

THE WALL STREET JOURNAL EUROPE.
Foro de la Nueva Economía
New Economy Forum

Conferencia y Coloquios celebrados en el
Foro de la Nueva Economía,
en Madrid, el 2 de diciembre de 2002

Loyola de Palacio

Vicepresidenta de la Comisión
Europea



LA LIBERALIZACIÓN DE LOS SECTORES DE ENERGIA Y TRANSPORTE EN LA UE

1. De Lisboa 2000 a Barcelona 2002

El entorno económico en el momento de hacer esta exposición no es el más positivo. Las previsiones de crecimiento para el año 2002 quedan en torno al 1%. Si bien ésta es la situación general, se observa de forma clara que algunos países de la Unión Europea, y especialmente España, se han situado por encima de esa media y han soportado mejor esta crisis. Se trata precisamente de aquellos países que han sido capaces de llevar a cabo las reformas estructurales de sus economías para hacerlas más abiertas, más competitivas y, por lo tanto, de resistir mejor la situación menos favorable y adaptarse de una manera más adecuada al nuevo entorno.

En el año 2000, en Lisboa, la Unión Europea planteaba una estrategia para convertirse en la economía más competitiva y desarrollada, con el pleno empleo, el respeto al medio ambiente y la no exclusión como objetivos para el año 2010. Y, aunque el entorno sea menos favorable, es absolutamente necesario seguir adelante con aquellos cambios estructurales que estaban en el fondo de las propuestas de Lisboa como medios para alcanzar esa competitividad y ese pleno empleo en los años que vienen.

También en Barcelona en el año 2002 se reiteraba ese mismo impulso y se discutían distintas iniciativas, de las que aproximadamente el 50% se refería a transportes y energía, dándose los pasos adelante necesarios para la puesta en marcha de esas reformas que conviertan a la Unión Europea en breve -una Unión Europea no de 350 millones, sino de 450 millones de habitantes- en la economía con mayor crecimiento y mayor desarrollo a nivel mundial. Es nuestra responsabilidad conseguir que la economía europea tenga la capacidad de ser también motor de la economía mundial, y compartir esa capacidad con Estados Unidos, algo que lamentablemente en esta última crisis no se ha sido capaz de lograr. Y eso no puede volver a suceder porque, en principio, los elementos están ahí, nuestro tamaño y volumen nos tendría que llevar a poder ser en la alternativa o el complemento al impulso norteamericano.

2. La integración de los mercados europeos a través de la liberalización y el impulso de las infraestructuras

Desde que en 1999 asumí las responsabilidades de los transportes y de la energía en el ámbito de la Comisión, he impulsado de manera decidida las políticas que suponen la culminación de la integración de los mercados europeos promoviendo la liberalización de sectores fuertemente regulados, como los sectores energéticos del gas y de la electricidad, pero también del transporte público, y además todo eso complementándolo con el impulso de las infraestructuras necesarias para hacer realidad ese entorno del mercado europeo. A continuación se hace referencia a las iniciativas que, o bien ya están

aprobadas, o son objeto de debate y de discusión en el Parlamento y en el Consejo de Ministros.

2.1. El debate sobre el abastecimiento de energía y las políticas energéticas en la Unión Europea

En el año 2000 la Comisión Europea inició un debate sobre la seguridad de abastecimiento en el ámbito energético de la Unión Europea, debate que, con la publicación de un libro verde, ha dado lugar a trazar las grandes líneas maestras de por dónde deben discurrir las políticas energéticas en la Unión Europea en los próximos treinta años, debate que posteriormente ha tenido eco en países como Estados Unidos, Japón o Rusia.

Hoy día la Unión Europea depende en un 50% de terceros países para el suministro de sus demandas energéticas, pero esa dependencia se incrementará en los próximos veinte o treinta años hasta alcanzar el 70% de sus necesidades. De ahí que la gestión de esa dependencia sea decisiva y que se desarrollen las estrategias adecuadas en los siguientes aspectos:

- El control de la demanda.
- La diversificación de las distintas fuentes.
- El diálogo estratégico con determinados países.
- Los mecanismos de acciones comunes para optimizar la gestión de la oferta.

Por fortuna, el Consejo de Energía acordó la apertura del 100% del gas y de la electricidad en dos etapas:

- Primera etapa: a partir de julio de 2004, para los clientes no domésticos, incluidos los pequeños comercios
- Segunda etapa: a partir de julio de 2007, para todos los ciudadanos.

Esta apertura, que establecerá el mercado de electricidad y de gas integrado más importante del planeta, se acompaña de una serie de medidas que garantizan la realidad de un mercado europeo, y no de quince mercados nacionales más o menos liberalizados.

2.2. Los elementos clave del modelo europeo de energía

2.2.1. El concepto de servicio universal en el campo de la electricidad

Un elemento clave en el modelo europeo es el mantenimiento y la garantía en todos los aspectos referidos al servicio público, en especial en el suministro eléctrico, es decir, un servicio universal en el campo de la electricidad. Establecidos esos aspectos, cada Estado de la Unión se compromete además a instituir una autoridad reglamentaria, independiente de los intereses de las compañías de electricidad y de gas, con unas capacidades y competencias básicas comunes que, entre otras cosas, autorice la aprobación de las tarifas, que deben de ser conocidas y públicas para permitir un acceso sin discriminaciones en todos los ámbitos.

2.2.2. La separación jurídica de las redes de transporte y distribución

Se trata de otro elemento clave para permitir la competencia. La separación jurídica se producirá en dos etapas: las redes de transportes en el año 2004 y las redes de distribución en el año 2007, también con las tarifas publicadas por adelantado. En el caso del gas se garantiza el acceso al almacenamiento, cuestión también clave para facilitar la competencia; además el acuerdo contiene algunas disposiciones sobre la seguridad de abastecimiento y las obligaciones de los distintos Estados de la Unión en este terreno, así como la posibilidad de regulación específica de algunas nuevas infraestructuras, las llamadas *merchant lines*. La creación de dicho mercado interior de la energía constituye uno de los cambios estructurales de nuestras economías más importante, que aumentará la competitividad y la eficiencia en los próximos años.

2.2.3. Las redes transeuropeas de energía

Estos elementos regulatorios tienen poca virtualidad si no van acompañados de los cambios físicos, de las interconexiones. Para ello se han aprobado las redes transeuropeas de energía con un objetivo muy claro: alcanzar, en el año 2005, como fecha límite, un nivel de interconexión de al menos un 10% de la capacidad de producción para cualquier Estado de la Unión Europea, terminando con la situación actual de algunas "islas" energéticas, entre otras, la Península Ibérica, España y Portugal, que son incluso más "islas" desde el punto de vista energético que Gran Bretaña o Italia.

2.3. El transporte

En el ámbito del transporte se ha hecho un avance espectacular a lo largo de estos últimos años. Un transporte competitivo y eficaz en el ámbito de la Unión

Europea es clave para la competitividad de la economía. En este momento existe un *handicap*, el que haya entre medio punto y un punto del PIB en nuestra industria respecto a Estados Unidos debido a los problemas de transporte que hay en el ámbito de la Unión. En ese Libro Blanco, donde se plantean los grandes ejes para garantizar un transporte eficaz y fluido en los próximos años, los conceptos clave son:

- Intermodalidad,
- Mejor utilización de las infraestructuras.
- Transporte inteligente.
- Fuerte impulso del sector ferroviario.

2.3.1. El ferrocarril

El objetivo prioritario es conseguir la promoción del ferrocarril europeo. Esto exige, en primer lugar, que exista un ferrocarril europeo, y no quince ferrocarriles nacionales, o veinticinco en un futuro próximo. Y esto reclama la puesta en marcha de una red transeuropea ferroviaria, cuestión que ya ha sido aprobada con el primer paquete ferroviario, que comienza a funcionar a partir de marzo de 2003 y que se acompaña de la liberalización del sector del transporte ferroviario en el transporte internacional de mercancías.

Esto es sólo el primer paso en el avance hacia la liberalización del sector ferroviario como factor fundamental para introducir la eficiencia en este transporte. Su fraccionamiento provoca que nuestro ferrocarril de mercancías en la Unión Europea tenga al final una velocidad media de 17 kilómetros por hora, lo cual, evidentemente, le hace no competitivo, al margen de otras razones, como el transporte por carretera, por señalar un medio alternativo más eficaz. Un segundo paquete ferroviario supondrá normas comunes en la Unión Europea desde el punto de vista tecnológico y técnico que permitan la interoperabilidad de los sistemas en lo relativo a la seguridad, además de la apertura a la competencia también del cabotaje en el sector.

Si se hace referencia al ferrocarril, que es el gran avance en la liberalización, se puede afirmar también que en los servicios portuarios ya se ha aprobado la liberalización hace unos meses, cuya entrada en vigor facilitará también la competitividad de este sector.

Y en todo ello son necesarias las infraestructuras que acompañen las regulaciones y que permitan la vertebración del espacio europeo. De ahí que, aparte de hacer una propuesta de una modificación transitoria de las grandes redes transeuropeas, haya creado un grupo especial presidido por el antiguo Comisario *¿¿Vamirt??* para impulsar una revisión de las redes transeuropeas, contemplando no una Europa de 15, sino una Europa de 27 países, es decir, los diez próximos más los dos países con los que ya existen negociaciones abiertas, que establezca las bases de esa integración de los ejes físicos del transporte.

2.3.2. El espacio aéreo

En cuanto a la vertebración del espacio aéreo europeo, se propone el “cielo único”, lo que conlleva la optimización de la utilización del espacio aéreo en la Unión Europea. Al suprimirse las barreras administrativas -que suponen un elemento de ineficiencia-, se impulsa en el ámbito de toda la Unión lo que se llama “el uso flexible del espacio aéreo”, con una serie de medidas que benefician todos los campos:

- La mejor integración del uso civil y militar, de forma que, sin rebajar en absoluto las capacidades de defensa de la Unión Europea, se optimiza el uso de la totalidad del espacio europeo.
- La sinergia entre reglamentación comunitaria y peritaje técnico en el seno del Eurocontrol.
- La creación de una zona del espacio aéreo superior europeo fusionando las regiones nacionales existentes.
- Una gestión del tráfico aéreo mucho más eficaz, acortando tiempos de vuelo, descongestionando el espacio y reduciendo retrasos; lo que supone, además de un ahorro en el consumo de combustible y un beneficio para el medio ambiente, mayor comodidad para los pasajeros.
- La mejora en la gestión de las flotas por parte de las compañías aéreas.
- Refuerzo de la seguridad.

a) El proyecto Galileo

En la integración de las redes, el proyecto Galileo es clave. Este proyecto es dotar a Europa de un sistema de localización de posicionamiento por satélite, es decir, de un sistema equivalente al GPS norteamericano, pero de origen y titularidad europea, de uso y aplicación civil, que es una alternativa al sistema norteamericano o al futuro sistema ruso ¿¿Gloras??.

Esto significa que Europa no renuncia a ningún sector tecnológico y que dispone de las garantías sobre unas nuevas tecnologías que van a estar absolutamente presentes en la gestión del transporte, el llamado “transporte inteligente”, la logística, la gestión de flotas, pero también en todas las aplicaciones asociadas que cada día se desarrollan más, y en las que no se puede seguir dependiendo de un sistema que es único en este momento y que no tiene alternativa. Si bien el proyecto Galileo está aprobado, en estos momentos está bloqueado por dos países; se espera que en breve sea desbloqueado para seguir avanzando y que en el año 2008 esté operativo.

b) La cuestión de los cielos abiertos

La resolución del Tribunal de Luxemburgo sobre los acuerdos de cielos abiertos, que declara contrarios a los tratados los acuerdos de cielos abiertos suscritos por distintos países de la Unión con Estados Unidos, se ha convertido en una cuestión clave. Los acuerdos de cielos abiertos impiden la realización del mercado interior y suponen una fragmentación del mercado de la aviación en el ámbito europeo. Pues bien, se espera que próximamente el Consejo de Ministros dé un mandato a la Comisión para negociar con Estados Unidos un acuerdo mercado europeo-mercado norteamericano que sea mucho más equilibrado y que permita además consolidar definitivamente ese mercado europeo de la aviación y realizar el mercado europeo y su liberalización total.

c) Seguridad y competitividad

- Garantías en el transporte

Si se habla de liberalización y de integración de los espacios, hay un elemento crucial: la seguridad, un factor esencial para hablar de una economía competitiva. Una economía competitiva tiene que tomar en cuenta todos los costes, incluso los de seguridad, no puede ser que sencillamente la sociedad asuma estos costes, lo que se ve en el caso del Prestige.

Esto es algo que, cuando sucedió hace tres años el desastre del Erika, desde la Comisión se impulsó de manera decidida. Yo estaba dispuesta a que no volviera a suceder lo que había sucedido en catástrofes anteriores -la del Amoco Cádiz y la del Mar Egeo o la del Casón-, donde, una vez terminada la marea negra, los Ministros se olvidaban de las modificaciones que había que realizar y de las garantías que había que adoptar. Se consiguieron una serie de acuerdos, menos ambiciosos que las propuestas iniciales, pero importantes:

- Reforzar el control por parte de las autoridades portuarias, llegando incluso a poder impedir la salida de un barco no sólo por razones de falta de seguridad o por problemas internos del barco, sino también por problemas de situación climatológica de riesgo claro.
- Reforzar el control y la calidad de las inspecciones hechas por las sociedades de clasificación.
- Acelerar la supresión de la utilización de los petroleros de casco simple.
- Definir los puertos de refugio.
- Reforzar las capacidades de control en el tráfico marítimo y el intercambio de información.
- Incorporar una agencia de seguridad marítima.

Lamentablemente, estas medidas no han sido aprobadas hasta hace unos meses, a pesar de que desde marzo de 2000 estaban todas las iniciativas encima de la mesa de los Ministros y del Parlamento Europeo; se ha tardado demasiado y se ha llegado tarde para evitar el accidente del *Prestige*.

No se puede llegar tarde a otro nuevo *Prestige*; por ello hay que plantear de manera urgente la entrada en vigor de todas estas medidas e impulsar otras nuevas medidas, que están todavía sobre la mesa de los Ministros, como aumentar la dotación de los seguros para indemnización hasta los mil millones de euros o impulsar en el ámbito de la Organización Marítima Internacional la exclusión de los petroleros de casco simple. Y, desde luego, ya en el ámbito de los distintos países de la Unión, adoptar la decisión, que puede aprobarse mediante norma administrativa, de que no se pueda transportar en el ámbito europeo petróleo pesado como el que cargaban el *Erika* o el *Prestige*, es decir, el más contaminante; permitir sólo petroleros de doble casco; y eso es algo que hay que poner en práctica ya para que no vuelva a suceder otro desastre de esa magnitud.

No obstante, todo esto no basta; pienso plantear en la Organización Marítima Internacional que hay que hacer una revisión del Derecho marítimo internacional en lo que se refiere al transporte de mercancías peligrosas. En el siglo XIX un capitán y un barco sólo ponían en riesgo sus vidas, el barco y la carga del barco; hoy día algunos barcos, los que transportan mercancías peligrosas, ponen en riesgo todo eso, pero además la hacienda de los ribereños y el medio ambiente. Por ello, es absolutamente imprescindible que respecto al transporte de mercancías peligrosas haya una reconsideración de carácter urgente del Derecho marítimo internacional.

- Seguridad nuclear

En cuanto a la seguridad nuclear, en la mesa del Consejo de Ministros está planteado, y en el Parlamento, aunque sólo para opinión, un paquete completo que busca normas comunes en el ámbito de la Unión Europea. Va a ser el desarrollo más ambicioso del Tratado de *¡Uratón?*, que, aunque existe, prácticamente no se ha utilizado y cuyo fin es la coherencia en el ámbito de la construcción europea, sobre todo cuando se está cara a una ampliación en la que hay cinco países que tienen centrales nucleares, instalaciones nucleares, y algunas de ellas no de los mejores niveles de seguridad.

Ese paquete de seguridad nuclear pretende que, al igual que se han adoptado unas normas para regular la calidad de las aguas de baño interiores en el ámbito de la Unión Europea para evitar perjuicios a la salud si alguien se sumerge en un lago o en río, se den también unas garantías equivalentes a todos los ciudadanos a través de las normas de seguridad nuclear en el ámbito de toda la Unión Europea.

Por último, decir que el transporte y la energía son dos sectores absolutamente claves para la competitividad de la economía europea. En Barcelona, después de lo decidido en Lisboa, recibimos un claro mensaje: la

urgencia, la necesidad de seguir adelante con una política de liberalización equilibrada, una liberalización regulada -aunque pueda parecer una contradicción, no lo es, y se está constatando en el ámbito de la Unión Europea- que haga hincapié en las necesarias reformas estructurales, pero que a la vez mantenga y saque adelante el modelo europeo con esos aspectos de servicio público a los ciudadanos, que suponga además que vaya acompañada de las adecuadas infraestructuras, ya que ésta es la mejor receta para que Europa recupere confianza y emprenda decididamente la senda del crecimiento de la competitividad y del empleo. Únicamente así nuestra política favorecerá el desarrollo en el ámbito europeo, un ámbito que hoy día engloba a 350 millones de habitantes, pero que en breve pasará 450, y Europa tendrá la capacidad de servir como motor de desarrollo para nuestros propios países, pero también para el mundo entero.

COLOQUIO

- Keith Johnson (Corresponsal de *Wall Street Journal*). Usted ha manifestado la necesidad de una reforma urgente de la normativa marítima. ¿Tiene la impresión de que en Europa tienen “celos” de la manera unilateral en que Estados Unidos ha modificado la normativa marítima después de lo del Exxon Valdez? ¿Qué puede hacer la Comisión Europea para que las empresas petroleras no opten por utilizar buques con bandera de conveniencia? ¿Qué efecto real prevé que tendrá la lista negra cuando entre en vigor en el año 2003?

- Loyola de Palacio. Yo sí tuve una cierta “envidia” de la capacidad de Estados Unidos. Primero, porque en menos de dos años Estados Unidos ya había tomado todas las medidas para blindarse, y lo hizo al primer caso importante de contaminación por hidrocarburos que sufrió. Nosotros hemos tenido que tener, como he dicho, el Mar Egeo, el Casón, el Amoco Cádiz, el Erika, para de verdad ir adelante con medidas que, a pesar de todo, no fueron tan rotundas como las norteamericanas, y vamos a necesitar el Prestige para alcanzar el nivel de las medidas norteamericanas, porque, por supuesto, después del Prestige espero que aquellos Estados que se resistían a adoptar medidas más contundentes comprendan que no se puede andar con “paños calientes” en este asunto.

En cuanto a la lista negra, incluye los barcos que ya han sido objeto de detención más de dos veces en los últimos tres años. Esa lista negra, la primera que va a salir, va a ser muy incompleta. Entre otras razones, porque el nivel de inspecciones que se realiza en muchos puertos de la Unión Europea no es suficiente, y porque sólo con la entrada en vigor de la nueva normativa ese nivel de inspección se va a hacer mucho más rotundo y más a fondo y va a haber un mejor intercambio de información, no sólo por parte de las autoridades de inspección portuaria, sino también una obligación de información por parte de las compañías, las llamadas sociedades de clasificación, que son aquellas que garantizan en nombre de los Estados de pabellón que el barco en cuestión reúne las condiciones de navegabilidad adecuadas.

Sobre las compañías petroleras, señalar que el *Exxon Valdez* se llamaba Exxon, el Amoco Cádiz se llamaba Amoco... Esto quiere decir que las compañías petroleras tenían sus propios barcos, y que si se producían accidentes, su imagen quedaba afectada muy negativamente. Aprendieron la lección y han hecho algo que ha ido en detrimento de la calidad y de la seguridad: fletar barcos terceros, y, además muchas veces. Incluso después de que Totalfina (?) fletara el Erika y al final se descubriera, creo que hay todavía más compañías de pantalla intermedia. Es necesario clarificar y mejorar la responsabilidad en toda la cadena, y ésta es una de las medidas que hay que impulsar en el ámbito internacional. En ese sentido estoy al habla y ya tuvimos una reunión con las grandes compañías petroleras después del Erika; próximamente habrá otra reunión con ellas para decirles que no se puede seguir así. Bien es verdad que en el caso del Prestige, parece ser que no estamos exactamente ante una gran compañía petrolera, sino ante otro tipo de fenómeno.

- K. J. También ha hecho referencia a la enorme dependencia que tiene Europa de las fuentes de energía que vienen de fuera, especialmente de la OPEP, y ha mencionado algunas medidas, por ejemplo, el control de la demanda y una mejor gestión de la oferta. Quisiera que profundizara un poco más en lo que se puede hacer desde el punto de vista europeo para bajar un poco lo que sería esa dependencia brutal de la OPEP en un futuro. Y también quisiera que me explicara un poco más por qué sigue abogando tan fuerte por la energía nuclear como la solución a medio plazo.

- L. P. Las cifras hablan por sí solas. En este momento el 33% de la energía eléctrica europea se produce con fuentes de energía nuclear, que supone el 14% más o menos del mix energético europeo. La sustitución de la energía nuclear sólo se puede hacer con dos fuentes: renovables o energías fósiles, ya sea gas, carbón o petróleo. Y para dar una solución al problema hay que tener en cuenta el fenómeno del cambio climático, que obliga a reducir las emisiones de CO₂. Pues bien, la utilización de energías fósiles no ha evolucionado lo suficiente como para permitir el “secuestro” de CO₂; por lo tanto, queda únicamente la utilización de energías renovables si no se quiere aumentar de manera excesiva las emisiones de CO₂; concretamente, la sustitución supondría algo más de trescientos millones de toneladas de CO₂ al año por energías fósiles, que es más o menos lo que hay que reducir, y sencillamente no salen las cuentas.

Aparte de que la energía nuclear supone estabilidad en los precios y garantía de abastecimiento, hoy por hoy Europa no puede prescindir de ella. Y, sencillamente, no es que esté ni a favor ni en contra, es la realidad; no se puede ver sólo una parte de la historia. ¿Que la energía nuclear tiene riesgos? Ya lo sabemos; la energía nuclear tiene riesgos y problemas, como el tratamiento de residuos.

Así que es un hecho que no se puede prescindir de la energía nuclear. Y desde luego nadie había hecho tanto en Europa por las energías renovables hasta que yo llegué a la Comisaría, pero haciendo un esfuerzo muy fuerte de inversiones, de aumento del coste de la energía en Europa, las energías renovables como mucho podrán pasar del 6% al 10-12% en los próximos diez años, y con eso no se cubre ese 14% del mix energético; además va a seguir creciendo la demanda energética, por mucho que haya que hacer un esfuerzo claramente también en la eficiencia energética y en la reducción de la demanda. Por lo tanto, si no se puede prescindir de la energía nuclear, hay que garantizar el más alto nivel de seguridad, y para ello está el paquete de seguridad nuclear que he planteado. También es necesario seguir adelante con la investigación para resolver definitivamente el problema del tratamiento de los residuos, buscando salidas que permitan al final tener materiales inertes o reducir drásticamente la cantidad de residuos.

En cualquier caso, mientras tanto, el sistema más adecuado científicamente hoy día es el confinamiento en capas profundas, y también hay que resolver ese problema. En el paquete de seguridad nuclear está la exigencia por parte de los Estados de la Unión de designar los lugares de confinamiento profundo en los próximos años y de disponer de los fondos suficientes para llevar a cabo todas esas tareas -el confinamiento y desmantelamiento de las centrales cuando lleguen al final de su período de vida útil-, junto con la garantía de que

esos fondos van a estar disponibles. Porque ha habido un caso que es un ejemplo significativo; se ha producido la quiebra de una compañía eléctrica importante, que además tiene un componente nuclear muy fuerte, y lo que ha sucedido es que los fondos de desmantelamiento van a la quiebra. Eso es algo muy serio a lo que hay que hacer frente, y por eso también está contenido en el paquete de medidas presentado al Consejo de Ministros que se discute en estos momentos.

- K. J. Parece que en Estados Unidos ya tienen la cuestión del *deep geological storage*, el almacenamiento geológico profundo, en gran medida resuelta y que en la cuestión del residuo de extrema radioactividad ya tienen una solución. ¿En Europa hay algún tipo de plazo para solucionarlo?

- L. P. Sí. Sí, el año 2008, pero habrá que negociar con los Estados. En cualquier caso, Finlandia ya ha determinado exactamente el lugar donde va a llevar a cabo el confinamiento; un país que casi simultáneamente ha anunciado que va a incrementar su capacidad nuclear construyendo un nuevo reactor. Finlandia es un país muy respetuoso con el medio ambiente, pero no tiene alternativas para resolver el problema del CO₂. Y quienes están en el sector de la industria saben lo costoso que va a resultar cumplir con los objetivos, en el caso de España, de contención de emisiones de CO₂ en los próximos años.

- K. J. Si la energía renovable es una alternativa, sobre todo con el cambio climático que se sufre actualmente, y la Unión Europea tiene fijado el objetivo de fomentar cada vez más este tipo de energías, sobre todo la eólica, ¿qué cree que es más viable: seguir con la actual política de subvenciones a las energías renovables o buscar fórmulas alternativas, por ejemplo, un impuesto sobre las emisiones de carbón que reflejara los costes externos de la generación regional?

- L. P. Se está todavía en un momento de inicio, de arranque en el sector de las energías renovables, que no está todavía suficientemente maduro. En ese sentido, creo que los sistemas que se subvencionan a través de tarifa son muy positivos y la prueba está en que, por ejemplo, España o Alemania, que los aplican, son de los países que tienen un mayor desarrollo de energías renovables gracias a esos sistemas.

Yo apoyo la energía eólica, pero –y es una obviedad– necesita viento. Sirva como ejemplo el apagón en Cataluña en el invierno de 2002; de los más de tres mil kilovatios instalados, sólo doscientos estaban en funcionamiento; se produjo el apagón y no había capacidad de producción. Hay que saber que las energías renovables tienen ese tipo de problemas, la discontinuidad, el no control de su emisión, salvo en el caso de la energía hidráulica, donde hay una capacidad clara, o en el de la biomasa, si hay una gestión adecuada de la misma.

Hay que contar también con la termosolar; no tanto con la fotovoltaica, que tiene sus usos y aplicaciones, pero que en este momento no tiene unos resultados tan prometedores como la termosolar en orden a rebajar costes. Además, se debe dar un fuerte impulso a los biocarburantes, para lo que hay una propuesta de la Comisión que pretende que, de menos del 1% que supone hoy

día el consumo de los biocarburantes en la Unión Europea, se alcance el 5,75% en el año 2010; eso también tendría unos efectos importantes para dar respuesta y salida a productos agrarios, considerando que con la ampliación la capacidad de cierto tipo de producciones agrarias se va a incrementar de manera muy notable en el ámbito de la Unión Europea, lo que permitirá precisamente impulsar una política de biocarburantes que puede ser ambiciosa gracias a esas nuevas posibilidades.

- K. J. En cuanto al acuerdo de “cielo único” en Europa, como usted tiene fama de ser la abanderada de la propuesta, ¿de qué forma piensa afrontar las presiones tanto de los controladores aéreos como de los Estados Unidos, que mantiene que aun después del fallo de Luxemburgo, que sí se permite acuerdos bilaterales?

- L. P. El cielo único es una cuestión distinta a la de los cielos abiertos. El cielo único es algo que se entiende muy fácilmente. Por ejemplo, si alguien llega a La Junquera, nadie le pregunta ni qué características tiene su coche ni por su carné de conducir, sino que pasa directamente sin recibir ninguna indicación. Esto es gracias a los sistemas de señalización, a los sistemas técnicos; todo está homologado y es compartido de un lado y de otro, no hay fronteras.

En el ámbito del espacio aéreo hay fronteras administrativas por la sencilla razón de que la división del espacio es distinta de un país a otro, los sistemas utilizados también son diferentes. A partir de ahí, cuando llega un avión a otro país tiene que identificarse, pasa al nuevo control, que probablemente le dé instrucciones de subir o bajar en función de cómo tenga divididos los pasillos y los techos. En definitiva, hay una serie de cuestiones que hacen que al final todo eso además obligue a circular -porque a eso se une que parte de los países de la Unión Europea tienen todavía espacios reservados para uso militar- nada más que por unas grandes avenidas en el ámbito del espacio aéreo con una especie de fielatos o de aduanas que suponen una ruptura a lo largo del trayecto.

El cielo único supone las mismas reglas de gestión en todos los países de la Unión Europea, con los mismos sistemas que, por lo tanto, pueden estar integrados. Esto significa abrir un gran mercado para la industria que produce sistemas de gestión de tráfico aéreo y para la industria de navegación aérea, con lo cual va a haber una serie de ventajas importantes para mejorar la competitividad, rebajar costes, etc. Además de esa integración en el sistema técnico y en el sistema de gestión, implica que desaparezcan las zonas reservadas para uso militar, que, en principio, todo el espacio aéreo europeo sea utilizable y que sólo se reserven para los ejercicios necesarios en un momento determinado y durante un tiempo concreto los espacios necesarios para las actividades de defensa. Eso es el cielo único y eso es lo que espero que se apruebe próximamente.

Otra cuestión es que Estados Unidos haya firmado unos acuerdos de cielos abiertos con distintos países de la Unión. Son unos acuerdos que suponen unas ventajas para las compañías aéreas en ese país y para las compañías de ese país en Estados Unidos. Pero el problema es que excluyen a las compañías de los otros países europeos, que no puedan beneficiarse de ese acuerdo; por ejemplo, desde París no puede volar Lufthansa o British Airways o Iberia. Sin

embargo, Estados Unidos tiene firmados acuerdos de este tipo con todos los países de la Unión Europea con una posibilidad, y es que hay una cláusula que dice que se puede hacer un acceso desde un tercer país. La multiplicación de todo eso supone que, por ejemplo, una compañía norteamericana puede volar Múnich-París-Nueva York, mientras que Lufthansa no puede hacer Munich-París-Nueva York, así de sencillo. En cuanto a la exclusión de nacionalidad, cuando se habló de la fusión entre KLM y Alitalia, estas empresas se encontraron con que si había una fusión se perdían los derechos, o bien de los aeropuertos italianos, o bien de los aeropuertos holandeses, porque había una de las dos nacionalidades que se iba a perder, y entonces automáticamente se aplicaba la exclusión por nacionalidad. Ésta es sólo una de las consecuencias para el mercado interior europeo.

Europa, en el ámbito aéreo, no funciona país por país porque se ha establecido una integración del mercado, que regionalmente está hecha, y una liberalización interna. Teóricamente, el Madrid-Baleares puede ser hecho por cualquier compañía, y algunas de esas uniones regionales las hacen compañías de nacionalidad distinta a la del país. Pero el problema es que los acuerdos con Estados Unidos ahora son bilaterales, nacen país con país.

La solución está en hacerlo en un marco Europa-Estados Unidos, y ahí es donde se estará en una situación de igualdad y, entre otras cosas, de mayor equilibrio. Porque, por ejemplo, a la hora de discutir a Estados Unidos cierto tipo de prácticas -que entiendo que no eran muy conformes con la competencia leal_, después del 11 de septiembre, en que algunas de sus compañías han utilizado las ayudas estatales para retirar las tarifas en los vuelos a Europa, ningún país de la Unión Europea se atrevió a denunciar en estas cuestiones a Estados Unidos.

K. J. A propósito de la superación de fronteras, ¿cree que existen posibilidades de que se constituyan plataformas o compañías transnacionales a nivel europeo en el sector de la televisión? Se habla de cierto interés de Berlusconi en adquirir el grupo Telefónica Media. ¿No piensa que éste podría ser el principio?

L. P. No veo por qué no tiene que ser así. No es exactamente el área de mis competencias, pero es obvio que, a medida que se van integrando los mercados europeos, cobran más importancia las compañías europeas. En el ámbito del sector aéreo, es obvio que tan pronto como se resuelva la cuestión de los cielos abiertos con Estados Unidos habrá una concentración de compañías. Y no se va a mantener la situación actual en la que hay doce compañías de bandera; habrá unas compañías de bandera europeas -probablemente cinco o seis- y luego unas compañías regionales. Creo que eso sucederá en todos los sectores a medida que se integre el mercado y vayan desapareciendo las fronteras.

K. J. El Lehendakari, en su viaje a América Latina, aseguró que es posible que Euskadi pueda tener una doble asociación tanto con España como con la Unión Europea. ¿Se mantiene la conexión en su primera actitud frente al soberanismo de Ibarretxe?

L. P. Las propuestas del Lehendakari no tienen cabida en los tratados, lo hemos dicho rotundamente en el Parlamento.

Lo dije claramente en Bilbao, Ibarretxe falta a la verdad cuando dice que es que lo que él propone ya existe; no es verdad. Los tratados son claros, en los Consejos de Ministros los Estados tienen un representante con capacidad de comprometer al Estado, y no hay otra posibilidad. Entonces, la única manera de que Ibarretxe estuviera en los Consejos para comprometer sólo al País Vasco sería sencillamente que el País Vasco se convirtiera en un Estado miembro de la Unión Europea. Pero tengo la impresión de que eso no es lo que va a suceder, porque, primero, tendría que separarse de España y separarse de la Unión, automáticamente saldría de la Unión Europea y tendría que ponerse a llamar a la puerta, ésta es la realidad. Y perdería todas las ventajas de pertenecer a la Unión, es decir, las políticas comunes, las representaciones ante los organismos internacionales, por ejemplo, en la Organización Mundial de Comercio, las ventajas arancelarias, tendría que poner otra vez fronteras, aranceles, aduanas, cuotas... Luego tendría que pedir ingresar, y entonces, como bien se sabe, tendrían que decirle "sí" o "no" los titulares de la Unión. Por eso Ibarretxe falta a la verdad, no sé si por ignorancia o porque miente

- K. J. ¿El Presidente Aznar cuenta con apoyos en la Unión Europea para presidir la nueva Unión ampliada? ¿Pugnará con Tony Blair por ello?

- L. P. En primer lugar, creo que es a José María Aznar a quien hay que preguntar qué es lo que quiere hacer; en segundo lugar, actualmente se está en plena conferencia intergubernamental, y no sabemos qué es lo que va a pasar al final, o sea, que sería hablar de futuribles.

Dicho esto, lo que es claro es que José María Aznar, Presidente del Gobierno de España, tiene un gran prestigio en el ámbito europeo. España tiene un prestigio importante, y su Gobierno también, porque en un momento de dificultades España sigue creciendo más que el resto, porque España, que durante mucho tiempo pareció que tenía una especie de "maldición bíblica", según la cual tenía que conformarse con tener un veintitantos por ciento de paro, en seis años ha pasado del 23% de desempleo al 11%. El Gobierno español no se conforma con esta cifra y seguirá haciendo todo lo posible para que se reduzca, pero indudablemente ese porcentaje es una tarjeta de visita muy notable.

K. J. ¿De cuál de los tres candidatos actuales de la sucesión del Presidente Aznar le gustaría a usted ser Vicepresidenta en el Gobierno? ¿O prefiere que se haga verdad aquella frase de Aznar: "Y por qué no una mujer para Presidenta del Gobierno"?

L. P. Yo creo que los tres tienen grandes facultades. Dicho esto, el que cualquiera de ellos me propusiera ser Vicepresidenta sería un grandísimo honor, lo que sucede es que no creo que me lo propongan, y en cualquier caso serán ellos los que tendrían que decidir. Creo sinceramente que lo bueno del Partido Popular es

que tiene “en el banquillo” a personas con unas capacidades muy notables para desempeñar esa función una vez que José María Aznar deje su cargo.