



# DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

## COMISIONES MIXTAS

Año 2011

IX Legislatura

Núm. 207

### PARA LA UNIÓN EUROPEA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MIGUEL ARIAS CAÑETE

Sesión núm. 73

celebrada el martes 6 de septiembre de 2011  
en el Palacio del Congreso de los Diputados

Página

#### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora vicepresidenta del Gobierno de Asuntos Económicos y ministra de Economía y Hacienda (Salgado Méndez), para exponer el programa de estabilidad y convergencia, así como el programa nacional de reforma, antes de presentarlos ante las instituciones europeas para su supervisión, de acuerdo con lo establecido por la legislación comunitaria relativa al reforzamiento de la supervisión de las situaciones presupuestarias y coordinación de las políticas económicas aprobada por el Parlamento y el Consejo. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente del Congreso 213/000967 y número de expediente del Senado 711/000578.) .....

2

**Proposición no de ley:**

(Moción) por la que se insta al Gobierno a defender en el seno de la Unión Europea las posiciones del sector destilador y, en general, del sector vitivinícola español frente a la obtención de productos vínicos para la elaboración de un falso vino. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado. (Número de expediente del Congreso 161/002012 y número de expediente del Senado 661/000696.) ..... 2

Comparecencia del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta (Torrado López), para informar en relación con las actividades de la ponencia de estudio sobre las especificidades de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y su situación ante la Unión Europea. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Senado. (Número de expediente del Congreso 222/000032 y número de expediente del Senado 713/000991.) ..... 3

**Debate sobre:**

— Resolución de la Comisión Mixta sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) número 1927/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Fondo europeo de adaptación a la globalización [COM (2011) 336 final] [2011/0147 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000107 y número de expediente del Senado 574/000115.) ..... 9

— Resolución de la Comisión Mixta sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la normalización europea y por el que se modifican las directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/105/CE y 2009/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2011) 315 final] [2011/0150 (COD)] [SEC (2011) 671 final] [SEC (2011) 672 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000109 y número de expediente del Senado 574/000117.) ..... 11

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

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA VICEPRESIDENTA DEL GOBIERNO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MINISTRA DE ECONOMÍA Y HACIENDA (SALGADO MÉNDEZ), PARA EXPONER EL PROGRAMA DE ESTABILIDAD Y CONVERGENCIA, ASÍ COMO EL PROGRAMA NACIONAL DE REFORMA, ANTES DE PRESENTARLOS ANTE LAS INSTITUCIONES EUROPEAS PARA SU SUPERVISIÓN, DE ACUERDO CON LO ESTABLECIDO POR LA LEGISLACIÓN COMUNITARIA RELATIVA AL REFORZAMIENTO DE LA SUPERVISIÓN DE LAS SITUACIONES PRESUPUESTARIAS Y COORDINACIÓN DE LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS APROBADA POR EL PARLAMENTO Y EL CONSEJO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente del Congreso 213/000967 y número de expediente del Senado 711/000578.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados y senadores, se abre la sesión.

En primer lugar, quiero proponer, a petición del Grupo Socialista, la retirada del primer punto del orden del día: Comparecencia de la vicepresidenta y ministra de Economía y Hacienda, para exponer el programa de estabilidad y convergencia, así como el programa nacional de reforma, antes de presentarlos ante las instituciones europeas. Por unanimidad de la Mesa y portavoces se ha acordado someter a su consideración la retirada de este punto. ¿La Comisión así lo declara? (**Asentimiento.**) Se entiende retirado este punto.

El objeto de la comparecencia de la vicepresidenta será evacuado por el señor secretario de Estado para la Unión Europea en la próxima comparecencia que se celebrará la semana que viene, el día 13. En ella informará sobre los temas que estaban previstos y además abordará esta comparecencia.

**PROPOSICIÓN NO DE LEY:**

**(MOCIÓN) POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DEFENDER EN EL SENO DE LA UNIÓN EUROPEA LAS POSICIONES DEL SECTOR DESTILADOR Y, EN GENERAL, DEL SECTOR VITIVINÍCOLA ESPAÑOL FRENTE A LA OBTENCIÓN DE PRODUCTOS VÍNICOS PARA**

**LA ELABORACIÓN DE UN FALSO VINO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO. (Número de expediente del Congreso 161/002012 y número de expediente del Senado 661/000696.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se retira igualmente del orden del día el punto segundo: Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a defender en el seno de la Unión Europea las posiciones del sector destilador y, en general, del sector vitivinícola español frente a la obtención de productos vnicos para la elaboración de un falso vino, presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado. ¿Existe algún inconveniente para retirar este punto del orden del día? (**Pausa.**) Queda retirado.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA (TORRADO LÓPEZ), PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES DE LA PONENCIA DE ESTUDIO SOBRE LAS ESPECIFICIDADES DE LAS CIUDADES AUTÓNOMAS DE CEUTA Y MELILLA Y SU SITUACIÓN ANTE LA UNIÓN EUROPEA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO. (Número de expediente del Congreso 222/000032 y número de expediente del Senado 713/000991.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto tercero del orden del día: Comparecencia del presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta, para informar en relación con las actividades de la ponencia de estudio sobre las especificidades de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y su situación ante la Unión Europea, constituida en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea.

Doy la bienvenida a don José Francisco Torrado López, presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta y además viejo amigo de otras épocas, cuando ambos teníamos relación por nuestra condición de funcionarios públicos en esa ciudad autónoma. Nos conocemos hace muchísimos años. Le doy la bienvenida para que desarrolle las especificidades que tiene el puerto de Ceuta como motor de la economía de esta ciudad autónoma. Señor Torrado, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA** (Torrado López): Señor presidente, señorías, ante todo quiero darles las gracias por su invitación y por el trabajo que me consta están dedicando a la Ciudad de Ceuta con objeto de abordar sus especificidades en el ámbito de la Unión Europea. Se trata de un tema de especial trascendencia para el futuro de Ceuta y de los ceutíes. Con mi intervención trataré de completar la información de la que ya disponen, centrándome en la realidad del puerto de Ceuta, gestionado por una de las veintiocho autoridades portuarias del sistema portuario español, con singularidades y

especificidades dentro del mismo, tratando así de contribuir a que sus señorías tengan un conocimiento más completo de la situación global de la ciudad.

El presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta ya tuvo la ocasión de comparecer ante esta Comisión para informar sobre las especificidades de la ciudad, y lo hizo, en mi opinión, de forma clara, concreta y directa, señalando todos aquellos condicionantes y singularidades que afectan a la ciudad y que justifican un tratamiento diferenciado y específico por parte de la Unión Europea. Estos condicionantes afectan plenamente a su puerto y por tanto creo necesario recordarlos brevemente, porque constituyen el contexto en el que se desenvuelve nuestra actividad.

Como saben, señorías, los puertos desempeñan un papel esencial en la actividad económica de nuestros días. La globalización de las relaciones económicas ha constituido a los puertos como elementos fundamentales en los intercambios comerciales internacionales, a la vez que se han convertido en motores de desarrollo económico de las áreas en la que se asientan, desempeñando un papel fundamental para la sostenibilidad económica, social y ambiental de las mismas. En el caso de Ceuta, debido a los condicionantes y singularidades de la ciudad, esa importancia alcanza su máximo nivel, constituyéndose el puerto como el pulmón de la economía local y motor de desarrollo de la ciudad. Este papel fundamental para la economía local lo desempeña, como decía, el puerto, en el marco de un contexto jurídico y socioeconómico que condiciona de forma muy importante su gestión y toda su actividad.

Como ya saben, la Autoridad Portuaria de Ceuta es una de las veintiocho autoridades portuarias que configuran el sistema portuario español, sistema portuario cuya actividad viene regulada por nuestro ordenamiento jurídico de forma expresa, estableciéndose su régimen económico-financiero en la Ley 33/2010. Al mismo tiempo, desde la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, está vigente el principio de autosuficiencia económica de los puertos, en virtud del cual estos recaudan las tasas y tarifas por utilización de infraestructuras y demás espacios portuarios y prestación de servicios, que constituyen los ingresos de cada una de las autoridades portuarias. Dichos ingresos, además de otros eventuales que la legislación vigente les atribuye, tienen que cubrir todos los gastos de explotación, incluida la amortización de sus activos, más un rendimiento razonable de los mismos que se reinvierte en el sistema. Se consagran así los principios de autofinanciación del sistema portuario, autosuficiencia financiera de los puertos y autogestión, como pilares que deben guiar la gestión y la actividad del puerto de Ceuta, es decir, el puerto de Ceuta se financia con sus propios recursos, con los ingresos que su actividad genera a través de las liquidaciones de tasas y tarifas portuarias, pero no podemos olvidar que esos ingresos son a su vez costes para la Ciudad de Ceuta, para sus empresas y para sus ciudadanos. Estos ingresos se traducen en mayores costes para

el transporte de las mercancías y suministros que llegan a la ciudad, mayores costes para los servicios, mayores costes para el movimiento de personas entre Ceuta y la Península. Si bien el puerto está obligado a maximizar estos ingresos procedentes de sus tráficos, tráficos en su mayoría cautivos, no se puede cometer el error de convertir al puerto en un instrumento penalizador de la economía de la ciudad; antes al contrario, el puerto debe ser el motor de dicha economía. Vemos, pues, cómo todo este marco jurídico que define la forma de actuación del puerto de Ceuta tiene que compaginarse, además, con todos los condicionantes y singularidades propias de la ciudad, de modo que en la gestión del puerto han de hacerse difíciles equilibrios. Por un lado, nos encontramos con unas exigencias financieras que el propio puerto requiere para hacer frente a su funcionamiento, mantenimiento y renovación de infraestructuras, conservación y gastos de personal; por otro lado, tenemos una serie de condicionantes que no se pueden dejar de lado. El incremento de ingresos portuarios, necesarios para garantizar la calidad de los servicios que se prestan y el mantenimiento y creación de nuevas estructuras, tan necesarias para la economía local, no puede convertirse, a su vez, en una carga para dicha economía. La extrapeninsularidad, la reducida superficie de la ciudad, la escasez de recursos naturales y la condición de ciudad fronteriza son condicionantes que afectan de forma extraordinaria al puerto y a la comunidad portuaria en general.

Señorías, antes de entrar en ese marco en el que el puerto de Ceuta desarrolla su actividad, quiero darles un dato que refleja la extraordinaria importancia que para nuestra ciudad tiene su puerto, en el que existe una relación directa y diaria entre la ciudad y el puerto, entre las empresas y el puerto y entre los ciudadanos y el puerto. El nuestro es el único caso en el que todos los ciudadanos son usuarios y clientes del mismo. En Ceuta las instalaciones portuarias son mucho más que un nodo en la cadena logística necesario para el fomento de las relaciones comerciales; estas constituyen las instalaciones esenciales para el mantenimiento de las comunicaciones y la circulación de los ceutíes con la península, al ser la marítima prácticamente la vía de comunicación fundamental con el resto de España. Por ello, los ceutíes son clientes asiduos de las instalaciones portuarias, pero, además, son usuarios asiduos del dominio público portuario ya que como consecuencia de la reducida superficie de la ciudad se sitúan en este numerosas instalaciones esenciales y de uso cotidiano para los ceutíes —cito como ejemplo, y muchos miembros de la Comisión pudieron verlo en su visita a Ceuta, el parque marítimo del Mediterráneo, las pistas deportivas del parque Rey Juan Carlos I, el auditorio de la marina, así como numerosos establecimientos comerciales de diversa naturaleza—, que hacen que el ceutí viva a diario y haga uso de las instalaciones portuarias sin percatarse de ello, sin apreciar cuándo termina la ciudad y cuándo comienza el puerto.

Lo mismo podemos decir de las empresas. Consecuencia de nuevo de la reducida superficie de la ciudad, el puerto se constituye su principal polígono comercial, localizándose en las áreas del muelle Cañonero Dato y en la explanada de Poniente las instalaciones de más de doscientas empresas de la ciudad. De este modo, el puerto se convierte no solo en una instalación esencial por la que llegan a las empresas la totalidad de sus mercancías y suministros sino que, además, se constituye en el principal proveedor de suelo que hace posible que las mismas desarrollen su actividad en la ciudad.

Como ven, señorías, este papel fundamental que el puerto desempeña en la vida diaria de los ceutíes condiciona de forma muy importante su gestión. Por un lado, nos encontramos con un marco jurídico en el que se imponen unos criterios y principios económicos que hay que cumplir en la gestión del puerto, pero, por otro lado, vemos cómo el puerto es una instalación esencial, básica para los ciudadanos que constituyen su mercado cautivo y contra los que esos principios y criterios económicos pueden suponer un obstáculo importante a su bienestar y desarrollo. Estos condicionantes hacen que el puerto de Ceuta se encuentre con unas dificultades de partida añadidas que obstaculizan su actividad dentro del mercado portuario internacional y dentro del marco jurídico que le es aplicable.

Esta situación se pone de manifiesto en cualquier análisis DAFO del puerto de Ceuta. Así, destacaría brevemente los siguientes aspectos. Como fortaleza, merece una especial atención el Régimen Fiscal Especial de la Ciudad Autónoma de Ceuta, actualmente en plena fase de discusión para su reforma. El REF, unido a la situación geográfica reseñada anteriormente, hace este puerto especialmente atractivo para la presencia de algún operador internacional dispuesto a la financiación y explotación de las futuras infraestructuras portuarias previstas, especialmente en relación con el tráfico de avituallamiento.

En relación con la línea estratégica de excelencia operativa, se debe citar como principal debilidad el elevado coste de los servicios, en particular en los servicios de Marpol. Otra debilidad añadida es el envejecimiento de las infraestructuras, ya que a medida que transcurre el tiempo cada vez es menor la adecuación de los muelles para atender buques de mayor porte por falta de calado. Si se consiguiesen muelles con profundidad suficiente se podría abaratar el transporte de combustible hasta Ceuta y la repercusión del coste de flete sobre la tonelada se abarataría, hecho que mejoraría la competitividad del puerto. En cuanto a la autosuficiencia económica, nos encontramos la gran debilidad que se deriva de la existencia en Ceuta de unos gastos de explotación mayores que en el resto de los puertos. La disposición de suministros de todo tipo en Ceuta tiene un precio significativamente superior al de los mismos productos adquiridos en la península por efecto del transporte marítimo añadido al terrestre, lo que se traduce en un mayor gasto de conservación y compras.

En la misma línea, las tasas por utilización especial del dominio público —la tasa al buque, a la mercancía— se encuentran bonificadas respecto a las que se practicarían a los mismos tráficos en un puerto peninsular, lo que limita aún más las posibilidades de crecimiento económico del puerto. Al tratar la línea estratégica de optimización de infraestructuras hay que señalar como oportunidad el proyecto de nuevo acceso por carretera del puerto a la frontera, a ejecutar por el Ministerio de Fomento, así como la posibilidad de financiación privada del proyecto de ampliación del puerto.

A continuación haré una breve descripción de los tráficos e infraestructuras de nuestro puerto. Influenciado por su situación geográfica, como conocen, el puerto de Ceuta es enclave de tráficos cautivos, como son el tráfico de pasaje, vehículos y mercancías, fundamentalmente ro/ro. Además, su posición privilegiada le consolida como uno de los puertos por excelencia del avituallamiento a buques, aspecto este en el que seguimos creciendo últimamente con cifras que superan el millón de toneladas. Con todo, en el último año 2010 se superaron con creces los resultados de 2009 en este tráfico, creciendo un 19,98 por ciento y confirmando el buen momento en el que se encuentra el puerto de Ceuta en este sector, creciendo, por tanto, en toneladas y también en el número de buques que eligen Ceuta para repostar combustible, con una media diaria entre quince y dieciséis buques, y es que en el puerto de Ceuta los buques pueden realizar estas operaciones en muy poco tiempo, lo que supone un ahorro de costes considerable que lo hace especialmente atractivo para los armadores.

Para seguir avanzando en estos tráficos, quiero comentar que la primera fase de la ampliación del puerto de Ceuta ya ha sido culminada y la misma se compone de quince hectáreas, sobre la cual ya son varias las compañías que ha solicitado espacio para el almacenamiento de combustible, lo que garantiza el crecimiento de este puerto en un tráfico que ha despegado en los últimos años. Todo esto refleja el nivel e importancia que tiene este negocio en el estrecho de Gibraltar aprovechando el puerto ceutí las sinergias que se producen en el citado tráfico.

Respecto al tráfico de pasajeros y vehículos, tanto en régimen de equipaje como en carga, la modernización de las instalaciones ha llevado al crecimiento permanente del mismo, que se mantiene con cifras cercanas a los dos millones de pasajeros y cuatrocientos mil vehículos anuales, de los cuales el 70 por ciento son residentes en Ceuta. Un tráfico de línea regular que ha venido marcado por la incorporación de nuevas navieras. Esta apuesta por el tráfico de pasajeros favorecerá los intereses de los ceutíes, que ven con agrado el aumento de rotaciones.

Hay que significar que con la finalización integral de la estación marítima y otras acciones complementarias, como son las galerías de embarque de pasajeros, los recintos y superficies para el embarque de vehículos, las mejoras en los viales y acceso a la citada estación marítima, se ha conseguido un acceso ligero y cómodo para

el viajero, dando origen a una notable mejora en la calidad de las infraestructuras y los servicios ofrecidos a los usuarios que utilizan nuestro puerto como paso y, al mismo tiempo, cumpliendo con todas las exigencias en materia de normativa de seguridad.

Como decía anteriormente, la estrecha relación entre la ciudad y el puerto alcanza un significado especial en el caso de Ceuta. En la línea de generar alternativas y nuevas fuentes de ingreso para fomentar el crecimiento de la economía y el empleo de la misma y la captación de nuevos tráficos, la autoridad portuaria ha emprendido, en sintonía con el gobierno local, un plan de inversiones orientado a potenciar la infraestructura turística. En este sentido están las últimas actuaciones realizadas, como la adaptación del muelle España para la recepción de buques cruceros, la remodelación integral de la estación marítima, la puesta en marcha de nuevos servicios en la dársena deportiva, el ajardinamiento de diversas zonas del puerto, ya que es la puerta principal de la ciudad, y el acondicionamiento de los terrenos ganados al mar situados en la dársena este, reconvertido en el espacio donde se han asentado el parque marítimo del Mediterráneo, ampliando el denominado paseo de la Marina Española y permitiendo el establecimiento de un parque urbano de uso deportivo y un helipuerto cuya concesión se ha dado al Ente Público AENA. Consecuencia de todo lo anterior, es que el puerto de Ceuta se configura como un elemento dinamizador esencial de la economía local, sin el cual resulta inconcebible del funcionamiento de la misma.

Quisiera reseñar ahora, señorías, las principales actuaciones acometidas en materia de infraestructuras e instalaciones en los últimos años. Al igual que ya manifestó el presidente de la ciudad autónoma en su comparecencia, sería injusto no hacer referencia a las ayudas y fondos comunitarios recibidos y que han hecho posible, como hemos visto, gran parte de dichas actuaciones. Desde el año 1989, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha financiado gran parte de sus inversiones con estos fondos, destacando tres grandes apartados. El primero de ellos hace referencia a las actuaciones en infraestructuras, destacando, como decía, la creación de una dársena deportiva situada en el centro de la ciudad, con la que hemos mejorado las necesidades turísticas de la misma, así como el muelle para cruceros turísticos adosado al muelle España y la ampliación del puerto de Ceuta, fase inicial. El segundo correspondería a las mejoras en las instalaciones de la zona portuaria, y son las llevadas a cabo en la estación marítima, a fin de dar un mejor servicio de calidad para el tránsito de pasajeros, vehículos y mercancías. Se han mejorado nuevas dotaciones de equipamientos con la renovación de pasarelas. Por último, el tercer apartado son las actuaciones realizadas en la mejora de los accesos para el tránsito de pasajeros, vehículos y mercancías, así como las obras realizadas en materia de seguridad y protección, tanto de medios físicos como electrónicos, en los muelles y zonas de servicio del puerto. Sin esos fondos estas actua-

ciones no habrían sido posibles, con el consiguiente perjuicio que ello habría acarreado al puerto y a la ciudad. La importancia de las ayudas europeas en el caso de nuestro puerto se acrecienta debido a las dificultades de generación de ingresos provocadas por los condicionantes antes citados. En el propio texto de la Ley 33/2010 se reflejan parte de estos condicionantes a través de las bonificaciones de ultraperifericidad aplicables sobre las tasa del buque, del pasaje y de la mercancía. Estas bonificaciones reducen de forma muy importante las tasas portuarias liquidadas a estos tráficos, contribuyendo a reducir el coste del transporte, tanto de bienes como de personas, a y desde la ciudad, pero al mismo tiempo merman de forma importante la capacidad de generación de recursos del puerto. En su conjunto, y desde el año 1989, la Autoridad Portuaria de Ceuta va a recibir, incluyendo el actual programa 2007-2013, una cantidad superior a los veinte millones de euros de fondos europeos.

Para finalizar mi intervención, señorías, quisiera hacer referencia al desarrollo futuro del puerto. Respecto a sus infraestructuras, vienen configurándose en sintonía con las actividades marítimo-portuarias que se desarrollan en el resto de los puertos del Estrecho, considerándose las mismas como una oportunidad para consolidar esta zona como un nodo logístico fundamental para el tráfico marítimo este-oeste. Ello permitirá el crecimiento y desarrollo de la región y la creación de importantes sinergias que deben ser aprovechadas por nuestro puerto. Las expectativas del puerto de Ceuta para los próximos años pasan por dos aspectos fundamentales. El primero, por el aprovechamiento al máximo de todas sus potencialidades geoestratégicas, como puerto situado en un enclave privilegiado de acceso al Mediterráneo y de enlace entre Europa y África. El segundo, por el desarrollo de sus infraestructuras, que le permitan aumentar sus tráficos actuales y su diversificación, aprovechando sus valiosas fortalezas. Entre los proyectos de futuro en los que estamos trabajando podemos destacar los siguientes: los proyectos para la instalación de nuevas terminales de almacenamiento y distribución de combustibles en la primera fase de la ampliación; el proyecto para la instalación de una plataforma logística de vehículos; la culminación del proyecto de ampliación del puerto II fase, con todas las posibilidades de instalación de empresas y captación de nuevos tráficos que dicha ampliación implicará dadas las demandas del mercado; la potenciación del tráfico de cruceros y la construcción de una nueva dársena deportiva, dada la saturación de la actual.

Los puertos han sido, son y serán una pieza clave en el desarrollo de las ciudades de Ceuta y Melilla, pues la situación geográfica y sus limitaciones territoriales les otorgan un protagonismo vital y los convierten en motores esenciales para el funcionamiento de ambas ciudades y el crecimiento de sus economías. Sin embargo, la importancia estratégica de estos puertos, recogida en diferentes leyes, se ha enfrentado históricamente

con unas pobres infraestructuras y unos déficits acumulados de explotación que con el paso de los años han colocado a los puertos de Ceuta y Melilla en una posición de desventaja no solo para competir en igualdad de condiciones con el resto de puertos del Estado sino incluso para cumplir las funciones que les exige su respectivo entorno social y económico. Es cierto que el acceso a los fondos europeos y la creación del Fondo de compensación interportuario han permitido en las dos últimas décadas mejorar sus infraestructuras y cubrir parte de su déficit de servicios. Ahora bien, no es menos cierto que aún arrastran carencias del pasado, tanto en infraestructuras como en servicios y, sobre todo, que aún persiste en ambos puertos un déficit estructural de explotación que los coloca en una delicada situación desde el punto de vista de la competitividad.

Todo lo anterior, unido a la disminución de la percepción neta de los fondos europeos por parte del reino de España, a la nueva regulación del Fondo de compensación interportuario y a la nueva cultura empresarial que impregna el ámbito de gestión portuaria plasmada en la exigencia de rentabilidad a las autoridades portuarias, el 2,5 por ciento, deja a los puertos de Ceuta y Melilla lejos de la autosuficiencia económico-financiera. En efecto, su tráfico cautivo, con tasas bonificadas, y las funciones esenciales y de servicio público que deben cumplir hipotecan los objetivos de rentabilidad, frenan su crecimiento económico y dificultan la mejora de sus servicios, dejándolos en situación de desventaja respecto del resto de puertos del entorno competitivo.

Los ceutíes y melillenses además soportan un déficit de inversión en infraestructuras por habitante que los aleja de la media española, aumentando su alejamiento y dificultando los esfuerzos inversores de sus instituciones y empresarios. Por todo ello, los puertos de Ceuta y Melilla no pueden permitirse mantener por más tiempo sus deficiencias estructurales, de modo que se hace necesario arbitrar mecanismos de compensación, de ajuste estructural que permitan superar su déficit de explotación y de infraestructuras; asumir compromisos razonables de inversión y superar una política de explotación basada exclusivamente en tráficos cautivos, haciendo del puerto un elemento dinamizador de la economía de los *hinterlands* a los que sirven.

El nuevo marco legal que diseña la Ley 33/2010 para el sistema portuario español solo es compatible con el funcionamiento y crecimiento de los puertos de Ceuta y Melilla si se complementan los mecanismos de dicha ley con políticas activas y específicas de dinamización socioeconómica para dichos puertos. Por ello, consideramos además necesario arbitrar, desde los Presupuestos Generales del Estado, medidas que permitan subsanar el déficit de explotación de ambos puertos y que, junto con los fondos europeos necesarios, permitan abordar una política de inversiones que supere las carencias actuales de infraestructuras y, sobre todo, que les dote de la suficiencia financiera necesaria para cumplir los objetivos de interés general que les impone la ley, cumpliendo con

el papel dinamizador que les exige su entorno social y económico y, sobre todo, competir comercialmente y en condiciones de igualdad con los otros puertos del Mediterráneo.

Señorías, como ven he intentado reflejar la situación de nuestro puerto y la incidencia que tiene sobre Ceuta y sus ciudadanos, apelando ante esta Comisión, en la seguridad de que con su experiencia y su trabajo, juntos podamos alcanzar los objetivos que pretendemos, que no son otros que contribuir a que las ciudades de Ceuta y Melilla tengan los mismos estándares que el resto de España.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación abrimos el turno de portavoces. ¿Grupo Parlamentario Mixto, don Fernando Ríos? (**Pausa.**) No desea intervenir. ¿Por Entesa Catalana de Progrés, señor Battle? (**Pausa.**) Tampoco quiere intervenir. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular, la senadora doña Luz Elena Sanín? (**Pausa.**) Tiene la palabra.

La señora **SANÍN NARANJO**: Señorías, quiero agradecer, como no puede ser de otra forma, la comparecencia ante esta Comisión del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta y su excelente y brillante exposición. Esta ponencia, como bien saben, de estudio sobre las especificidades de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla tiene como finalidad especialmente concretar su situación ante la Unión Europea y, por supuesto, reivindicar un reconocimiento de un estatus específico y equiparable al de las regiones ultraperiféricas. Europa ha demostrado ser un espacio de geometría variable capaz de dar acomodo a las especificidades de todos y cada uno de los territorios y regiones. La historia de la Unión Europea es la de un proceso dinámico de conformación progresiva en la que la Unión ha ido avanzando con una vocación integradora, reconociendo las distintas circunstancias de cada una de las partes, de forma que nadie quedase excluido de ese proceso de consolidación de la Unión Europea. El propio Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, al regular la política de cohesión dispone, en el artículo 174, apartado tres, que entre las regiones afectadas se prestará especial atención a las regiones que padezcan desventajas naturales o demográficas graves y permanentes, como por ejemplo, entre otras, las regiones con escasa densidad de población, las regiones insulares, transfronterizas y de montaña, a fin de eliminar las barreras al desarrollo económico que sufren por su separación del continente. Esta precisamente, señorías, es la reivindicación que se hace, es decir, que se preste una especial atención a aquellos territorios transfronterizos, como son precisamente las dos ciudades de Ceuta y Melilla, únicas fronteras terrestres de la Unión Europea con África.

Con independencia de la posibilidad real de asimilar el estatus de ambas ciudades a las regiones ultraperiféricas, es posible, señorías, tratar de implantar una estrategia que permita el reconocimiento de su singularidad,

al margen de dicha asimilación, y sobre la base precisamente de las excepciones existentes en el Tratado de funcionamiento de la Unión Europea en la aplicación de las políticas comunitarias. Esta estrategia requeriría la identificación de las restricciones al mercado interior que sufren, tanto Ceuta como Melilla, para determinar las medidas específicas que deben reclamarse ante la Unión Europea. Como no puede ser de otra forma, estas medidas podían ser entre otras la renegociación del protocolo número 2 del Acta de Adhesión para la inclusión de Ceuta en la unión aduanera, siempre que sea compatible con el REF especial y su necesaria puesta al día y, por supuesto, siempre y cuando no se vean perjudicadas las actividades económicas desarrolladas al amparo de la condición de ser territorio franco. También podría ser el establecimiento de un régimen específico de reconocimiento de sus singularidades y muy especialmente un reconocimiento expreso en los reglamentos de aplicación de los fondos europeos equivalente a los realizados por la RUP o en el Reglamento (CE) 1083/2006, del Consejo, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Feder, al Fondo social europeo y al Fondo de cohesión.

Deben también tener menciones específicas las dos ciudades en el reglamento que regule el instrumento de financiación de la cooperación al desarrollo. Debe reconocérsele de forma específica en los reglamentos que establecen los programas marcos comunitarios para acciones de I+D+i. Deben tener acceso a los fondos I+D+i, que es precisamente uno de los primeros objetivos de la Unión Europea desde la Agenda de Lisboa del año 2000 para la consecución de una economía basada en el conocimiento. Para que ambas ciudades tengan iniciativas privadas, generen empleos y tengan crecimiento económico, necesitan ser un elemento atractivo para la inversión y, como no puede ser de otra forma, señorías, para eso se necesitan infraestructuras apropiadas, un régimen fiscal suficiente y coherente y un tratamiento específico dentro de la Unión Europea. No puede considerarse el PIB por habitante para acceder o no a los fondos europeos, porque este no es el indicador para medir la realidad de ambas ciudades, que perderán precisamente competitividad y convergencia al dejar de ser Objetivo 1 para la Unión Europea, dentro del nuevo marco presupuestario 2014-2020.

Como bien dice el señor presidente de la Autoridad Portuaria, el puerto es el motor dinamizador de la economía y es que no podemos olvidar que la falta de conectividad terrestre con el resto de regiones convierte en imprescindible los puertos de ambas ciudades para el transporte marítimo de mercancías y personas y, por tanto, como bien ha dicho, sus infraestructuras han de ser competitivas y suficientes para incentivar la inversión y el turismo. Si como todos sabemos, los productos, hasta los más básicos para el consumo, han de ser suministrados vía marítima desde la península, no pueden incentivarse, bajo ningún concepto, la inversión y el turismo mientras el coste del pasaje marítimo de per-

sonas y mercancías siga siendo uno de los más altos de España y de Europa, y precisamente es este altísimo coste el que viene a contribuir en gran medida al estrangulamiento del desarrollo económico y social.

Señorías, señor presidente, para terminar, consideramos que el Gobierno ha de replantearse cuál es el camino más conveniente para que la Unión Europea reconozca la singularidad de ambas ciudades, de tal forma que les permita afrontar su futuro en condiciones más idóneas y para ello se requiere de un marco de apoyo estable que se traduzca en un tratamiento similar o equiparable al que se le otorga a las regiones ultraperiféricas. Es fundamental pues defender ante las instituciones de la Unión Europea el mantenimiento, como mínimo, de los niveles de financiación procedentes de los fondos estructurales y de cohesión y muy especialmente la inclusión de los puertos de Ceuta y Melilla en los proyectos europeos al objeto de mejorar la sensibilidad y permitir la aplicación de otras políticas comunitarias en materia de transporte marítimo con las adaptaciones pertinentes a sus peculiaridades y con la aprobación de un régimen especial para ambos puertos, teniéndose siempre en cuenta su carácter de infraestructuras vitales para las comunicaciones, el desarrollo económico y los aprovisionamientos básicos. Qué duda cabe, señorías, que esta ponencia será, con la aprobación de todos los grupos parlamentarios que así lo deseen, un instrumento válido y eficaz para lograrlo.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz, don Álex Sáez Jubero, tiene la palabra.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Debo empezar, en nombre de nuestro grupo parlamentario, agradeciéndole al presidente de la Autoridad Portuaria, al señor Torrado, su comparecencia, que en parte ha sido una comparecencia lo suficientemente detallada y que nos ha aclarado muchas cuestiones y complementa también la visita que hizo esta Comisión a la Ciudad Autónoma de Ceuta y las explicaciones que sobre el terreno también nos dio el señor Torrado, que serán de mucha utilidad para las conclusiones que está trabajando esta ponencia sobre las especificidades de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, que en breve tenemos previsto concluir.

Debo decirle, señor Torrado, que somos perfectamente conscientes, quien conoce Ceuta y los que hemos tenido ocasión de estar en Ceuta, de la importancia, como usted ha referido, dinamizadora del puerto de Ceuta para la ciudad autónoma y la importancia que tiene el control del tráfico de pasajeros y de mercancías en el Estrecho y, por tanto, la importancia vital del puerto de Ceuta y en ese proceso también de construcción de la Unión Europea, con tantas dificultades, como bien conocemos, también en materia de transporte, en materia del mercado interior, todavía tenemos cuentas pendientes en relación con crear ese espacio común de transporte marítimo y, por tanto, mejorar también nuestro mercado interior y

todas las oportunidades que el transporte marítimo también puede dar para desarrollar una economía más eficaz, más moderna, más productiva y con mejores condiciones. No en vano, como usted bien conoce, el Libro Blanco de transportes de la Comisión Europea ya estableció como objetivo preferente para este próximo decenio crear un cinturón azul de libre circulación marítima en Europa y con el tiempo también a su alrededor y, por tanto, con ello crear un mercado interior del transporte marítimo sin divisiones. Ese es un objetivo, como tantos otros de la Unión Europea, que esperamos que sea a corto plazo. Quiero también valorar, y eso también quizá sería conveniente que expresara su opinión, la nueva Ley 33/2010, de Puertos, que también nos da nuevos instrumentos y nuevas condiciones para competir mejor y mejorar las estrategias de futuro y también para acceder al libre acceso a la prestación de servicios y mejorar el uso más eficiente de las infraestructuras portuarias.

Brevemente le haría cuatro preguntas que algunos diputados también me han sugerido que le pueda formular, algunos como el diputado, señor Segura, que no puede estar presente en esta comparecencia. Voy a referirme a cuatro preguntas concretas por si usted me las puede contestar. La primera sería: ¿Cuáles son los proyectos más relevantes de esta Autoridad Portuaria y en qué desarrollo de las políticas europeas a las que ha hecho referencia tiene recogidas en el Plan director del puerto, con el objetivo de mejorar el tráfico de mercancías? Una segunda que sería: ¿Si podría incrementarse el número de barcos que suministran combustible y mercancías en la lámina de agua portuaria de la ciudad de Ceuta, y qué actuaciones se podrían llevar a cabo? Una tercera: ¿Con las cantidades presupuestarias consignadas en el Fondo de compensación portuario se pueden realizar las ampliaciones que precisa el puerto con el objeto de proporcionar la línea de atraque a los posibles buques de crucero que podrían tomar Ceuta como puerto de visita? Una cuarta: ¿De la lectura de los datos vinculados a ingresos, que ha publicado el Ente Público Puertos del Estado para cada una de las autoridades portuarias españolas, se desprende que en el ejercicio presupuestario del 2010 la cifra de negocios ha ascendido a 15.1 millones de euros, lo que ha supuesto un aumento respecto al 2009 del 5 por ciento, mientras que los ingresos por tasas percibidas ha sido de 13.5 millones de euros, con un descenso del 10 por ciento, cuáles son, según su criterio, las razones de este último descenso en los cobros de tasas aparentemente incompatible con el aumento producido en la cifra de negocios? Muchas gracias por sus respuestas detalladas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torrado tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA** (Torrado López): Muchas

gracias, señorías, por las preguntas y las cuestiones formuladas.

Respecto a los proyectos, como decía en mi ponencia, hay algunos que no se hubieran podido ejecutar sin los fondos que hemos recibido, tanto comunitarios como los que corresponden, como bien sabe su señoría, a los planes de inversión con los recursos generados más el Fondo de compensación. Esa ha sido la línea de conducta y actuación del puerto. Respecto a los proyectos futuros, hay dos objetivos a culminar en este momento que están pendientes de analizar en los planes de empresa y en el plan de gestión del puerto, que son la culminación de la urbanización de la primera fase de la ampliación del puerto, a punto de finalizarse en esta anualidad, y otras actuaciones que había en materia de seguridad. Con vistas al futuro los proyectos a destacar serían la ampliación del puerto, segunda fase, que tiene el proyecto redactado pero pendiente de buscar como objetivo la forma de acometer su financiación, quizá con un modelo de obra público-privada. La incorporación de fondos haría posible, como se ha visto, que el incremento de superficie en el puerto de Ceuta permitiera aprovechar las sinergias del entorno, el crecimiento del tráfico que hay en el estrecho de Gibraltar, que, como bien sabe su señoría, es el segundo en el mundo de tráfico marítimo, con 115.000 buques año aproximadamente, siendo el primero el de Malaca, en Singapur. Esas alternativas, por la escasez de superficie que hay en la ciudad y por estar el puerto en sí mismo de cara a la ciudad, y el posible desarrollo económico serían los dos objetivos primordiales a defender. En cuanto al futuro, el otro proyecto sería, por la saturación y la apuesta que hace Ceuta por el turismo, la alternativa de acometer una nueva dársena deportiva, que haría posible incluso incrementar la capacidad, porque hoy en día está saturada prácticamente con el 80 por ciento de la propia flota de la ciudad —poca capacidad, como vemos, para buques en tránsito—, y uno de los instrumentos dinamizadores de la economía de Ceuta, como decía el presidente de la ciudad y como mantiene el puerto, debía ser el turismo. Esas dos infraestructuras, por tanto, las consideramos esenciales. Tenemos previsto acometer otras de menor importe, como la modificación de los calados en el puerto a fin de abaratar los costes de flete, puesto que hemos visto que el puerto de Ceuta tiene unas infraestructuras con una media de años y el puerto, por su situación económica de ingresos con las tasas bonificadas, no tiene capacidad, porque percibe fondos de compensación y tiene que afrontar los gastos de explotación y los de conservación sin penalizar al mismo tiempo, como decía, a los ciudadanos de Ceuta simplemente buscando una política de ingresos que por otro lado pudiera penalizarles. De ahí que los fondos comunitarios y el Fondo de compensación sean muy importantes, como lo han sido hasta ahora, para desarrollar el puerto e incidir en el desarrollo de Ceuta. Creo que con esto quedaría contestada en cierta medida la segunda pregunta sobre el Fondo de compensación.

Me preguntaba también sobre el combustible y las perspectivas de futuro. El puerto de Ceuta ha estado tradicionalmente dedicado a la actividad de *bunkering*. Sabemos que en ese entorno los puertos más importantes son los de Gibraltar, Algeciras y Ceuta. El incremento en número de buques y el crecimiento del año 2010 respecto a 2009 fue de prácticamente un 19,5 por ciento. Se han incrementado tanto el volumen de toneladas en avituallamiento como el de productos petrolíferos para poder atender esta actividad y se ha aumentado el número de escalas, el número de buques, pero, como bien sabe su señoría, la tasa al buque en el nuevo modelo de Ley de Puertos se ha reducido de forma importante en cuanto al margen máximo de aplicación respecto a años anteriores. La tasa del buque en todo el sistema portuario español, y en el caso de Ceuta aún más por las bonificaciones, se ha reducido de forma importante. Creo que la última pregunta se refería al porqué de la cifra de negocio. Era simplemente por el descenso que ha habido en las operaciones tránsito, en las que se ha ido reduciendo el tráfico de pasajeros, y hay que tener en cuenta que el tráfico de pasajeros y de vehículos es una cifra importante de ingresos para el puerto. No sé si he completado las preguntas que me había hecho su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún diputado o algún senador quiere hacer uso de un turno de nuevo? (**Denegación.**) En tal caso, queda concluida la presente comparecencia. Espero que hayan tomado los diputados y senadores notas de las aportaciones a los efectos de incorporarlas a las conclusiones de la ponencia.

#### DEBATE SOBRE:

— **RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA SOBRE LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NÚMERO 1927/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE CREA EL FONDO EUROPEO DE ADAPTACIÓN A LA GLOBALIZACIÓN [COM (2011) 336 FINAL] [2011/0147 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000107 y número de expediente del Senado 574/000115.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4.º del orden del día, resolución de la Comisión Mixta sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) número 1927/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Fondo europeo de adaptación a la globalización. Ha presentado dictamen al citado proyecto el Parlamento vasco. Tiene la palabra en primer lugar el señor Soravilla, ponente designado por la Mesa y portavoces en reunión de 21 de junio de 2011.

El señor **SORAVILLA FERNÁNDEZ**: El asunto tiene que ver con un fenómeno que todos reconocemos, que es el de la globalización. En principio, el fenómeno es extremadamente beneficioso. España conoce bien el asunto porque la primera globalización real de la historia la produce España con el descubrimiento de América y todos los tránsitos que se producen, y la actual, en la que nos encontramos, realmente aparece de una manera cuya mejor descripción es quizá la del liberal norteamericano asiduo colaborador de *The New York Times* Thomas Friedman en su libro *El Lexus y el olivo*. La publicación de este libro debe ser del año 2000 o 2001 y en él desentraña todo el asunto relativo a la actual fórmula que tiene el sistema de globalización. Primero son las comunicaciones, es decir Internet, eso a su vez nos lleva al tema de los mercados y, por otro lado, también el tema de los transportes, con todo el sistema de contenedores, que facilita enormemente los intercambios comerciales. Es verdad que hay una parte de esa globalización que tiene efectos muy positivos y hay una parte que tiene también unas consecuencias negativas. El propio Thomas Friedman, en el libro *El Lexus y el olivo*, hablaba precisamente de los inversores como uno de los asuntos elementales. Comparaba a los inversores con una especie de rebaño. Decía que el problema que se genera es que cuando uno se asusta se produce la estampida. Es lo que estamos viendo ahora, es decir, estaba adelantando unos años atrás lo que está ocurriendo hoy, la estampida del rebaño de invasores de las Bolsas. Esta es probablemente una de las consecuencias negativas de este proceso de globalización. También hay otras que son reconocibles, por ejemplo, uno de los problemas clave que tendrá el siglo XXI será el de las identidades, por un lado, nacionales de cierta radicalidad e identidades también de carácter religioso, también radicales. Estos son elementos negativos que se producen precisamente por esta sensación de globalización que nos deja de alguna manera desarraigados. Por último, están las laborales, que es donde se coloca precisamente el marco del tema que ahora nos ocupa. Hay una serie de elementos, como son la falta de competitividad de algunas sociedades, que producen un problema, que es el de la deslocalización. En este sentido va esta propuesta de modificación de un reglamento que apareció en el año 2006 por el que se creó este Fondo de adaptación a la globalización. El objetivo que tiene el fondo es la reinserción de los trabajadores despedidos por causa de las deslocalizaciones, que hay que justificar de alguna manera, pero también la creación de cooperativas, es decir, fomentar de alguna manera todo el sector productivo.

El reglamento original, que es de 2006, en la exposición de motivos habla de este fenómeno de la globalización, pero ya se anuncian en él algunos de los elementos que están produciendo por lo menos el comienzo de la crisis que estamos viviendo ahora en toda su intensidad. Es curioso que, como luego veremos, a lo largo del tiempo en 2009 este reglamento se modifica, pero —y es una de las grandes paradojas del Gobierno de España

en estos momentos— en 2006 el Gobierno es muy activo en la puesta en marcha de este fondo, el FEAG, cuando aquí está negando precisamente que haya ningún síntoma de crisis. Luego, en 2009, cuando ya han surgido todos los elementos negativos de la crisis y se modifica ese reglamento, el Gobierno seguía negándolo, y sin embargo en Europa, afortunadamente, por otra parte, se estaba trabajando muy intensamente en esa modificación del reglamento que lo que hacía era modificar y suavizar algunas de las intervenciones que tenía el FEAG pero limitando las condiciones de carácter temporal a que estuvieran vigentes hasta el 30 de diciembre de 2011. A la vista del agravamiento que se ha ido produciendo con la crisis, la propuesta que nos ocupa supone prorrogar la vigencia de esas condiciones que se establecieron en 2009 hasta la previsión de aquel reglamento original que coincidía con el marco presupuestario que finaliza el 31 de diciembre de 2011. Es evidente que el fondo complementa, por una parte, las políticas sociales de los Estados miembros; que, por otra parte, uno de los elementos fundamentales de la base de la Unión Europea, la solidaridad, la fomenta también entre los Estados miembros, y tiene con toda claridad un carácter transnacional porque permite que conjuntamente varios Estados hagan la petición de esa intervención. Por otra parte, tampoco entra en colisión con ninguno de los fondos europeos, por ejemplo, el Fondo social. En consecuencia, desde mi punto de vista —y estaremos dispuestos a debatirlo—, en ningún caso viola el principio de subsidiariedad, que es lo que estamos viendo en este momento, ni vulnera el principio de la proporcionalidad. Por otra parte, por la falta de competitividad que tenemos ahora en España, con casi 5 millones de desempleados, un 40 por ciento más de jóvenes, es evidente que necesitamos este tipo de ayudas y el Gobierno en el informe que ha remitido así lo reconoce. Dice también que ha sido siempre muy activo en la creación y defensa de todos estos elementos que ha ido modificando el reglamento original. Sin embargo, debemos decir que en esta Europa que estamos comprobando ahora tampoco hay una unidad de criterio. Estamos hablando del tema de la competitividad, y aquellos países que son competitivos dentro de la Unión Europea, como pueden ser Alemania, Gran Bretaña o Austria, no están en una disposición muy clara de apoyar este fondo, aunque afortunadamente para nosotros de momento, por lo menos que sepamos, no tienen todavía una mayoría de bloqueo, lo cual quiere decir que esta propuesta probablemente saldrá adelante. Desde el punto de vista económico, y con esto termino, el fondo tiene un tope que no puede superar de 500 millones de euros, y puedo decir que a lo largo de los años, desde 2006 y hasta el día de hoy, no ha habido superación de esa cifra sino mucho menos. Se ha llegado a los ciento y pico millones de euros como máximo. Quizá se pueda aumentar un poco, pero no va a haber una superación del tope previsto. En consecuencia, reitero que no hay violación de ninguno de los principios y pediría que el informe se votara en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún diputado o algún senador quiere hacer uso de la palabra en este punto del orden del día? (**Denegación.**) ¿Podemos entender aprobado el dictamen por asentimiento? (**Asentimiento.**) Así se declara.

— **RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA SOBRE LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA NORMALIZACIÓN EUROPEA Y POR EL QUE SE MODIFICAN LAS DIRECTIVAS 89/686/CEE Y 93/15/CEE DEL CONSEJO Y LAS DIRECTIVAS 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/105/CE Y 2009/23/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2011) 315 FINAL] [2011/0150 (COD)] [SEC (2011) 671 FINAL] [SEC (2011) 672 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000109 y número de expediente del Senado 574/000117.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día, resolución de la Comisión Mixta sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo del Consejo sobre la normalización europea y por el que se modifican las directivas 89/686 y 93/15 del Consejo y las directivas 94/9, 94/25, 95/16, 97/23, 98/34, 2004/22, 2007/23, 2009/105 y 2009/23 del Parlamento y del Consejo. Al proyecto ha presentado dictamen el Parlamento vasco, y en primer lugar tiene la palabra el señor Batlle Farrán, en sustitución del señor Sabaté, que era ponente designado por la Mesa y portavoces en reunión de 21 de junio de 2011 y que no ha podido asistir por estar convocado... (**El señor Sáez Jubero pide la palabra.**) ¿No va a ser el señor Batlle sino el señor Sáez Jubero?

El señor **SÁEZ JUBERO**: Sí.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Entonces tiene la palabra el señor Sáez Jubero.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Intervengo brevemente sustituyendo en esta Comisión al senador Joan Sabaté, que, como usted sabe, hoy no puede asistir a esta Comisión por estar compareciendo en el Parlament de Catalunya en relación con la reforma constitucional, a petición del propio Parlament. El señor Sabaté, que es quien ha efectuado este informe y quien ha estudiado a fondo estos reglamentos, ha emitido el informe que brevemente les voy a comentar.

En primer lugar, el objetivo de la propuesta de estos reglamentos es aumentar la contribución de las normas y

la normalización europea a la mejora del funcionamiento del mercado interior. La propuesta establece normas relativas a la cooperación entre los organismos nacionales y europeos de normalización y en la propia Comisión Europea; establece normas y productos europeos de normalización para productos y servicios, el reconocimiento de las especificaciones técnicas en el ámbito de las TIC y, finalmente, el establecimiento de principios básicos relativos a la financiación de la normalización europea. El ponente, el señor Sabaté, en relación con los informes que ha aportado para su estudio el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, ha valorado en el mismo sentido positivamente esta propuesta de reglamento básicamente por dos razones: una primera es que la armonización de las normas sobre productos a nivel europeo supera las barreras técnicas al comercio que pudieran existir como consecuencia de la existencia de normas nacionales contradictorias y, por tanto, que en consecuencia los problemas relacionados con la normalización a nivel europeo requieren precisamente una solución a nivel europeo. A este efecto, los Estados miembros no pueden alcanzar, a criterio del ponente, de forma satisfactoria el objetivo de garantizar el funcionamiento del mercado interior reduciendo los obstáculos al comercio derivados de la aplicación de distintas normas nacionales, por lo que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, el ponente considera, así como el informe que también ha aportado el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, adecuado y justificado alcanzar el objetivo indicado a nivel de la Unión Europea, y sobre esa base el informe concluye que estos reglamentos son conformes al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea. Por tanto, en el mismo sentido que en el informe anterior solicitamos por asentimiento la aprobación de esta conclusión y, en consecuencia, la no interferencia en el principio de subsidiariedad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún diputado, senador o senadora quiere intervenir? (**Denegación.**) No es así. Por tanto, ¿podemos entender la ponencia aprobada por asentimiento? (**Asentimiento.**) Así se declara.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión, y les recuerdo que tendremos otra reunión de esta Comisión mixta el próximo día 13 con la comparecencia del embajador de Polonia y del secretario de Estado para la Unión Europea, y el 20 tendremos la última reunión de la Comisión, la última de la legislatura, para aprobar la ponencia sobre Ceuta y Melilla.

Muchísimas gracias, señoras y señores diputados y senadores.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y cinco minutos del mediodía.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**