasa? Que siguen con locomotoras diésel. Una locomotora diésel tiene 4000 caballos. Si ustedes van a la estación de contenedores de Abroñigal, que está en medio de Madrid, verán que hay tres locomotoras de 4000 caballos quemando un diésel de baja calidad y sin ningún tipo de limitaciones ni emisiones. No tiene sentido, pero es así. Bueno, pues una locomotora equivale en consumo a 1600 coches. El barco que ven al fondo es un ferry; es decir, no es un gran crucero, es un ferry, es el que hace Barcelona-Palma. Ese barco consume como 25 000 coches. Fíjense la escala de consumos y en lo hay que insistir si lo que queremos es sustituir petróleo y además limpiar el aire.

Esta transparencia es simplemente para decir que en España ya se fabrican los turismos, el Seat Leon TGI, perfectamente adaptado, y además algo muy importante: cuesta exactamente igual que la versión de gasolina, y es un coche de fábrica de gas natural. Hay otros modelos, y también furgonetas, furgones, etc.

En este punto tengo que hablar del GLP, que no tiene nada que ver con el gas natural, aunque en muchos casos se prefiere hablar solo de gas para colarse un poco de rondón. El GLP, como su nombre indica, es gas licuado de petróleo, es decir sale de la destilación, o sea que no es una alternativa. ¿Qué sucede? Simplemente mirando los fabricantes, ahora mismo, en toda Europa, salvo tres turismos de GLP fabricados en Italia, ningún vehículo industrial, empezando por furgones y terminando por los grandes, ninguno se fabrica con la opción de GLP. ¿Y eso por qué? Pues muy sencillo, porque el GLP está a medio camino y no ofrece ventajas, además de no ser alternativa. Entonces, ningún fabricante, ni Iveco, ni Mercedes, ni MAN, ni Scania, ni Volvo, nadie lo ofrece, con lo cual, volvemos a la diapositiva del principio, es decir ¿cuál es la alternativa? O diésel o gas natural, y no hay otra, y quiero insistir mucho en que no hay otra.

Simplemente quiero decir que hay turismos de todo tipo, pequeños, medianos, furgonetas, etc. de gas natural de todas las marcas. Aquí vemos camiones de recogida de residuos, ahí los tenemos, Scania, MAN, Renault, Volvo, Mercedes, todos ofrecen la versión de gas. Autobuses, por supuesto. Y Madrid es importante, Madrid es la ciudad europea con mayor número de autobuses de gas natural. Madrid tiene 2000 autobuses urbanos, de esos 2000, casi 1500 —mil trescientos y pico, 1400— ya son de gas natural, y todas las renovaciones se hacen con gas natural. Madrid tiene además toda la flota de gas natural de recogida de basuras, que son 500 camiones. Es decir, Madrid ahora mismo tiene la mayor concentración de vehículos pesados urbanos de gas natural, y aun así sigue habiendo problemas.

Esto es simplemente hablar de otra maquinaria, porque, por ejemplo, el aeropuerto de Madrid tiene 2000 vehículos que no salen del aeropuerto, que no están matriculados: camiones, turismos, escaleras mecánicas, grupos generadores; cuando un avión aterriza, se le enchufa electricidad desde fuera, y ese es un grupo electrógeno que está funcionando las veinticuatro horas quemando diésel y sin ningún límite de emisiones, cosas que no tienen sentido práctico. Y lo mismo en los puertos de mar.

Esto es interesante simplemente porque antes hablábamos de GNC y de GNL. La diferencia es esta: el gas es siempre el mismo, y al motor siempre le llega en fase gaseosa. Un litro de diésel equivale a cinco litros de gas natural comprimido. Ya inmediatamente se hacen idea de que el gas natural comprimido se puede utilizar en ciudad porque se recarga todas las noches, pero no tendría sentido práctico utilizarlo en carretera, porque tendría que llevar cinco veces el volumen de diésel, y eso no cabe. Entonces, la gran ventaja es que ese mismo litro de diésel solo ocupa 1,8 litros de gas natural líquido en forma líquida, y eso sí que ya cabe en los camiones. Ahora mismo el camión que más se está vendiendo en GNL, que además se fabrica aquí en Madrid, lo fabrica Iveco, de 400 caballos, tiene autonomía en distintas configuraciones de depósitos, se puede pedir el depósito más grande o más pequeño, pero tiene autonomía de hasta 1500 kilómetros. Es decir, ya no hay ningún problema de autonomía en los vehículos de gas, y la frase que pongo al final es: gracias al GNL es posible utilizar el gas natural en camiones que recorren largas distancias.

En cuanto a la oferta de gas natural, tenemos el Iveco de 330 y 400 caballos, el Scania de 340 caballos, pronto habrá más camiones de 420 y 450. Estas fotos que pongo a la derecha son muy significativas porque Repsol, la primera petrolera española, ya tiene en sus estaciones —esta la fotografiamos el otro día en Burgos—, no en todas, la opción de gas natural. ¡Claro! Ellos saben que es la alternativa para el transporte y que si no lo ponen perderán una parte del mercado y otra empresa lo pondrá. Entonces, por primera vez, Repsol ya ofrece GNC y GNL.

En esta transparencia se ve simplemente cómo desde que aparecen los camiones de gran tonelaje de GNL, el consumo de gas natural para la movilidad en España, creció un 50 % del año 15 al 16, y este año, del 16 al 17 y siguientes, va a seguir creciendo de manera brutal. ¿Por qué? Porque la disponibilidad de camiones de alta potencia permite a los transportistas lanzarse a ellos por la economía para el transportista. ¡Ojo! Estamos hablando de un 30 % menos de costo por kilómetro. Características o vehículos que sean capaces de ofrecer esta diferencia no los hay, y la única alternativa es el gas natural.

Esta es una diapositiva que a nosotros nos gusta mucho y que yo les puedo decir que causó un cierto sarpullido en el ministerio. ¡Claro! Nosotros nos quejamos de que el ministerio, y en general la Administración, dice: «Yo quiero ser tecnológicamente neutral». Cuando la Administración dice eso, el usuario de a pie que no está muy informado se puede imaginar que hay muchas más alternativas, y piensa: «A lo mejor hay cosas que yo no conozco». Y eso no es cierto. Ahora mismo las alternativas son: el eléctrico, para la movilidad urbana de coches pequeños, y en todo el resto solo hay una que se llama gas natural, sea comprimido o sea licuado, y no hay más. Ya hemos visto que lo de bio dio marcha atrás, del GLP ningún fabricante ofrece nada, y entonces nosotros pensamos: en el año 16, en España había 12 000 vehículos eléctricos, está muy bien, sin contar motos. Y 12 000 vehículos eléctricos pequeñitos ¿cuánto consumen en energía? Pues 20 gigavatios/hora. Si lo ponemos al equivalente en gasolina, son 1700 toneladas de gasolina.

Digamos que buenas son, pero, claro, es poquito; había 50 000 de GLP y casi todos transformados, que consumen 600 gigavatios/hora de energía al año. Pero ¿cuánto petróleo sustituyen? Cero, porque como su nombre indica, es derivado del petróleo. De gas natural hay solo —insisto en el solo entre comillas— 6100, pero casi todos son de uso intensivo y de alta potencia. ¿Cuánta energía consumen? 1740 gigavatios/hora. Fíjense en la comparación con el GLP o con el eléctrico. Y además estos 1700 gigavatios/hora desplazan a 142 000 toneladas de petróleo. Ante esto, ¿es razonable seguir insistiendo tanto en el eléctrico? Nosotros no decimos que tengan que desaparecer, pero si lo que pretendemos es sustituir petróleo y hacer las cosas donde son más importantes, creo que esto es muy significativo, por eso nos gusta insistir en eso.

Simplemente decir que en Estados Unidos están creciendo los vehículos de GNL. Los llevan detrás de la cabina porque allí los camiones son más largos; en China ya hay más de un cuarto de millón de camiones pesados, y en Alemania, e insisto en Alemania a pesar de que ellos no tienen GNL porque todo lo deciden por tubo, en un estudio hecho por el DENA, que es el equivalente al IDAE español, concluyeron que la única alternativa real al diésel para el transporte por carretera es el GNL, y no hay otra. Ese es nuestro gran mensaje. Señores, no perdamos tiempo pensando en bios, en historias y en futuros, la única alternativa hoy por hoy es esa.

En cuanto al ferrocarril, esta es una locomotora rusa, grande, de 11 000 caballos; este es de maniobras; este es un ferrocarril canadiense, y este es el primer tren pequeño, de FEVE, que ya se está transformando a GNL aquí en España, que lo está haciendo un proyecto europeo con Enagás.

Término. Esta diapositiva es simplemente para que ustedes conozcan cómo son las estaciones de GNC. Esta es una estación de GNC, solo GNC, en Murcia, esta es en Mallorca. Cuando son de GNC es cuando se alimentan desde el tubo, con lo cual hay un compresor que comprime. Y si es así, solo pueden dispensar GNC. Cuando son de GNL, como esta, que se alimenta con una cisterna que viene en camión, y aquí se deposita el GNL, entonces sí que pueden dar o GNL o GNC. Pasar de líquido a comprimido, termodinámicamente es dejar que se caliente, dicho así simplemente. Si es al revés, no. Eso es lo que tenemos.

Estas son estaciones móviles muy útiles. Por ejemplo, cuando una empresa quiere construir una estación, pero le va a llevar tres meses o cuatro, puede alquilar una como esta, que es un semirremolque, la llevan allí, y desde allí expende los dos o tres meses.

Otra alternativa es la estación modular, como esta que ven aquí, que se monta con 2 o 3 contenedores de 40 pies. Un contenedor es el propio depósito y el otro lleva los elementos de dispensado, de relleno.

Esto es una cosa muy curiosa. Los japoneses, que hasta ahora no tenían nada de GNL pero que desde el efecto Fukushima se lanzaron a él como alternativa, tienen un plan nacional japonés muy importante para pasarse al GNL en transporte. Y como ellos son muy prácticos, vinieron adonde más experiencia había. Aquí vemos a los japoneses, a los que acompañamos, en la estación de Vía Augusta de Zaragoza, en el año 2014. Venía nada menos que una delegación del Ministerio de Industria japonés, de la Japan Gas Association, que es el gas japonés, y las dos grandes compañías de gas, Tokio Gas y Osaka Gas. Ellos, con todo este planteamiento y con toda esta experiencia, ahora están haciendo un plan muy agresivo de sustitución.

Esto, que está en nuestra página web, es el número de estaciones que nosotros tenemos en España de GNC Y GNL. Lo importante es una cosa. Si nosotros dividimos España por Santander-Madrid-Valencia, este cuadrante está perfectamente servido ya de GNL. Insistimos en el L, que es el más necesario porque es el de mayor consumo. Los otros 3 cuadrantes todavía no —tienen cosas, pero todavía no—. Esta zona (*el señor compareciente señala el cuadrante noroeste*) es la que tiene menos servicio y, además, es la zona por la que pasa también la ruta de transporte portuguesa, y ya hay una serie de planes para eso.

Ahora mismo están en construcción 45 estaciones y a final de año habrá 62, y otra cosa muy importante es que hemos presentado un proyecto en Europa, que se llama ECO-GATE, que esperamos que nos lo aprueben en este mes de julio, en el que participan 29 empresas, 24 españolas y 5 portuguesas, con el que se construirán 40 nuevas estaciones de GNL en España y Portugal.

Nosotros insistimos, y se lo hemos transmitido así al ministerio, en que la prioridad en España es, primero, GNL. ¿Por qué? Porque cada vez que ponemos una de GNL tenemos automáticamente la de GNC —viceversa no— y, además, los grandes consumidores son, lógicamente, los camiones. Primero hay que entrar con GNL; segundo, las de GNC en las ciudades de más de 100 000 habitantes; y solo al final las de GNC en carretera. Para que uno de nosotros se pueda comprar tranquilamente un coche de gas natural tiene que estar seguro no solo de que en Madrid puede llenarlo, que no hay ningún problema, pero si luego me voy a la Coruña o me voy a Sevilla, tengo que tener servicio. No es tampoco gran problema porque todos los coches turismos de gas son al mismo tiempo de gasolina y mantienen el depósito de gas. Con un

Seat León TGI puedes andar 400 kilómetros con gas, y cuando se te acaba el coche automáticamente se pasa a gasolina y tienes los 50 litros, así que autonomía total, ningún problema. Nosotros lo que queremos es que la autonomía sea toda en gas.

Para terminar, el tema marítimo. Hasta ahora los barcos no tenían ningún tipo de limitación. Ahora el mar Báltico y el Mar del Norte, afectando a Europa, y luego las 2 costas americanas, han empezado con la limitación de azufres. El azufre no es un problema de los motores, es un problema de la refinería. Los combustibles de automoción ya no tienen azufre, ni los diésel ni los de gasolina, y el gas, por supuesto, nunca lo tuvo. Y el marino sí que lo tiene, evidentemente, por eso es más barato. ¿Qué sucede? Que en estas zonas no se puede entrar emitiendo óxidos de azufre. ¿Cuáles son las alternativas? Si el barco está a mitad de vida se le pone unos filtros, pero todos los barcos de nueva construcción, como este ferry que ven ahí, que tiene 3 años y que hace servicio entre Finlandia y Estocolmo, llevan 2 depósitos de GNL en popa y se le rellenan cada semana.

España. Aquí tenemos el nuevo diseño —esto es un dibujo todavía— del nuevo barco de Baleària, un ferry que se está construyendo en la naval de Sestao, en Bilbao, y va a ser todo de GNL. ¿Por qué? Porque hace menos ruido, hecha absolutamente cero humo y, además, les va a resultar más económico y mucho más ecológico. Este estará en servicio, calculamos, en un par de años.

Y un detalle curioso. Hace ahora unos meses —quizá ahora mismo ya cambiaron los números—, de los 15 buques en construcción en España —no para clientes españoles necesariamente— 7 ya eran de gas natural líquido. Es decir, de nuevo en el tema marítimo es o los derivados de petróleo, *heavy fuel* o *marine diesel*, o el gas natural. No hay más.

Las conclusiones, por reiterar lo dicho, son: alternativa eficaz, sostenible y viable; el biometano como alternativa renovable para un balance de CO₂ neutro, ningún otro combustible lo permite; España líder en el desarrollo y conocimiento del producto, particularmente el GNL; es una oportunidad para nuestra industria en general; soluciones flexibles, ventaja competitiva y generar actividad económica.

El tema de los puertos es muy importante porque se atiende a los barcos y a la parte terrestre. Y estamos convencidos de que el gas natural comprimido pasará a ser cada vez más el combustible urbano recomendado por sus ventajas, y el GNL se irá convirtiendo, poco a poco, en el combustible profesional del futuro.

Esto es todo. Muchas gracias. Creo que hemos cumplido el tiempo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Lage Marco.

Turno de grupos parlamentarios. Tiene la palabra la señora López Santana.

La señora LÓPEZ SANTANA: Gracias, presidente.

Agradezco la comparecencia del secretario general de Gasnam, y me disculpo porque he llegado tarde por coincidencia con otra actividad parlamentaria. Esto es lo que tiene ser ultraminoritario. Tendría uno que tener el don de la ubicuidad, pero todavía no lo hemos alcanzado.

Estaba interesada en su comparecencia y le pido disculpas por no haber estado en su totalidad. Nada más, porque no quiero meter la pata por si ya ha hablado de las cuestiones que yo quería plantearle. Volveré a visionar el vídeo de su intervención y a leer el *Diario de Sesiones*. Y si no le importa, y mantengo mis dudas, se las haría llegar a través del senador José María Cazalis, que ha sido su proponente.

Muchas gracias. Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el senador Cazalis.

El señor CAZALIS EIGUREN: En primer lugar, quiero dar las gracias al señor Lage. La verdad es que estaba un poco preocupado y entré muy enfadado porque estábamos en desierto en esta comisión. Gracias por haber venido. La verdad es que estaba muy preocupado, entre otras cosas, porque cada uno saca sus propias conclusiones, y cada vez que hablamos de esto nos da la sensación de que estamos hablando de una asociación empresarial, y usted lo ha dicho. Y quería que algunas de las personas que están hoy aquí volvieran a ver y escuchar quiénes son los socios de Gasnam. Porque resulta que, como ejemplo de uso del gas natural licuado, está el Ayuntamiento de Madrid, curiosamente, y me parece que es muy importante dejarlo bien claro. Y como socios institucionales está la Generalitat de Cataluña, está el Gobierno gallego, está el Gobierno vasco, el andaluz, Puertos del Estado... No estamos hablando de un grupo de gasistas que quieren vender gas. Por lo tanto, yo creo que eso es importante que quede claro.

No lo iba a decir, pero lo he dicho por el desierto que ha habido hasta cierto momento en esta comisión, lo cual me da bastante pena.

En principio, usted habla de la no neutralidad tecnológica. Lo ha dicho antes el senador Mato y yo se lo he dicho al mismo ministro. No podemos hablar de neutralidad tecnológica, que es algo que probablemente se le ocurrió a algún funcionario de la Unión Europea, pero nosotros no somos funcionarios, somos políticos y tenemos que decidir cómo queremos que sea el futuro, e incluso equivocarnos. Lo que no puede ser es que, sobre la base de la neutralidad tecnológica, estemos expuestos a que sea el mercado el que defina cómo tenemos que desarrollar y cómo tenemos que luchar contra el cambio climático y evitar que nos pase lo que ya nos ha pasado, porque lo único que tenemos claro es que lo que no nos puede pasar es lo que nos ha pasado hasta ahora. Eso es lo único que tenemos más que claro, pero cómo vamos a evitarlo no sé si lo tenemos tan claro.

Al final, la definición de lo que tiene que ser el mix energético en el transporte —otra cosa es la generación, pero tampoco es muy diferente—, yo creo que tiene que cumplir con unos parámetros: evidentemente, la descarbonización, que es algo que nos afecta a todos y es un beneficio general, por tanto; la eliminación de los gases tóxicos que usted ha dicho, los SOX y NOX, que pueden tener un efecto más local, y nos podemos acordar de las lluvias ácidas, de cuando se generaba electricidad con carbón, y gracias a Dios reducción de carbón, reducción de lluvias ácidas. Tenemos que eliminar la emisión de partículas, que es tan malo para el CO₂ y el cambio climático. Hay que hacerlo de forma rápida, no podemos estar esperando a que llegue la gran panacea energética, que no sabemos cuál va a ser porque la desconocemos y, mientras tanto, estar parados y empeorando la situación.

Esto no puede afectar a la competitividad empresarial y tampoco a la economía familiar. O sea, no puede ser que hacer un kilómetro nos vaya a costar más caro que lo que nos cuesta ahora y, por lo tanto, impida la movilidad tanto de mercancías de empresas como también de personas. Y lo que también es importante es que la apuesta actual que hagamos, la decisión que tomemos actualmente no nos cierre ninguna puerta a futuro. Porque a lo mejor decidimos apostar por una tecnología pero que dentro de diez años nos obligue de nuevo, porque ha salido una opción mejor —el hidrógeno, por ejemplo, que ahora puede no estar desarrollado, pero nunca se sabe cuándo se va a desarrollar—, a cambiar otra vez todo el sistema logístico del servicio, etcétera, para adaptarnos a esa tecnología que será mejor.

Por lo tanto, yo creo que no hay una solución única para el transporte en general, sino que el transporte no es uniforme, y como no es uniforme la solución tiene que ser diferente. Y yo ahí sí le preguntaría, no como entusiasta del gas, que yo estoy seguro que usted lo es, sino de forma realista, ¿en qué porcentaje entra el gas y qué porcentaje puede entrar el eléctrico? ¿Qué porcentaje se puede trabajar? Porque, evidentemente, en el transporte por avión no nos vamos a sacudir el queroseno en muchos años, o igual nunca. Pero, por ejemplo, sí en el transporte urbano, sea de pasajeros, transporte público o en vehículo privado, o de mercancías; el transporte por carretera interurbano internacional de pasajeros y de mercancías pesadas; el transporte marítimo y la gestión de puertos; y el transporte ferroviario, del que ha hablado usted también, no electrificado y difícilmente electrificable, porque lo lógico probablemente es que fuera eléctrico, pero hay zonas en las que no es fácil tirar catenaria. Además, me gustaría que usted, como ingeniero que es, con sensatez y no desde su visión gasística, sino intentando extrapolar un poco, nos lo pudiera decir.

La neutralidad tecnológica creo que nos está llevando a una apuesta lenta por la descarbonización real del transporte. Nos está bloqueando por exceso, nos bloqueamos porque todo el mundo lo tiene que tener. Yo creo que los datos son los datos, y hay que poner un poco de sensatez en todo esto. Hay que poner encima de la mesa lo que realmente nos puede interesar y apostar, incluso equivocándonos, pero apostar con los datos que tenemos ahora y con las tecnologías que tenemos ahora por aquello que nos dé una solución más rápida. Me da miedo porque, evidentemente, el petróleo, como usted dice, fluctúa, pero ahora está en mal momento. Desde que el *shale* gas salió en los Estados Unidos, el petróleo cada vez vale menos. Por lo tanto, si hay neutralidad tecnológica corremos el riesgo de que el abaratamiento del precio del petróleo nos haga no sólo ralentizarnos, sino ir hacia atrás en este tema. Si baja el precio del gasoil va ser muy difícil convencer a nadie de que se compre un camión de gas, porque está muy bien lo de la disminución de emisiones, pero eso que lo toreen mis hijos o los hijos de mis hijos. A mí eso sí me preocupa.

Por otro lado, me gustaría que hablase —solo lo ha dado a entender— un poco de las oportunidades que vienen de Europa, como por la red TEN-T, que podría ser destinada a los puertos. Hicimos aquí una ponencia para el uso del gas natural como combustible marino, y fíjese si fue buena que al año siguiente el Partido Popular, en plena crisis, redujo el 50 % de las tasas portuarias a aquellos barcos que utilizarán gas

natural como combustible o en los motores auxiliares mientras están en puerto. Yo estoy seguro de que es más fácil quitar las 4 ruedas del juicio al señor Montoro que sacarle un 50 % de exención en eso.

También me gustaría que nos hablara de los *blue corridors*, que creo que también pueden ser algo que podría interesar. Ya no digo nada más, y que no figure lo del señor Montoro, que igual me saca el a mí los dientes.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Cazalis.
Señor Castellana.

El señor CASTELLANA GAMISANS: Muchas gracias, presidente. Gracias por la comparecencia, al menos por la parte que he podido oír. La parte que no he podido la seguiré por el *Diario de Sesiones*. Simplemente lamento el hecho de que se haya convertido en un desierto, pero varios senadores teníamos justamente que intervenir en la sección de energía de los Presupuestos Generales del Estado que se debaten en el piso de arriba. La ubicuidad existe en mecánica cuántica, pero desgraciadamente somos demasiado grandes como para ser ubicuos.

Efectivamente, el tema es interesante. Tenemos un deber, como comentaba el compañero del grupo vasco, con las generaciones futuras y las presentes en reducción de gases contaminantes y de emisión de partículas. Después hablaré del cambio climático, pero sobre todo por la calidad del aire que respiramos en las grandes urbes, que es un tema de mortalidad del que no se habla suficientemente, pero que es muy significativo. En ese sentido, lo comparto completamente. Neutralidad tecnológica suena muy bien, pero es fatal. Quizá podamos aceptar el mercado como un instrumento que haga que la ambición humana genere más actividad económica, pero solamente eso. Al final, compartiendo la opinión, somos los representantes políticos del pueblo los que tenemos que definir unos marcos que marquen la convivencia para que podamos vivir todos de acuerdo con aquello que somos.

No sé si ya habrá hablado de ello, pero el gas natural licuado o comprimido es una gran oportunidad en transporte urbano. Yo lo he visto en Barcelona en los autobuses, *jo em moc amb gas natural*, cuestión que seguramente salva vidas a final de año, cosa que no es ni mucho menos menor.

Entrando ya en el tema del cambio climático, obviamente se centra en las emisiones de CO₂. Cualquier combustible fósil genera CO₂, y no seré hipócrita, porque claro, el vehículo eléctrico no contribuye al cambio climático desde el momento en que la electricidad que utilice se genere de energías renovables, obviamente, porque no siempre es el caso, pero sí que me gustaría que pudiese hablar un poco del encaje de un modelo de combustibles fósiles que produce el cambio climático y que son altamente contaminantes, a un modelo en el que nos movamos con energías completamente renovables. Si lo ha dicho ya le pido disculpas, pero si no, me gustaría que hablase sobre el espacio que ocupa el gas natural, porque en ese sentido, hablar de tecnologías de transición puede parecer que tenemos esas tecnologías, pero no podríamos acceder a nuestra casa si no hubiese escaleras o ascensor. Por lo tanto, en ese sentido el gas natural seguramente es un aliado en la descarbonización de nuestro transporte y economía. Me gustaría que hiciese hincapié en eso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Castellana.
Señora Jiménez.

La señora JIMÉNEZ GARCÍA: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias al señor Lage por la comparecencia.

También quiero pedir disculpas por no haber estado presente durante gran parte de ella, solamente al final, pero es cierto que es una mañana especialmente activa en esta Cámara, en donde varios senadores tenemos que repartirnos entre varias funciones que tenemos que realizar a la vez.

Podríamos decir que los dos grandes retos que energéticamente tenemos por delante como país son, uno, la descarbonización, y otro, desde nuestro punto de vista, la reducción de nuestra dependencia energética. ¿Cómo valora esta tecnología de transición, que consideramos que puede ser válida, y que de hecho lo está siendo en esta etapa de transición? ¿Cómo valora el futuro de esta energía?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Jiménez.
Señor Mato, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor MATO ESCALONA: Buenos días, señor Lage. Estoy muy agradecido de que comparezca hoy en esta comisión. Me alegro de volver a verle.

No le voy a reiterar lo mismo que dijeron mis compañeros. Lo que sí le pido es que en nombre de todos los senadores dé usted muestra del trabajo que tenemos que hacer, porque la verdad es que hemos corrido escaleras arriba y abajo para tratar de llegar a esta comisión.

Tampoco he escuchado su intervención —me lo va a perdonar—, pero creo que se imagina usted, viendo de dónde vengo, de qué le voy hablar o de qué le voy a preguntar. De todas formas, el compañero Cazalis ya casi ha abordado todos los aspectos que nos interesan y de los que hemos hablado también en esta comisión en más de una ocasión.

Concretamente, yo quería preguntarle por el proyecto CORE, de puertos, y concretamente le diría que me parece raro —déjeme llevar un poco el ascua a mi sardina— que en mi ciudad, en Ferrol, donde yo vivo, haya una planta regasificadora que quizá haya quedado fuera de ese proyecto CORE. Le quería preguntar sobre si tienen ustedes previsto que se incorpore a esa red de puertos del país para poder dar esos servicios, porque parecería poco lógico que una vez que está la planta regasificadora en el puerto que no formase parte de esa red CORE.

Por otro lado, también querría preguntarle sobre qué inversiones considera que son necesarias para mallar todavía mejor la red de gas a nivel nacional. No estoy hablando de transporte, sino de la red nacional de gas, que ya es muy amplia, y concretamente le quería preguntar por la conexión del noroeste de la península con León, esa conexión que va desde aproximadamente Teixeiro —usted conoce Galicia— hasta prácticamente Zamora —yo creo que es Ponferrada o León—, que es quizá uno de los puntos más importantes que queda por desarrollar en la red gasista española.

Aquí se habla de transición energética, y yo le voy a ser sincero. Yo creo que el gas es un combustible de transición excepcional, y lo veo muy claramente desarrollado en nuestro país. Conozco que hay proyectos incluso de desarrollo de ingeniería y de implantación de regasificadoras en países tan lejanos como Malta, pero creo que España tiene ya prácticamente colmada su capacidad de infraestructuras gasistas, fundamentalmente en lo referido a almacenamiento y a distribución.

Por lo tanto, creo que sería muy inteligente que en este mix energético de aquí al año 2030 y 2040 incorporásemos el gas como una energía, repito, de transición, una energía que pueda estar disponible para realimentar al sistema de forma que no necesite almacenamiento más que las propias infraestructuras que ya están creadas. Es decir, aprovechar la sobrecapacidad que tenemos para, lógicamente, que forme parte del mix energético y poder ir retirando de ese mix otras tecnologías más contaminantes.

En lo referido expresamente al transporte, tengo que reconocer que soy un poco escéptico, y así se lo he trasladado al compañero y amigo Cazalis, en la electrificación del transporte. En el ámbito vehicular no me cabe duda de que se va a producir, porque hay empresas muy conocidas que están desarrollando ya baterías que permiten a los vehículos tener una gran autonomía, y creo que en el futuro se seguirá trabajando en esa línea, e incluso podrá ir incorporándose paulatinamente al transporte de viajeros y un poco más lentamente al transporte pesado. Pero considero que hay un tipo de transporte que me parece muy relevante y que hemos padecido muchísimo en Galicia y en toda la cornisa cantábrica, allí donde vivimos de la pesca, que es el transporte marítimo, tanto de mercancías a nivel internacional como transporte marítimo en la industria de la pesca, que ha provocado en numerosas ocasiones vertidos al mar —no solamente emisiones—, y que también, en el caso de grandes cruceros, provoca una contaminación muy importante en los puertos. De ahí que los primeros proyectos que han surgido sean de cruceros, para que cuando estén en el propio puerto no emitan esa cantidad de gases de efecto invernadero y partículas que provocan igual contaminación —ustedes tienen el cálculo— que aproximadamente de 800 vehículos, si no recuerdo mal. A este respecto, me gustaría que me dijera cómo desde las administraciones públicas les podemos ayudar a mejorar la incorporación del gas al transporte marítimo. Aquí se hizo una ponencia, se elaboraron algunas propuestas, ya hay un cierto conocimiento y se ha empezado a trabajar. En el transporte marítimo no me cabe ninguna duda, y siempre me acuerdo de los accidentes del Urquiola y del Prestige, y el gas no tiene esos problemas. Me gustaría que nos comentara con qué escollos se van encontrando para ir mejorando este aspecto.

Y quería preguntarle —y ya termino— también por las interconexiones con Europa de la red de gas. ¿Qué pasa con las interconexiones con Europa? Porque dado que somos un país que tiene una tecnología muy avanzada, creo que también tenemos que aprovecharlas para, de alguna manera, poder exportar esta energía al resto de países.

Por último, una cosa muy importante que me ha resultado curiosa. En lo referido al biometano para las flotas de autobuses, me gustaría que nos planteara en sede parlamentaria de qué manera podríamos

acelerar un poquillo la incorporación en esas flotas de autobuses. Si no recuerdo mal, usted dijo Madrid, Salamanca, etcétera. ¿Cómo se podrían ir incorporando paulatinamente a esas flotas de transporte urbano? Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Mato.

Para cerrar el turno de grupos parlamentarios, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador González Ruiz.

El señor GONZÁLEZ RUIZ: Gracias, señor presidente.

Señor Lage, enhorabuena por su intervención, y no me queda más remedio, a fuer de ser reiterativo, que pedir disculpas en nombre de los senadores del Grupo Popular que, como han expresado también el resto de compañeros de otros grupos, hoy estamos en diferentes comparecencias, diferentes reuniones presupuestarias que les han impedido estar aquí, como a buen seguro hubiese sido su intención dada la calidad de su intervención.

En primer lugar, quiero decirle que me ha llamado la atención la transparencia que tenemos hoy ahí. Creo que es muy importante, junto con el incremento de estas empresas que ha puesto al principio, el compromiso institucional. Yo creo que es una cosa muy importante y es vital que esté ahí por lo que después va a ser básicamente mi pregunta.

Siendo España la principal potencia en la organización y distribución del gas en Europa, un auténtico *hub*, con un 39 % de todo el sector, me parece que es importante que el compromiso no solamente se limite a lo que es el papel puramente tecnológico y de la distribución al conjunto de la sociedad, sino, además, el papel de compromiso de diferentes instituciones del Estado.

Por parte de los compañeros se ha insistido en algo muy importante y que usted ha expresado perfectamente, que es el valor ecológico que hoy por hoy tiene para el futuro de la sociedad. Yo creo que todos compartimos en gran medida la responsabilidad que todos tenemos para nuestro futuro.

Básicamente mi intervención la quiero centrar en el ámbito empresarial. Del ámbito pesquero ya se ha hablado. De hecho, el señor Cazalis ya tuvo una ponencia, efectivamente, sobre el tema marítimo, el gas licuado, la transformación de los buques. Pues bien, mi pregunta es: ¿cómo evalúan ustedes a corto-medio plazo la implantación del gas en empresas españolas? Yo he visto los datos estadísticos que aparecen en el ministerio y, realmente, en los últimos años no ha sido muy importante el crecimiento ni cualitativo ni cuantitativo de empresas en función ni del número de clientes ni en el suministro final de megavatios. Entonces, mi pregunta es: ¿tienen ustedes estimaciones de mejoras sustanciales en el número de —llamémosles— clientes privados? Eliminemos a los ayuntamientos, que básicamente están regidos por otro tipo de condicionantes sociales —cosa que es importante—. Me refiero a si esa concienciación que ustedes están haciendo —muy importante, según veo— tiene una traslación real a corto-medio plazo a la sociedad civil, a las empresas, quitando, evidentemente, las grandes que ustedes han puesto al principio, como Alsa. En fin, si realmente creen que su mensaje está calando, teniendo en cuenta además los costes, como se ha dicho igualmente. Me refiero a la bajada de los precios del petróleo, la competitividad, etcétera. Si todo ese factor tecnológico, todo ese factor medioambiental, todo ese factor económico está siendo asumido por los clientes y por las empresas en nuestro país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor González Ruiz.

Para cerrar ya su comparecencia, le voy a dar la palabra. Seguro que algunas preguntas o cuestiones que ha planteado gente que no pudo llegar a su comparecencia las abordó usted ya en la intervención. Dispone usted de quince minutos, y le ruego, por eso, que sintetice por si quiere contestar para cerrar esta intervención. Tiene la palabra.

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN IBÉRICA DE GAS NATURAL PARA LA MOVILIDAD, GASNAM (Lage Marco): Muchas gracias.

Empezando por el principio, y con total honestidad técnica, ¿cuáles son las alternativas, empezando por lo que había dicho el senador Cazalis? Es decir, en el ámbito urbano, turismos pequeños y movilidad privada, ¿hay una alternativa eléctrica? La hay, y lo estamos viendo con los coches que hay aquí en Madrid.

Pero en cuanto llegamos al ámbito profesional del turismo —léase taxis— eso ya no funciona. Ahora mismo si se habla con los taxistas, estos dicen: Sí, mi compañero tiene un Nissan Leaf, pero no le hace el día completo. Es decir, todavía no hay una solución técnica disponible para que un taxista, es decir,

profesional, pueda utilizar un vehículo solo eléctrico. ¿Que lo puede haber en el futuro? Evidentemente, iremos progresando, pero que nadie se crea que de aquí a dos años va a haber una batería que tenga doble potencia. No existe. Se lleva trabajando en ello muchísimos años, se seguirá trabajando y se irán mejorando prestaciones, pero que de repente podamos pasar del simple al doble o al triple no existe ni va a existir. Ahora bien, como digo, se seguirá progresando.

En resumen, en la parte privada, pequeña, de la movilidad urbana, ¿quién va a ganar? Seguramente la electricidad, no lo discutimos. Pero en la parte profesional, empezando por los taxistas, lo veo mucho más difícil. Madrid va a prohibir los taxis diésel nuevos a partir de 2018-2019, y la única alternativa real, fiable y con garantías va a ser la de vehículos a gas natural, que las empresas ya empiezan a ofrecer de fábrica. Eso es muy importante.

Hay algo que no hemos comentado y que vale la pena ver en una ciudad grande, como Madrid. Hablábamos de 2000 autobuses, de 500 camiones de basura, pero lo gordo de la distribución son los 50 000 vehículos que hay en Madrid: furgones, furgonetas, camiones ligeros de distribución, paquetería, alimentación, etcétera. Con una dificultad adicional: que así como los 2000 autobuses de la EMT son de la EMT, de un propietario, y los de basura son de una persona que tiene la contrata, los 50 000 vehículos de distribución son de 40 000 señores distintos, más o menos, porque aunque los veamos pintados con marcas son subcontratados. Ahí hay una gran dificultad, porque esas personas dirán: yo tengo este vehículo desde hace dos o tres años, ¿qué hago? No lo puedo sustituir todavía. Evidentemente, la sustitución vendrá por gas natural, que se ofrece en todas las categorías, pero habrá que encontrar una solución a corto plazo para transformar o hacer algo con el fin de que empiecen a ser más limpios de lo que son sin obligar a esos propietarios a cambiarlos, porque, evidentemente, esa es una gran inversión.

De ahí para adelante no hay otras alternativas. El que piense que dentro de equis años podremos ir de Madrid a San Sebastián, Barcelona o Sevilla en un autobús eléctrico, que sepa que eso no va a ocurrir. Es absolutamente imposible, a menos que se vuelva a los trolebuses, que todo el mundo recuerda; pero eso no es. El hecho de que en algún momento haya salido una foto de unos camiones con trole solo demuestra que pueden funcionar. Claro que pueden funcionar, pero eso no es realista ni por precio ni por disponibilidad técnica ni por capacidad ni por autonomía. Eso no va a ocurrir. Por tanto, podemos asegurar que desde ahora hasta los próximos cinco o diez años —por decir algo—, y más, ese vehículo seguirá siendo diésel o tendrá que ser de gas natural licuado.

Y una cosa que me preocupa mucho —lo he oído sobre todo en Bruselas, cuando estaba en la asociación europea— es que los que trabajamos en la industria o en las asociaciones industriales, da lo mismo, tenemos siempre la sensación de que a la Administración o a la política con mayúscula —me refiero sobre todo a Bruselas— les encanta pensar en lo intangible y se olvidan de las realidades de hoy, que dan una solución válida. Ustedes se acordarán de que en su momento todo iba a ser pilas de combustible: bien, nos olvidamos de las pilas de combustible porque estaban muy lejos, y todo tenía que ser eléctrico. Pero el eléctrico da lo que puede dar, y sabemos perfectamente lo que no puede dar. Pues si sabemos que no lo puede dar no sigamos insistiendo en eso y busquemos cosas tangibles, que existen. Lo digo aquí con total transparencia y sinceridad, porque parece que siempre tienen que pensar en lo imposible. Ya llegaremos a lo imposible más adelante. Tratemos lo posible, actualicémoslo y pongámoslo en marcha.

Vuelvo a lo mismo: en lo eléctrico podemos discutir sobre coches más o menos de ciudad. A partir de ahí, o gas natural o se acabó. Los biocombustibles tuvieron su oportunidad, pero, aparte de ser un grave problema para los motores, lo gravísimo es que es competencia contra la producción alimentaria. Por tanto, se acabó; por ahí no se llega ninguna parte.

Esto, en cuanto a segmentar el tipo de utilización. Me han preguntado también por los Blue Corridors. Tengo que decir —parece feo que lo diga yo— que el inventor de los Blue Corridors fui yo cuando era secretario general de la asociación europea. Nosotros lo propusimos desde España —la secretaría estaba aquí— a la Unión Europea, a la DG Move, que entonces llevaba Frank Zollner, que era alemán. Preguntamos: ¿qué pasa con el GNL? Que los alemanes no quieren. ¿Por qué? Porque no lo tienen. Y es que la situación europea es muy heterogénea. Desde España y Portugal insistíamos mucho; Italia estaba bastante por la labor; Francia primero dijo no y ahora sí. Pero los alemanes siguen diciendo: no tenemos GNL. O no lo dicen y lo piensan.

¿Qué sucedió? Nosotros pensamos: hagamos una demostración europea de que un camión puede salir desde Lisboa o Sevilla y llegar a Goteborg funcionando con GNL. Para hacer eso, aparte de que la Península está suficientemente cubierta, en Francia se necesitan dos estaciones, no doscientas, y otras dos en Alemania. Con eso ya se puede ir de Sevilla a Goteborg y se demuestra que eso funciona. Y ha sido un éxito. Tuvimos la última reunión en Barcelona hace quince días, el proyecto se está terminando, se

pusieron más de cien camiones en funcionamiento, treinta y tantas estaciones en distintos países, y se ha demostrado que es una realidad. Y fue por decir: estamos hablando de teoría, pero pongámosla en práctica y demostremos que funciona.

En cuanto a la descarbonización y la dependencia del petróleo, ya lo hemos comentado. El gas natural es un combustible fósil, sí, pero con una ventaja que no tiene otro fósil: el aspecto renovable y que además es el mismo producto, CH_4 . Porque cuando mezclamos biodiésel con diésel estamos mezclando cosas muy distintas, pero en el caso del biogás y del gas natural es siempre metano. Por tanto, no tengamos ninguna reticencia en utilizar un combustible fósil que producen países distintos a los del petróleo, con muchísima más oferta en el mercado de la que hay de petróleo, cuando, además, del pozo al tanque y del tanque a la rueda se ha demostrado técnicamente que las emisiones de CO_2 son sensiblemente menores que en los demás. Se puede decir: me gustaría que fueran cero. Pero volvemos a lo mismo: tengamos los pies en la tierra. Debemos seguir desarrollando nuestra civilización y a lo mejor algún día llegan cosas maravillosas; Dios dirá, ya lo veremos. Pero nuestro mensaje es que usemos lo mejor que hoy tenemos, que además está garantizado y ha demostrado ser claramente mejor.

En cuanto al *Core LNGas hive*, es un proyecto de toda la Península que lidera Enagás. Es un estudio amplio para demostrar y preparar una posible movimentación del GNL por todos los puertos españoles —algunos ya tienen terminales y no hay problema, pero otros, no—. Se trata de estar preparados y suministrar GNL a cualquier barco que llegue a cualquier puerto español. Ahora eso ya se puede hacer. Evidentemente, lo estamos haciendo con cisternas de camión, que no es lo óptimo; eso consistiría —está en desarrollo— en hacer una barcaza de GNL que se colocara al otro lado del barco, echara la manguera y lo llenara. Ahora tiene que ir un camión al propio muelle, pero da igual, ya se hace; y ningún barco tiene ningún problema en ningún puerto español porque la disponibilidad y la logística del GNL permite poner mañana una cisterna en cualquier puerto español, grande, mediano o pequeño. Así que partimos de una situación buena, que evidentemente vamos a desarrollar. Concretamente a nosotros, como Gasnam, hace poco una empresa inglesa muy importante de cruceros —no dijo el nombre, pero luego supimos que era Carnival Cruise, una de las grandes empresas de cruceros— nos preguntó si en el Mediterráneo español iba a haber capacidad de llenar barcos de 7000 m^3 cada semana. No hay ningún problema. Gas, todo el que se quiera, y además vamos a estar preparados. Los barcos todavía están en construcción, porque los grandes cruceros van a ser los primeros que utilicen sólo GNL, entre otras cosas, por el ruido, la vibración y la ausencia total de emisiones visibles.

¿Y por qué no está en el puerto de Ferrol? No lo sé, pero, evidentemente, Reganosa, que tiene la terminal, dispone de un plan muy importante de construcción de un barco de suministro para que Reganosa funcione en un entorno de por lo menos 300 kilómetros o 300 millas náuticas para servir GNL en cualquier sitio. Pero repito que no sé decir exactamente por qué no está.

En relación con la conexión con León, tampoco lo sé. En este caso hablamos de infraestructuras, y eso es de Enagás. Nosotros simplemente nos ocupamos de la movilidad y del suministro para esta.

¿Qué va a pasar con el eléctrico en el futuro? Ahora mismo, en Puertos del Estado, y en la Dirección General de la Marina Mercante, que también es socia nuestra, ¿cuáles son las alternativas para un gran crucero? A mí me gusta poner el ejemplo de Barcelona. Barcelona seguramente tenga ahora mismo en el puerto seis cruceros que tienen funcionando el motor auxiliar. Un motor auxiliar de un crucero tiene 12 000 caballos; multiplicados por seis suponen de 70 000 a 90 000 caballos en pleno centro de la ciudad de Barcelona —el puerto está en el centro— quemando el peor diésel que hay. Pero nadie lo prohíbe, no hay ninguna limitación.

España —Puertos del Estado— dice: al que consuma GNL le rebajo a la mitad una de las tasas portuarias. Bien, cuando Barcelona llevó a cabo la limitación de velocidad de entrada para los coches, ¿qué consiguió? Nada, porque el NOX sale de los barcos. Claro, 90 000 caballos equivalen a 400 autobuses quemando el peor gasoil que hay. Así pues, el mensaje es que la automoción está tremendamente reglamentada; y bien está que sea así, pero tenemos que mirar alrededor. Los barcos están ahí, en la ciudad de Barcelona; las locomotoras del Abroñigal están en el centro de Madrid, y cada una tiene 4000 caballos. Por tanto, hay que tener una visión un poco más amplia, de 360 grados, cuando hablamos de la calidad del aire en la ciudad, que es lo que nos preocupa. En la calidad del aire en la ciudad hay que saber que el NO_2 y las partículas son los que hacen daño a la salud. El CO_2 es un tema aparte, que no nos hace ningún daño. Yo siempre digo, exagerando, que el CO_2 sabe rico, porque la cerveza, el cava y todas las bebidas carbonatadas son CO_2 . Además, les voy a dar un dato incómodo: en España hay que producir 50 000 toneladas de CO_2 al año para meterlas en botellas, luego abrirlas y lanzarlas a la atmósfera. Son 50 000 toneladas de CO_2 . Es una realidad; y como en España, en el resto de países. ¿Alguien se preocupa de eso? Nadie. En España

se beben 8000 millones de litros entre cerveza y refrescos. Como cada litro lleva 6 gramos, hagan ustedes la cuenta: 50 000 toneladas que hay que producir, meter en botellas y luego dejar que salgan. ¿Alguien se ha preocupado de eso? Nadie. No queremos que le quiten el gas a la cerveza y al cava, pero sepámoslo. El mensaje es que el CO₂ no hace daño a la salud. Tenemos que cuidar el planeta, pero primero cuidemos de nuestra salud a través del aire que respiramos en la ciudad.

En relación con la neutralidad tecnológica, insisto: no es que la Administración se sacuda un problema diciendo: yo, neutralidad tecnológica —que empezaron en Europa—, sino que eso puede inducir a error, porque el que no lo sepa pensará que a lo mejor hay cosas que no nos quieren decir —uno siempre piensa en ideas raras— y que hay cosas maravillosas que se están guardando. Y no es verdad. Nosotros decimos que hay que afrontar la realidad de hoy con lo que existe hoy, que es mucho mejor de aquello a lo que estábamos acostumbrados. Y ya iremos mejorando con el resto de cosas.

En cuanto a las interconexiones con Europa, nos encontramos con que a los franceses no les hace ninguna gracia, pero cuando hace dos o tres inviernos —ya no me acuerdo— hubo aquel gran problema energético España y Portugal podrían haber alimentado de gas a media Europa con nuestro gas GNL. ¿Cuál era el problema? Que los tubos de interconexión son de un determinado tamaño y tenían que ser de otro. Así de sencillo. Luego, creo que hace un año y medio, España y Francia firmaron que se aumentara el paso por La Junquera y creo que se está construyendo; pero ese es un problema geopolítico grave. A nivel europeo se dijo: estamos haciendo el tonto, porque nos lo cortan los rusos, podríamos traerlo del sur, y no lo hacemos. Por lo menos creo que eso ha quedado patente. Esperamos que no vuelva a ocurrir; desde luego, España debería tener una ventaja, porque somos los grandes recolectores de GNL, que luego se puede regasificar y enviar por un tubo hacia arriba.

Y el biometano es mucho más importante de lo que pueda parecer a primera vista. Porque, sí, el gas natural es fósil, efectivamente, pero existe esta alternativa con todo tipo de residuos. El material orgánico de las granjas de cerdos de Lérida podría producir una enorme cantidad de biogás. Aquí, en Madrid, ya está Valdemingómez, aunque no depura todo. El siguiente proyecto que se está llevando a cabo en Madrid es con los lodos de las aguas residuales en el Canal de Isabel II —otra fuente—. ¿Qué pasó? En España había del orden de 80 o 90 plantas de biogás, cuando el biogás para producir electricidad —hay que decirlo— tenía unas ciertas subvenciones. Estas se cortaron, y esas plantas, que además son de tamaño pequeño, van a desaparecer. Pero habría que pensar en todas las plantas de biogás que España puede construir y producir, orientadas a la utilización del mayor nivel del biogás, que es la utilización en la automoción. ¿Por qué? Porque cuando las plantas producían biogás y lo quemaban para producir electricidad quemaban el biogás tal cual se producía, es decir, un biogás sucio, con una gran cantidad de porquerías. Lo que hay que hacer con el biogás es pasarlo a biometano, que es como se llama cuando ya está refinado, y a partir de ahí utilizarlo correctamente, en los vehículos. En mi opinión, esa idea merecería por lo menos un estudio a nivel nacional para los residuos de pesca, agrícolas, de todo tipo de granjas, de todo tipo de animales. Los recursos de base son enormes y variados y sin duda darían lugar a un desarrollo muy importante de la industria.

Y termino con el crecimiento de empresas, el número de clientes y empresas y si el mensaje cala. Nosotros hemos apreciado algo que se puede ver muy bien en la diapositiva que ahora les muestro: el consumo ha empezado a crecer fuertemente cuando ha habido camiones de alta potencia. De 2014 a 2015 y 2016 el consumo de gas ha aumentado un 50 %, y no diré que es solo por eso, pero prácticamente coincide con la disponibilidad en el mercado de camiones de alta potencia. Porque un camionero puede decir: no me valen 330 caballos, yo necesito 450. Bien, pues ya ha salido al mercado el 400 de Iveco —además, se hace aquí, en Madrid—; aún no son 450, pero de aquí a doce meses habrá en Europa no menos de cuatro marcas con 450 caballos. Eso permitirá ir a cualquier parte de Europa. Además, con autonomías del orden de los 500 kilómetros no habrá limitación de uso. Por tanto, ¿está calando? Sí. Lo que ocurre es que los mayores utilizadores, como los de transportes por carretera y autocares, se están preguntando dónde está el camión que les valga. Como digo, hasta ahora no lo había. Ahora empieza a haberlos, y en doce meses habrá muchos más.

Creo que he terminado. En cuanto a la presentación, queda ahí. No hay ningún problema.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Lage Marco.

He escuchado con suma atención su intervención, como creo que han hecho todos los que están aquí. Le aseguro que cuando se publique en el *Diario de Sesiones* la leeré, porque me ha parecido enormemente interesante. Además, es usted lucense. (*Risas.— Rumores*). Como yo también lo soy, lo digo, evidentemente, con simpatía. Si le hablo de Alfonso Barrera, a lo mejor le suena.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital

Núm. 143

21 de junio de 2017

Pág. 41

El señor SECRETARIO GENERAL DE LA ASOCIACIÓN IBÉRICA DE GAS NATURAL PARA LA MOVILIDAD, GASANAM (Lage Marco): Claro

El señor PRESIDENTE: Pues hablaremos después.
De nuevo le agradecemos su comparecencia. Muchas gracias.
Se levanta la sesión.

Eran las trece horas y cincuenta minutos.