



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 660

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 39

celebrada el martes 7 de octubre de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015. (Número de expediente 121/000118):

- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001944), Socialista (números de expediente 212/001860 y 212/0001864), de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001824) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001800) 2
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001946) y Socialista (número de expediente 212/001865) 12

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2015. (Número de expediente 121/000118).

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001944), SOCIALISTA (números de expediente 212/001860 y 212/001864), DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (Número de expediente 212/001824) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 212/001800).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, abrimos la sesión de la Comisión de Fomento, cuyo orden del día ustedes conocen. Vamos a continuar con la recepción de comparencias de personalidades y funcionarios de la Administración General del Estado en relación con la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015.

En primer lugar, contamos con la presencia de doña Carmen Librero Pintado que, como ustedes conocen, es la secretaria general de Transporte. Va a responder a las peticiones de comparencia de los grupos Popular Socialista, La Izquierda Plural y Catalán (Convergència i Unió). Asimismo, las preguntas que se quisieran formular en temas de AENA serán planteadas a la secretaria general de Transporte. Muchas gracias, señora Librero, por estar aquí. Tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco en esta Comisión para presentar el proyecto de presupuestos generales para el año 2015, relativo a las actuaciones en el ámbito de la competencia de la Secretaría General de Transporte y de la Entidad Pública Empresarial Enaire. Como saben, corresponde a la Secretaría General de Transporte la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. Para el ejercicio de estas funciones dependen de esta secretaría general la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Transportes Terrestres y también están adscritos la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA y la entidad empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, así como también la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte.

Como expuso la ministra en la rueda de prensa de la presentación de los presupuestos el pasado día 30 de septiembre y ya señaló en su comparencia también el subsecretario de Fomento la semana pasada, el presupuesto del Ministerio de Fomento responde a estos dos objetivos prioritarios: por un lado, continuar en la senda de la recuperación económica y mejora de la competitividad, sentando las bases para la creación de empleo y, por otro lado, reforzar la inversión productiva como retorno económico y social. En el ámbito de esta secretaría general el presupuesto responde al objetivo de garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte de forma que aseguren la movilidad de los ciudadanos y de las mercancías. Empezaré por referirme a las subvenciones al transporte tanto de pasajeros como de mercancías y especialmente a las que perciben los residentes en territorios no peninsulares. A continuación, pasaré a las obligaciones de servicio público y los importes que el ministerio destina a garantizar los servicios que están declarados como tales. Seguidamente, me referiré a las partidas destinadas a salvamento y lucha contra la contaminación y a la Agencia de Seguridad Aérea y, por último, hablaré de otras partidas de menor importe para pasar, a continuación, a presentar el presupuesto de Enaire.

A las subvenciones al transporte el ministerio destina para 2015 un total de 419,38 millones de euros, incluyendo las bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares, las bonificaciones a familias numerosas, las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino en Baleares y/o Canarias y las autopistas del mar. Estas dos últimas subvenciones se encuentran incluidas en el presupuesto de la secretaría de Estado y el subsecretario del departamento ya se refirió a ellas en su pasada comparencia del jueves. Las bonificaciones al transporte aéreo y marítimo para los residentes no peninsulares son un instrumento fundamental para garantizar la conectividad entre los distintos territorios de España, que es una prioridad irrenunciable del Gobierno y, por eso, el Ministerio de Fomento asume un compromiso especial con estas ayudas. Los beneficiarios son los residentes en dichos territorios, así como sus familias y los nacionales de terceros países de larga duración. La bonificación se mantiene, como en otros años,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 3

al 50% del billete en los trayectos origen o destino en las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla y en cualquier otro destino u origen nacional, así como los trayectos interinsulares. Para el año 2015 se destinan cerca de 379 millones de euros, 319 en el ámbito aéreo y 60 en el ámbito marítimo. Se trata de una cantidad —379 millones— que aparentemente reduce la dotación respecto a la consignada en la Ley de Presupuestos de 2014, que fue de casi 430 millones, aunque en esta última estaban incluidos 88 millones para el pago de liquidaciones de ejercicios anteriores. En consecuencia, y descontando el efecto anterior, de estos 88 millones, en términos homogéneos para el ejercicio corriente, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2015 incrementa en esta partida 37 millones de euros. Por tanto, un 11% más respecto a 2014. Además del incremento presupuestario, el ministerio trabaja para mejorar la gestión de estas subvenciones, pues estamos mejorando los procedimientos de gestión y control de las liquidaciones mensuales, el sistema de verificación automática de residencia en los procedimientos de inspección sobre compañías y pasajeros. En 2013 se beneficiaron de estas subvenciones 11 millones de billetes y para 2014 tenemos previsto que se beneficien de estas subvenciones cerca de 16 millones de billetes. Estas subvenciones al transporte de residentes se suman a las dispuestas para bonificar el transporte de familias numerosas, que asciende a 8,4 millones de euros en 2015, distribuido en 7,3 millones en el ámbito marítimo y 1,1 millones en el ámbito aéreo. Por último, me gustaría destacar especialmente el esfuerzo realizado para incrementar la partida destinada a las subvenciones en el transporte de mercancías marítimo y aéreo, para el transporte desde los territorios insulares, con el objeto de paliar los efectos negativos de la insularidad y compensar los mayores costes de transporte de mercancías entre la Península y los archipiélagos. En 2015 se dota a esta partida de 28,8 millones de euros, lo que supone un incremento del 43% frente a 2014.

Paso ahora a referirme a las obligaciones de servicio público. Como saben, las obligaciones de servicio público son obligaciones específicas que pueden imponer los poderes públicos, el proveedor de un servicio de transporte, con el fin de garantizar la consecución de ciertos objetivos de interés público en los casos en los que el mercado por sí mismo no los pueda cubrir. Como contrapartida el operador puede recibir o una compensación económica o el derecho a la exclusividad a la prestación del servicio o ambos, con ciertas diferencias jurídicas entre la normativa específica para cada uno de los modos de transporte, es decir, el Gobierno puede garantizar la conectividad de un territorio del Estado cuando el mercado no provea de servicios de transporte en libre mercado en condiciones adecuadas, mediante el establecimiento de obligaciones en las que dicho servicio debe prestarse. El Ministerio de Fomento va a destinar en 2015 un total de 628 millones de euros para hacer frente a las obligaciones de servicio público en sus distintas modalidades, incluyendo las compensaciones a Renfe por las pérdidas de los servicios de cercanías y media distancia, los contratos aéreos de rutas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación de interés público. Mención especial merecen las concesiones de servicios regulares del transporte por carretera, que son servicios de titularidad pública que se gestionan por concesión, de forma que el operador privado que gestiona cada ruta tiene derecho a la exclusividad en la prestación del servicio, sin que el mismo tenga ningún coste para el conjunto de la sociedad, es decir, no hay ninguna compensación monetaria pública. En el caso de Renfe, el Ministerio de Fomento va a destinar un total de 608 millones, que es la compensación a Renfe-Operadora por la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril sometidos a obligaciones de servicio público, en doce núcleos de cercanías que son utilizados por más de 400 millones de viajeros, los servicios de media distancia, los servicios de la red de ancho métrico, que antiguamente eran los prestados por FEVE, y los servicios Avant, que son servicios regionales prestados sobre la red de alta velocidad. Esta partida incluye una parte, 501 millones de euros, en concepto de compensación por los servicios declarados obligaciones de servicio público de competencia estatal, prestados por Renfe en 2014, y la partida a compensar a Renfe-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya bajo la consideración de obligación de servicio público en el ejercicio 2014. Esta partida asciende a 107 millones de euros. El proyecto de ley de presupuestos incluye la disposición por la que se autoriza al Ministerio de Fomento a pagar directamente a Renfe por el déficit de los servicios de cercanías y regionales cuyas funciones fueron traspasadas a la Generalitat de Catalunya.

En el modo aéreo en España hay dieciocho rutas sobre las que el Gobierno ha establecido obligaciones de servicio público, trece de estas rutas en Canarias, cuatro en Baleares y una en Andalucía. De estas dieciocho rutas, doce se prestan sin ningún tipo de compensación estatal y en seis ha sido necesario licitar contratos para que la Administración compense el déficit de explotación que supone el cumplimiento de estas obligaciones. Esta compensación tiene un coste para el Ministerio de Fomento de 4,3 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 4

euros en 2015. Los contratos son los siguientes: en Canarias, las cuatro rutas son conexiones interinsulares para atender la conectividad en La Gomera y El Hierro, así como la conexión entre Gran Canaria y Tenerife Sur. Tras espirar el contrato del primer bienio, en la actualidad se ejecuta un segundo contrato bianual, adjudicado a la compañía Naysa, por un importe de 6,15 millones de euros y un plazo de vigencia de dos años, contados a partir del 1 de agosto de este año 2014. En Baleares hay una ruta, que es el enlace entre Madrid y Menorca, para los ocho meses del año de menor tráfico, de octubre a mayo. Las operaciones comenzaron en 2013 y se ha procedido recientemente a una nueva licitación en la que ha resultado adjudicataria la compañía Air Nostrum, que opera en la ruta por un periodo de dos años, con un importe de 2,4 millones de euros desde el 1 de octubre de este año. En Andalucía, hay una ruta, que es el enlace Almería-Sevilla, que en la actualidad se presta por la compañía Air Nostrum, según un contrato iniciado el 1 de agosto, por un periodo de cuatro años y con una compensación económica de 9 millones de euros. Por último, el presupuesto para 2015 incluye un total de 15,13 millones a destinar a contratos de líneas de navegación de interés público para garantizar la conectividad de los territorios no peninsulares. Este importe supone un incremento del 45,5% respecto al de 2014. Estos contratos corresponden a las líneas declaradas de interés público y que son Península-Canarias, Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Ceuta-Algeciras. El contrato de Península-Canarias se adjudicó en marzo de este año por un periodo de dos años, y durante el último trimestre de 2014 se van a licitar los contratos de Ceuta-Melilla y Melilla-Península.

Voy a pasar a referirme ahora al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA. Como saben, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea actúa como un órgano supervisor y, por tanto, cuenta con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil y le competen, entre otras, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y de la protección del usuario del transporte aéreo y su posterior elevación a los órganos competentes del Ministerio de Fomento, así como la evaluación de los riesgos en materia de seguridad en aviación civil. El presupuesto de AESA se incrementa de 61 millones de euros que tenía en 2014 hasta 66 millones de euros previstos para 2015. Este importante incremento, más del 8%, obedece a la estrategia del Ministerio de Fomento para reforzar la seguridad aérea, un incremento que, como todo el presupuesto de esta agencia, se financia con ingresos propios y con cargo a las tasas que percibe por la prestación de sus servicios.

Les voy a hablar ahora de los importes que el Ministerio de Fomento destina a las actividades de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, que se llevan a cabo a través de la Entidad Pública Empresarial Sasemar. Como saben, señorías, las funciones principales de Sasemar son el salvamento de la vida humana en la mar y la prevención y lucha contra la contaminación marítima; la prestación de estos servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo de seguridad y de la navegación de remolque y asistencia a buques, así como aquellos complementarios a los anteriores. Sasemar presta un servicio de calidad en todas estas áreas, con una disponibilidad de 365 días las veinticuatro horas, y para ello cuenta con una plantilla propia de 1.300 personas. No es necesario recordar, señorías, que la percepción de su actividad por parte de la sociedad es altamente positiva. Los objetivos que guiarán la actuación de Sasemar en 2015 suponen, principalmente, continuar con la mejora de la eficiencia, manteniendo los medios con los que cuenta la sociedad para realizar sus funciones e iniciando la renovación de los mismos que corresponden al periodo de 2014-2018, de acuerdo con la planificación aprobada, el Plan nacional de salvamento marítimo. Sasemar va a contar en el año 2015 con una aportación del Ministerio de Fomento que asciende a 140 millones de euros, de ellos 120 corresponden al importe destinado a financiar el coste de las actividades de Sasemar, subvenciones a la explotación, y 20 millones a las inversiones. Con esta cantidad para inversiones se atenderá a la amortización anual de las cuotas de *leasing* por la adquisición del nuevo helicóptero de gran porte por valor de 2,58 millones, la reposición de los equipos críticos en los centros de control y en la flota marítima, imprescindibles para el mantenimiento del servicio actual, y la renovación de dos embarcaciones tipo Salvamar, de las que componen la flota. Además, está previsto que Sasemar disponga de unos ingresos extrapresupuestarios por un importe de 14,4 millones de euros. No quisiera pasar a exponer el presupuesto de Enaire sin hacer mención a otras partidas del presupuestos de esta secretaría, que son relevantes pese a que su cuantía en términos relativos no parezca muy alta. Me estoy refiriendo a las ayudas a la formación y a las ayudas al abandono de la profesión, ambas referidas al transporte terrestre. Estas ayudas han aumentado respecto a 2014 y en 2015 se van a destinar 12,9 millones para ayudas al abandono de la actividad y se incluye una partida de ayudas para incentivar la formación de este sector, dotado de 4,2 millones de euros, que va a permitir realizar cursos por más de un millar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 5

A continuación, paso a exponer los aspectos más relevantes del presupuesto de Enaire. Como saben, el Real Decreto-ley 8/2014, modificó la denominación de las antiguas AENA Entidad Pública Empresarial y AENA, Sociedad Anónima. De esta manera, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, pasa a denominarse Enaire, mientras que AENA Aeropuertos pasa a denominarse AENA, S.A. En ese mismo real decreto-ley se establece que el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda es el presidente de la Entidad Pública Empresarial Enaire, que mantiene la titularidad de las acciones de AENA, S.A., y ejerce las competencias en materia de navegación y espacio aéreo. Como titular del cien por cien de las acciones de AENA, S.A., Enaire es la responsable de liderar el proceso de entrada de capital privado, que se va a desarrollar en dos etapas, como saben. En la primera etapa se formará un núcleo estable de accionistas que adquirirán conjuntamente una participación de hasta un máximo de un 21% de su capital. En la segunda fase habrá una oferta pública de venta, OPV, para colocar en el mercado otro 28%, de forma que la entrada de capital privado ascienda al 49% del capital de AENA y el resto, el 51%, continuará en manos del Estado a través de Enaire. En estos momentos, se encuentra en fase de análisis las ofertas presentadas para la constitución de este núcleo estable de accionistas y la salida a bolsa, prevista para el mes de noviembre.

Antes de centrarme en el tema presupuestario, me gustaría exponer brevemente el escenario actual del transporte aéreo y de la evolución del tráfico. En el pasado mes de agosto de 2014, los aeropuertos de la red de AENA, S.A., han vuelto a registrar, por décimo mes consecutivo, positivos incrementos de actividad, alcanzando una cifra de 22 millones de pasajeros, lo que representa un 6,2% más que en agosto de 2013. De esta cifra, más de 16 millones de pasajeros son internacionales, lo que supone un aumento de un 6,5%. En el mes de agosto de 2014, el aeropuerto de El Prat tuvo 4.243.000 pasajeros, la cifra mensual más alta de la historia de dicho aeropuerto, con un incremento del 8,6% respecto al mes de agosto de 2013. El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas contó con casi 4 millones de pasajeros, lo que representa una subida del 5%. También me gustaría significar que hay dos aeropuertos más de la red que alcanzaron su máximo histórico en ese mes. Me estoy refiriendo al aeropuerto de Alicante-Elche, que alcanzó 1.212.000 pasajeros, un 4% más que en 2013, y al aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, con 1.600.000 pasajeros, un 5,7% más. Asimismo, los aeropuertos canarios tuvieron incrementos importantes; por ejemplo, el de Fuerteventura un 14,6, el de Lanzarote un 12,1, La Palma un 11,3, Gran Canaria un 8,1, Tenerife Norte un 10,5 y Tenerife Sur un 7%, todos referidos también al mes de agosto de 2013. Por otro lado, los aeropuertos gallegos, un mes más, crecen en el tráfico de pasajeros; así, Santiago tuvo un crecimiento de 1,4, A Coruña, 15,9 y Vigo un 2,2. Otros aeropuertos a destacar en su comportamiento positivo en el tráfico son Ibiza, con un incremento del 9,3; Menorca, con un incremento del 8,5; Sevilla, con un incremento de 14%; Bilbao, con un incremento de un 11%; Asturias, con un incremento de un 19%; Melilla, con un incremento de un 27%, todos referidos también al mes de agosto de 2013.

En resumen, estos datos están ratificando que este año 2014 la tendencia de recuperación y de crecimiento de los pasajeros en nuestros aeropuertos, en su conjunto, ha sido muy positiva, porque en su conjunto llevan acumulados desde enero hasta agosto más de 133 millones de pasajeros, es decir, un incremento de un 4,5. Asimismo, son positivos en nuestra red aeroportuaria los crecimientos de operaciones aéreas, de aeronaves y de mercancías. También en el acumulado de enero a agosto, en operaciones se incrementó un 2,5% y en mercancías un 8,1%. En el escenario económico y de tráfico que acabo de exponerles, los objetivos y prioridades estratégicas de Enaire mantienen los establecidos desde el inicio de la legislatura para el antiguo Grupo AENA, y son, principalmente, la mejora de la calidad, de la eficiencia y de la regularidad en la prestación del servicio a los pasajeros; el incremento de los ingresos; la reducción y la optimización de los gastos de explotación; la mejora de la eficiencia y de la productividad; la reducción de la deuda y la racionalización de las inversiones ajustándolas a lo estrictamente necesario en función de la demanda real.

Antes de realizar una descripción de las grandes cifras explicativas del presupuesto, me gustaría hacer algunos comentarios sobre las tarifas. Como saben, el Real Decreto-ley 8/2014 establece que las tarifas aeroportuarias quedan congeladas hasta el año 2025, es decir, tendrán un incremento cero hasta ese año. Se trata del mayor esfuerzo por la estabilidad de las tarifas llevado a cabo por un gestor aeroportuario en el mundo. También quedan congeladas en 2015 las tarifas de navegación aérea, tanto de ruta como de aproximación. Para 2015, además de congelar las tarifas aeroportuarias, se van a mantener las bonificaciones actualmente aplicables, incrementándose incluso en un 5% la relativa a los pasajeros en conexión, o introduciendo las exenciones de apoyo a la aviación general. Estos incentivos a los que me estoy refiriendo es la prórroga del crecimiento de pasajeros, con una reducción del 75% en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 6

tarifa de pasajeros para viajeros adicionales a una ruta; reducción del cien por cien de la tarifa de pasajeros en rutas con destinos no operados en 2014; el incremento de las bonificaciones en pasajeros de conexión, que pasa de un 30 a un 35%, y la exención de las tarifas de las prestaciones por salida de pasajeros y seguridad para aquellas aeronaves con menos de cinco toneladas de peso máximo al despegue, como medida adoptada para beneficio de la aviación general. Además de los anteriores incentivos y bonificaciones generales, también se conservan en 2015 los que forman parte específica por el carácter insular en los aeropuertos situados en los archipiélagos canario y balear, así como en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y me estoy refiriendo a las bonificaciones de insularidad del 15% para los vuelos con Península y del 70% para los vuelos interinsulares y la prórroga de las subvenciones para todos los vuelos en la prestación de aterrizaje y pasajeros en los días valle de cada aeropuerto, que es variable para cada uno de los aeropuertos.

En cuanto a las inversiones, en el año 2015 está previsto que en AENA, S.A. se inviertan 499 millones de euros, que están dentro de los 450 previstos en el Real Decreto 8/2014, y en Enaire directamente 76 millones de euros. Las inversiones de AENA, S.A. abarcan las instalaciones de todos los aeropuertos de la red, de los cuarenta y seis aeropuertos y de los dos helipuertos. Las inversiones que realiza Enaire directamente se destinan a actuaciones de evolución tecnológica para los sistemas de control de tráfico aéreo, la modernización de los sistemas de comunicaciones y vigilancia, así como la mejora de la eficiencia en la explotación y mantenimiento de los sistemas. Con todo lo expuesto anteriormente, puedo decirles que en 2015 se prevé que en el conjunto de Enaire haya unos ingresos de 3.845 millones de euros, que supone un incremento del 2,5 respecto a 2014. Por otra parte, los gastos de explotación previstos para 2015 ascienden a 2.791 millones de euros, un 0,4 menor que los de 2014. Con estas cifras, el Ebitda previsto para 2015 está en 1.959 millones de euros.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para el ejercicio de 2015 vinculados al ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte se han adaptado a los objetivos generales del ministerio, incluyendo incrementos en las partidas en las que ha resultado necesario. Estos incrementos, como he ido detallando, se concentran fundamentalmente en las partidas destinadas a garantizar la movilidad y la conectividad de los ciudadanos y especialmente de los residentes no peninsulares.

Muchas gracias. Quedo a su disposición para atender a las preguntas que consideren oportunas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Carmen Libro.

Ahora es el turno de los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: En primer lugar, bienvenida a la Comisión, señora Libro.

Las comparecencias tendrían que servir para explicar qué objetivos tiene el Gobierno para el próximo año y qué cantidades económicas compromete en ellos, pero no solo una enumeración de cifras, y también para explicar qué parte de los de este año se están cumpliendo y cuáles no y darnos su opinión de por qué sucede eso —a estas alturas del año ya tienen datos— y así sabríamos en qué hay que rectificar. En definitiva, se trata de hacer mejores presupuestos —bueno, en nuestro caso mejores enmiendas—. Nos tendría que decir si han cumplido con lo que hace un año nos decía usted, que querían garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte, asegurando la movilidad de viajeros y mercancías; incrementar las bonificaciones al transporte de residentes no peninsulares y familias numerosas; aumentar la calidad de los servicios; fomentar la cohesión territorial; mejorar la seguridad y la protección del medio ambiente, en fin, todo eso.

Repararé algún detalle. Por lo que se refiere a la Dirección General de Transporte Terrestre, nos dijo entonces que quería aplicar la normativa de la Unión Europea, desarrollando la reglamentación que requería a lo largo de este año 2014 —no le he oído hablar de eso—. ¿Nos podría explicar, en lo que se refiere a dicha reglamentación, lo que han hecho y en qué punto están exactamente? Creo que tenían intención de iniciar su aprobación en diciembre del año pasado, ¿se plasma eso en alguna partida? Por otro lado, nos habló de que iban a utilizar nuevos pliegos de condiciones adaptados a la LOTT en el proceso de renovación de concesionarios de transporte público, regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera, renovaciones a terminar en 2018, nos dijo. ¿Nos podría decir si quedan todavía muchas concesiones por renovar, si se aplican los nuevos pliegos que nos anunció, si estará acabado el proceso en 2018? Nos habló de números, del programa de subvenciones y apoyo al transporte terrestre y del de ordenación e inspección del transporte también terrestre. En el primero figuraban 818 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 7

euros para compensar a Renfe-Operadora por la prestación de servicios de transporte de viajeros, los que nos ha explicado, sometidos a las obligaciones de servicio público, en cercanías, media distancia y Avant; y creo que eran 353 los previstos para compensar, por el mismo concepto, a Renfe-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya, por el mismo concepto de 2011 a 2013. Creo que estaban sujetos a un acuerdo —creo recordar que dijo eso—, ¿nos podría decir cómo se encuentra la ejecución de dichas partidas? En el segundo programa nos habló de una partida de más de 10 millones de euros para ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas autónomos, y era una cifra menor que la del año anterior, ¿podría decirnos cómo está yendo este programa a lo largo de este año? Por cierto, hace un año le preguntamos por el tacógrafo digital, y nos dijo en su respuesta que era un elemento importantísimo y esencial para garantizar la seguridad vial —fin de la cita—, no dijo más, por la eurovifleta y por las deslocalizaciones de plataformas logísticas fuera de nuestro país, que ni citó en su respuesta. Un año después, ¿se han pensado ya alguna respuesta que dé lugar a alguna partida presupuestaria para 2015? No las he encontrado.

Por lo que se refiere al sector aéreo, hizo énfasis en que destinarían 346 millones de euros para subvencionar el 50% el precio del billete aéreo. Ya he oído las explicaciones que ha dado, que habría un 11% más para los servicios regulares de los residentes no peninsulares, también en ayudas a familias numerosas, a garantizar la conectividad de los territorios insulares. Estamos en octubre, debe usted tener cifras que nos digan su grado de ejecución, ¿nos las puede facilitar? Hay un tema que ha sido motivo de preocupación. Partiendo de que compartimos que las bonificaciones son para quienes tienen que ser, partimos de eso, ¿nos puede decir para qué sirve tener implantado el SARA? Se lo digo por las declaraciones de la directora general de Transporte canaria, que decía que así y todo hay que llevar encima el certificado de residencia, ¿sigue siendo así? Se lo digo también porque el 1 de noviembre —quedan veintipocos días— todas las aerolíneas, navieras y agencias de viaje deberán estar adheridas a dicho programa, programa que algunos medios de comunicación, como el *Diario de Mallorca* —tengo por aquí el recorte—, ya dijo, creo que el 15 de julio de este año, que ya estaba obsoleto. En el ámbito marítimo, quisiera preguntarle un detalle. La partida destinada a la financiación de Sasemar, que nos dijo que era de 135 millones de euros —nos dijo, y así figura—, ¿será suficiente para este año? Lo digo por un tema que ha aparecido mucho en los medios de comunicación; este año han recogido continuamente la llegada a nuestro país de un buen número de personas procedentes de África, lo que ha supuesto, seguramente, un sobreesfuerzo económico. ¿Nos podría dar algún dato sobre lo que ha supuesto y si ha desequilibrado lo presupuestado?

De AENA ya no sabemos qué decir, mejor dicho, les volveré a repetir lo de cada vez: sus discursos se pueden resumir, de un lado, en hablar bien de las instalaciones y, de otro, criticar al anterior Gobierno que se endeudó para construirlas. Es como si les encantasen las tortillas y nos criticasen por romper los huevos. Y además, se dedican a presumir de su saneamiento financiero, un eufemismo, e intentar justificar la privatización del sector. Nosotros no encontramos nada para que puedan presumir de lo que han hecho. Es verdad que el Ebitda actual es mejor, que han mejorado los beneficios calculados antes de reducir los gastos financieros, lo han conseguido —y si no es así, rectifíqueme— aumentando las tasas aeroportuarias, que pueden contribuir a que algunos aeropuertos acaben no siendo competitivos, reduciendo la actividad en algunos y optimizando la plantilla, otro eufemismo, para no decir que han echado a 1.200 trabajadores. Por cierto, algún sindicato nos ha hecho llegar un documento —lo tengo también por aquí— con unas cifras que dicen que si sumamos a todos los empleados que se han visto afectados por las diferentes medidas de optimización de plantillas, la cifra sería de 3.486, ¿nos lo puede corroborar? ¿Continuarán en este camino en 2015? Así no hace falta ser un gran experto en gestión para sanear —sigo con los eufemismos— los resultados de una empresa.

Además, hay que citar lo que han llegado a reducir en inversiones respecto al anterior mandato. En 2011, ya estábamos en la crisis, eran 1.328 millones; en 2012, la inversión presupuestada fue de 1.015 millones, primer año del Gobierno del PP; en 2013, 840; en 2014, 550, o sea en este año, y para 2015 me parece que han presupuestado en inversiones 526, si no es así me lo corrige. ¿Invertirán los 550 que figuraban en el presupuesto para 2014 o no? Algún dato que nos ha llegado nos dice que no. Lo que han hecho ustedes no ha sido sanear, sino hacerles el trabajo sucio —esto no es un eufemismo— a los futuros propietarios, haciendo más atractiva la compra en el momento de malvenderla, porque parece que eso es lo que pretenden. Lo digo porque me viene a la memoria lo que dijeron ustedes cuando gobernábamos los socialistas. Se habló de 16.000 millones de euros para la entrada de capital privado y pusieron ustedes el grito en el cielo —consta en algún acta—; ¿ahora hablan ustedes de 3.400 millones de euros para vender?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 8

No sé, ¿barajan esa cifra? Me parece muy pequeña. No confundan entrar capital en el accionariado y vender, confusión que utilizó el jueves pasado el señor Garcés, el subsecretario del ministerio en su caso; entrada de capital es otro eufemismo, pero le entendimos bien, lo que pretenden es malvender AENA. Ya sé que ha hablado usted hoy del 49%, he sumado las dos cifras y da eso, pero es que ustedes pidieron un informe hablando del 60% el año pasado al Consejo Consultivo de Privatizaciones, ¿verdad? Ya justificó además lo de privatizar el señor Garcés —en el «Diario de Sesiones» del jueves pasado consta— diciendo que lo hacían por —textual— convicción ideológica, por puro liberalismo económico y porque nos lo creemos. Así se entiende lo que quieren hacer con la línea del AVE Madrid-Levante, que nos ha costado lo que nos ha costado y ahora la quieren poner en manos de una empresa privada. Curiosamente, no parecen seguir el mismo criterio con los peajes quebrados de sus radiales de Madrid, las ideadas por Cascos, inauguradas por Aznar y quebradas bajo Rajoy, que ahora quieren rescatar. No podrán decir que los socialistas no les advertimos que era un mal negocio. Si no es así, díganoslo, que no las quieren rescatar, para que figure en el «Diario de Sesiones» y nos quedemos más tranquilos.

Volviendo a AENA, su venta supondría abandonar al sector público, y tal vez ya ha habido demasiados sectores que han escapado a dicho sector y del control que ello supone, visto además lo bien que funciona —lo dicen ustedes—, ¿nos podría explicar qué ganarían con ello los ciudadanos? Lo que les serviría a ustedes para presumir, a nuestro juicio, es otra cosa, es si los cuarenta y ocho aeropuertos de interés general del Estado cumplen su función, diciéndonos, por ejemplo, si este 2014 han conseguido mejorar la movilidad de los españoles y si con los presupuestos para 2015 lo harán, qué partidas van dirigidas a ello o, si gracias a su gestión, están llegando más turistas a nuestro país y cuántos, de qué países, qué medidas lo han posibilitado, cuáles lo posibilitarán en los Presupuestos Generales del Estado para 2015, si han contribuido y en qué medida al desarrollo económico del país y si contribuirán en 2015, exactamente de qué manera, con qué inversión en estos presupuestos o, si gracias a su gestión, han contribuido a la vertebración territorial, con qué medidas concretas, con qué coste y, sobre todo, si han contribuido a la generación de empleo, gracias a qué medidas. ¿Cómo cuantificarán eso de cara al año que viene?

Soy diputado por Tarragona y es que no me lo perdonaría ni mi alcalde y aunque hoy toca generalizar, ya lo sé, permítame una pequeña licencia, ¿me puede explicar si piensan hacer algo con el aeropuerto de Reus? Si además puede tener AENA un Ebitda positivo, mejor, pero lo primero es lo primero. Aprovecho la ocasión para pedir que en este tema dejen a un lado su oscurantismo, se lo ilustro con su respuesta a una pregunta escrita de nuestro portavoz el señor Simancas, que le contestaron —son cuatro líneas—: El porcentaje, método y calendario del proceso de entrada de capital privado en AENA-Aeropuertos —ya sé que hoy ha especificado algunas cosas— todavía están sin decidirse de una manera definitiva. La decisión de dar entrada al capital privado en AENA-Aeropuertos se tomará cuando el Gobierno estime oportuno y si se dan las condiciones de mercado. Ha quedado claro, ¿verdad? No sé si a un diputado se le tiene que contestar eso. Finalmente, sabe el problema que está generando en el sector del taxi la implantación de Uber, entendiendo que las competencias son de quien son, ¿nos podría decir si de cara al próximo ejercicio van a impulsar alguna iniciativa para resolverlo o para que lo resuelva quien corresponda? **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Doy la palabra a la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ:** Señora secretaria general de Transporte, sea usted bienvenida. Aprovecho el inicio de mi intervención para desearle suerte en la impresionante tarea de llevar a cabo la gestión que usted tiene encomendada en estos momentos. Nos ha hecho una intervención basada en el realismo, en el realismo de unos presupuestos que van dirigidos fundamentalmente a la recuperación económica, a la mejora también de la competitividad de nuestra economía, pero sobre todo unos presupuestos que sientan las bases para algo tan importante, como usted ha señalado, que es la recuperación de empleo, que además buscan, en el área de su competencia, mejorar la calidad en el transporte y mejorar la movilidad de todos los ciudadanos. Lo ha dicho también al inicio de su intervención. Corresponde a su secretaría la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal y para ello nos ha desglosado los distintos presupuestos de la Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de la Marina Mercante, Dirección General de Transporte Terrestre, así como los de las distintas empresas asociadas. En nombre de mi grupo parlamentario quiero darle las gracias por su concisa comparecencia y por sus explicaciones y destacar el esfuerzo que se hace en la consignación presupuestaria de su área, sobre todo en el contexto económico que estamos viviendo. Los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 9

programas de su secretaría garantizan fundamentalmente la movilidad y que la misma se haga de forma segura en todo el territorio nacional. Si a ello añadimos las actuaciones relacionadas con salvamento marítimo, con la contaminación marítima y con el control de la seguridad aérea, para nuestro grupo parlamentario lo que usted nos ha expuesto tiene una especial relevancia y lo consideramos más que adecuado.

Permítanme que diga que consideramos fundamental el esfuerzo que se hace para garantizar unas políticas más dirigidas a los ciudadanos que lo que son las propias inversiones —conocemos que su área no es eminentemente inversora—, pero que son unas políticas que buscan algo fundamental, como es mejorar la movilidad, que buscan también mejorar la eficacia en la gestión de lo público como pilar fundamental para contribuir a las políticas que el Gobierno está llevando a cabo, como he dicho anteriormente, para la recuperación económica y para la creación de empleo. Usted nos ha detallado las subvenciones al transporte. Desde luego el presupuesto está dotado de las partidas necesarias para garantizar la bonificación de billetes de transporte aéreo y marítimo de los residentes en territorios no peninsulares y de familias numerosas. Quiero destacar aquí el incremento del 10,5% respecto del presupuesto del año 2014 y también el incremento del 22% de las subvenciones para el transporte de mercancías, tanto para el transporte de mercancías desde territorios insulares como para las autopistas del mar, lo cual también creemos que es fundamental para mejorar la competitividad de nuestras empresas, sobre todo de todas aquellas que están en el sector exterior y que además están dando muy buenos resultados. Las partidas destinadas a la financiación de obligaciones de servicio público, lo ha comentado usted, permiten asegurar la continuidad de estos servicios, tanto los que presta Renfe-Operadora como los relacionados con el transporte aéreo y los que garantizan los contratos de navegación en las líneas marítimas de interés público. Por tanto, a nuestro grupo parlamentario le parecen suficientemente presupuestadas.

Usted se ha referido a las tres grandes áreas que engloban las políticas de gasto de su departamento, por un lado las subvenciones al transporte, por otro toda la materia de regulación, de ordenación, de inspección, de seguridad y, finalmente, también salvamento marítimo. Desde luego la primera de ellas pone de manifiesto la importancia que está dando este Gobierno a la cohesión territorial, al equilibrio entre las distintas comunidades autónomas y las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla a través de esas subvenciones apoyando el transporte terrestre, apoyando el transporte marítimo y también, cómo no, apoyando el transporte aéreo, pero, como he dicho anteriormente, apoyando el transporte de mercancías extrapeninsulares. Creo que hay que poner en valor ese esfuerzo que se viene haciendo para garantizar la movilidad de los residentes no peninsulares y también hacer una consideración respecto al apoyo terrestre por carretera. Hay que destacar y valorar el esfuerzo que se realiza para compensar las pérdidas por las rebajas en las tarifas de los peajes, con esa cuantía de 43 millones de euros para bonificaciones de peajes para que no sea un coste añadido que reste a nuestra competitividad; ese 54% de bonificaciones para tramos de movilidad obligada cuando el itinerario alternativo tiene tráficos elevados; quiero destacar también el esfuerzo que se hace de 5 millones de euros para las bonificaciones a vehículos pesados o de otros 5 millones de euros para bonificaciones en horas valle.

Respecto a Sasemar simplemente me gustaría comentar el esfuerzo que se está haciendo por parte del Gobierno de querer prestar atención a esa obligación que tiene encomendada y que es tan importante, como es la seguridad en el mar y el control de la contaminación en caso de producirse. Me ha sorprendido la intervención del portavoz del Grupo Socialista. A él le preocupa, le preocupa al Grupo Socialista el presupuesto y la ejecución presupuestaria. Si por algo se han caracterizado los Presupuestos Generales del Estado del Gobierno del Partido Popular es por tener unas partidas ingentes de dinero denominadas pago de obligaciones pendientes de ejercicios anteriores. El presupuesto, si no hubiese tenido que contener esas obligaciones pendientes porque no nos las hubiésemos encontrado, desde luego podría dar mucho más de sí.

Haré una pequeña consideración sobre AENA y sobre Enaire. Tampoco le gusta al Grupo Socialista la entrada de capital privado. Eso es algo sobre lo que cada uno puede tener su opinión personal, pero quiero decirles que el Gobierno lo primero que ha hecho es poner en valor AENA para que esa entrada de capital privado sea beneficiosa para el sector público y para lo que siguen siendo AENA y Enaire, porque lo que no podríamos entender es que AENA efectivamente se malvendiese, eso nunca lo ha entendido un Gobierno del Partido Popular. Creo que aquí sobra tener que recordar el modelo de privatización que quería hacer el señor Blanco, ¿recuerdan ustedes? Concesionar El Prat, concesionar Barajas y de esa manera romper el modelo en red que tiene AENA. ¿Qué hubiese ocurrido con todos esos aeropuertos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 10

son deficitarios, cómo se iban a haber financiado? Por tanto, creemos que la operación que en estos momentos está planteando el Gobierno es la adecuada. Lo primero que se hace es poner en valor AENA para que esa entrada de capital privado se haga en las mejores condiciones, pero sobre todo también preservando el interés público, porque además el 51% sigue en manos del Estado y por tanto el control lo va a tener siempre el Estado.

Finalizo, señora Librero, diciéndole que tiene usted nuestro apoyo y que va a seguir teniéndolo en la ejecución de este presupuesto que hoy nos ha traído. Reconocemos su esfuerzo y sobre todo valoramos la eficacia en lo que se refiere a la gestión de las políticas de su departamento que, obviamente, no son fáciles. Simplemente le damos las gracias y le deseamos mucha suerte. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno para contestar de la secretaria general de Transporte, doña Carmen Librero. Tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Empezaré por contestar al diputado don Joan Ruiz i Carbonell y espero no dejar sin responder alguna cuestión. En cuanto al transporte terrestre, ha hecho una mención sobre los pliegos y la nueva renovación de las concesiones de autobuses. De acuerdo con lo establecido en la LOTT, se han cambiado los pliegos, se han publicado en el BOE los nuevos y ya se han hecho varias licitaciones. En junio se hicieron las primeras cuatro licitaciones de las cuatro concesiones de Madrid-Zaorejas-Sigüenza; Madrid-Ávila, Madrid-Plasencia y Madrid-Badajoz-Sevilla. En este caso íbamos haciendo dos, tres cada mes hasta finalizar la totalidad de las concesiones que estaban, por su periodo de vigencia, terminadas o a punto de terminar. Vamos a cumplir la finalización del proceso en 2018, teniendo todas las concesiones actualizadas. El objetivo fundamental en el que hemos pensado a la hora de establecer este nuevo pliego principalmente era mantener la sostenibilidad del sistema, pero adaptando mejor la oferta a la demanda, con unas tarifas más competitivas que cubrieran los costes de explotación actualizados en este momento. Hemos impulsado mayores estándares de calidad y hemos incrementado también los estándares tanto de eficiencia energética como de la seguridad en la prestación de los servicios. Eso va a llevar a que el transporte terrestre por carretera que, como saben, es uno de los más importantes dentro de nuestro territorio y el que mejor conecta y vertebramos nuestro país, va a seguir siendo un referente en Europa y en el mundo, como ya lo es en este momento.

En cuanto a los datos que me señalaba respecto a Renfe, quizá no los he detallado demasiado. No quería abrumarles con cifras y he intentado que mi comparecencia fuera más orientada hacia mensajes, objetivos y cuestiones a realizar que a una lista de cifras que a veces es aburrida y tediosa. En lo relativo a las OSP, de competencia de la Administración General del Estado, el año pasado en el presupuesto estaban pintadas dos cifras, por un lado 454 millones, que es de la Administración General del Estado, y para la Generalitat había 116 para el año 2014, pero había una partida de ejercicios anteriores que no se había hecho de 236 millones. La suma de estas cantidades arroja la cifra de 806,98 millones. Si eliminamos las partidas de años anteriores, lo que nos queda son 570 millones para el ejercicio de 2014, que, como sabe, cubren el déficit de 2013, porque estas partidas van con un año de decalaje. Para el año 2015 lo que estamos planteando son 608 millones para estas dos partidas, 501 millones para las obligaciones de servicio público, de competencia de la Administración General del Estado, y 107 millones para la Generalitat, como ya he dicho en mi exposición anterior.

En cuanto a las ayudas al abandono de la profesión, he de decirle que hemos incrementado la partida. Para nosotros es importante y es uno de los objetivos de la LOTT. Nuestro sector del transporte de mercancías es un sector en el que hay muchísimas empresas —por encima de las 100.000— y lo que estamos planteando, y ya se hizo con la LOTT, es reducir esa dispersión de empresas para fortalecer el tamaño de las mismas. Por tanto, estas ayudas son fundamentales para ir consiguiendo el objetivo de fortalecer nuestro sector del transporte de mercancías.

En cuanto a la Dirección General de Aviación Civil y el grado de ejecución de las obligaciones de servicio público, como ya he dicho, se han incrementado en el transporte aéreo, pasando de una cantidad de 352 millones para 2014 —de los cuales 279 millones eran para el ejercicio en curso (2014) y 73 millones de ejercicios anteriores— a 318,9 millones de euros en 2015 y nada para ejercicios anteriores. Por tanto, el incremento de este presupuesto 2015 frente al de 2014 es del 14% en el transporte aéreo para subvenciones a residentes. En cuanto al tema de las obligaciones de servicio público, como ya he dicho, se han licitado tanto las obligaciones de servicio público para Canarias, las cuatro que se han establecido, por un valor de 3,1 millones de euros, como la de Baleares, que es Menorca-Madrid, por un valor de 1,2 millones en el año 2015.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 11

En cuanto al certificado de residencia, es verdad lo que dice, que el Real Decreto de febrero de 2014 establece que para el 1 de noviembre todos los agentes que vendan billetes aéreos, así como todas las agencias de viajes —virtuales o no— y compañías aéreas tienen que cumplir el requisito de tener establecido en sus páginas web la posibilidad de establecer el certificado de residencia y a través de la aplicación SARA poderlo hacer de forma automática. Este es un trabajo que hemos hecho con mucha dedicación desde los últimos dos años, ha costado mucho esfuerzo y creo que con este nuevo paso conseguiremos una gran satisfacción por parte de la mayoría de los usuarios del transporte aéreo. Quiero decirle que, como todo en esta vida, no es blanco ni es negro y que los sistemas informáticos a veces fallan, es verdad que mucho menos cada vez que se perfeccionan, pero en el caso en que haya alguna limitación —por aquello de que el señor Oracle a veces falla en los planteamientos de los lenguajes entre los servidores de las aplicaciones—, durante el periodo que dure ese fallo del sistema, si se quiere utilizar el transporte marítimo o el transporte aéreo, de manera excepcional, será requerido llevar el certificado de residencia. Hay ciertos usuarios que se pueden presentar y cambiar su residencia de un día para otro, porque son libres de hacerlo, y acreditarse en el ayuntamiento para ser residentes. Desde que los sistemas de los ayuntamientos necesitan un tiempo real para meterse en sus sistemas y se trasladen, puede ocurrir que haya días en que esos ciudadanos no estén dentro del sistema de los ayuntamientos y por tanto los servidores y el sistema informático SARA no puedan acceder a eso de forma automática.

Respecto a Sasemar y la actividad que ha desarrollado en este verano en los meses de julio y agosto, se ha prestado asistencia a 5.471 personas, un 11% más que en 2013 y 45% más respecto a 2012. Eso se ha hecho sin incremento de ningún gasto en el presupuesto de 2014, es decir, que hemos absorbido ese incremento de actividad con el dinero dotado para Sasemar. Le he comentado en mi comparecencia que habíamos establecido unos ingresos extrapresupuestos que han sido del 14,4 millones de euros y se ha podido establecer de esa manera.

Respecto a cómo se ha desenvuelto el tráfico y cómo está esto beneficiando al turismo, ya le he comentado que todos los aeropuertos han sufrido unos máximos históricos, la mayoría de ellos en el mes de agosto, y eso es porque el turismo ha crecido. Por ejemplo, en Baleares el turismo ha crecido un 2,2% en este periodo de enero a agosto y recibió 8,48 millones de turistas. En Canarias ha subido el 11,9% sobre el periodo 2013 y recibió 7,2 millones de turistas adicionales.

En cuanto a lo que me plantea sobre AENA, creo que el modelo lo deben conocer perfectamente, porque obedece al que plantearon en agosto de 2011 de la privatización del 49% de lo que era AENA-Aeropuertos en ese momento y ahora AENA, S.A. Lo que sí hemos hecho y que de alguna manera va a garantizar que esto sea un éxito es un nuevo marco de regulación aeroportuaria para garantizar precisamente la movilidad de los ciudadanos y la cohesión territorial. Este nuevo marco de regulación, que viene en el Real Decreto 8/2014, del 4 de julio, fortalece los mecanismos para contar, primero, con una prestación de los servicios aeroportuarios en las condiciones adecuadas de calidad, de regularidad y de seguridad; además, desarrolla un modelo de gestión fundamentado en la eficiencia y en la sostenibilidad económica y, por último, puede contar con las infraestructuras necesarias adecuadas a la demanda de necesidades de la red de aeropuertos. Esto consolida de manera importante la gestión en la red y con ello conseguimos la conectividad de todos los ciudadanos de forma garantizada y especial. Para facilitar estas infraestructuras estratégicas también es importante mantener los aeropuertos en red y aprovechar la eficiencia y las sinergias de tenerlos de esta manera. Todo este nuevo marco regulatorio aeroportuario, insisto, se va a traducir en un documento de regulación aeroportuario que es llamado DORA y que se ha realizado por parte del ministerio y va a ser el que, de alguna manera, instrumentalice todos estos objetivos que le acabo de mencionar. Por lo tanto, creo que con el modelo que ustedes plantearon del 49% de privatización, como les he dicho, del 21% en núcleo estable y un 28% en OPV, y con este nuevo marco de regulación aeroportuaria, esta solución beneficiará a los ciudadanos y a toda la economía del país.

En cuanto al taxi y la relación con Uber —usted ha mencionado que hay diferentes marcos competenciales, efectivamente es así—, la Administración General del Estado no tiene competencias en el transporte urbano y hasta este momento Uber se está desarrollando en transporte urbano en Barcelona y desde hace pocas semanas en Madrid. Aun así, conscientes de que esto genera unas ciertas dificultades, el ministerio se ha puesto a trabajar en tres áreas. Por un lado, para el área de la inspección, se está estableciendo un plan específico. Tras una reunión a finales de julio con todos los directores generales de transporte terrestre de las comunidades autónomas, se acordó que este plan estuviera alineado para todas las comunidades. Además, establecimos un grupo de trabajo interministerial en el mismo mes de julio, creo que fue el 26, para tratar todos los aspectos, porque el transporte no solamente es un área lineal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 12

sino que tiene aspectos de empleo y fiscales. Dicho grupo está analizando y estableciendo las necesidades, si es que existieran, para ver la regulación y la supervisión de estas plataformas desde un enfoque mucho más homogéneo entre todos los sectores. Además, la ministra de Fomento remitió una carta al comisario de Transportes y vicepresidente de la Comisión Europea, señor Kallas, para plantear la necesidad de que se adopte un enfoque común en el ámbito europeo ante la aparición de estas plataformas. En este sentido, en una reunión informal del Consejo Europeo en Milán el pasado mes de septiembre, la ministra tuvo una reunión con el citado comisario Kallas, el cual comentó que sus equipos de la dirección de Transporte de la Comisión Europea ya estaban analizando qué se podía hacer para homogeneizar y armonizar las políticas en Europa. Creo que no tengo más que decir a don Joan Ruiz i Carbonell.

Respecto a la diputada del Grupo Popular, quiero agradecerle sus palabras y asegurarle que las cosas que estamos haciendo llevan un solo objetivo, que es incrementar la conectividad y la vertebración de este país, que no están siendo fáciles, que estamos echando muchas horas de trabajo, pero que nos sentimos plenamente reconocidos y confortados si estamos consiguiendo incrementar la conectividad y mejorar el transporte de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero, por su información. La despedimos y paramos un minuto hasta que llegue el nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001946) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/001865).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento con la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, que va a contestar a las solicitudes de comparecencias que formularon los grupos parlamentarios Popular y Socialista. Sin más dilación, doy la palabra al presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Muchas gracias, señor presidente, señorías, es para mí un honor comparecer ante la Comisión de Fomento para presentar un año más los presupuestos de explotación y de capital y los programas de actuación consolidados del sistema portuario de titularidad estatal que, como todos ustedes saben, integran los presupuestos y programas individuales de Puertos del Estado y de las 28 autoridades portuarias, elaborados a partir de la aprobación de los planes de empresa entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias, de acuerdo con los objetivos y principios establecidos por el Ministerio de Fomento, conforme con la política económica del Gobierno, de acuerdo con lo previsto en el capítulo I del título II y en el capítulo I del título III del libro I del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante. En ese sentido, quiero señalar en primer lugar que en la elaboración de los planes de empresa correspondientes al año 2015 de cada autoridad portuaria se ha alcanzado total acuerdo entre cada una de ellas y Puertos del Estado, no habiéndose producido discrepancias al respecto y demostrándose una vez más la alta capacidad de alcanzar acuerdos en el seno del sistema portuario de titularidad estatal. Agradezco desde aquí a todas las autoridades portuarias su actitud permanente y positiva al diálogo y al consenso, en beneficio de una gestión racional y eficiente al servicio de nuestros puertos y, por su gran influencia en la misma, al servicio de la economía productiva española y de su potencial exportador.

En términos generales, los presupuestos para 2015 consolidan la tendencia ya iniciada con los presupuestos de los ejercicios precedentes de esta legislatura, profundizando en principios y objetivos dirigidos a incrementar la competitividad de los puertos españoles, garantizando simultáneamente su viabilidad económico-financiera, principio esencial asociado al marco de autosuficiencia económica que rige el modelo de gestión de los puertos españoles, es decir, puertos saneados y puertos competitivos, con costes e infraestructuras marítimas y terrestres modernas y alineadas con los requerimientos de una demanda cambiante en razón de los procesos y exigencias asociados a la actual reorganización del transporte marítimo internacional y de la política de transporte europea dirigida a la potenciación de la intermodalidad, que permitan el crecimiento continuado de la demanda y el aumento de la inversión privada en los mismos, puertos, en definitiva, bien conectados con el sistema general de transporte y con suelo disponible para que puedan desarrollar todo su potencial industrial, comercial y logístico al servicio del desarrollo económico local, regional y nacional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 13

Los resultados de la política presupuestaria asociada con estos objetivos son evidentes y son particularmente destacables considerando el escenario de crisis económica de los últimos años. Los puertos españoles, señorías, siguen creciendo en tráficos, estando previsto superar este año el nivel precrisis hasta prácticamente los 485 millones de toneladas y superar en el año 2015 los 500 millones de toneladas, es decir con un crecimiento del orden del 5% respecto a la previsión de cierre del año 2014; unos puertos que han consolidado sus ratios económicos, absorbiendo sin mayores problemas el impacto de la reducción importante y generalizada de las tasas portuarias incluidas en los Presupuestos Generales del Estado para 2014 y las modificaciones normativas introducidas en la Ley orgánica 9/2013, de control de la deuda comercial en el sector público, que incluía, entre otras medidas, la desindexación del IPC de las tasas de ocupación y actividad, así como del valor de los suelos portuarios, y el aumento de bonificaciones en los casos de inversión privada en infraestructuras portuarias.

La mejora de la competitividad de nuestros puertos que estas medidas suponen se está demostrando completamente compatible con el crecimiento en los próximos años de los ingresos en cifras superiores a 1.000 millones de euros, dando lugar a unos Ebitda entre 500 y 600 millones de euros y a resultados del ejercicio entre 150 y 200 millones de euros, posibilitando la exigible amortización del endeudamiento del orden de 150 millones de euros anuales y una medida de inversión pública en el escenario plurianual superior a los 500 millones de euros anuales, una situación económica del conjunto del sistema que tiene su reflejo en los presupuestos individuales de cada una de las autoridades portuarias, compatibilizando la reducción de la rentabilidad de sus activos en aquellas rentabilidades muy elevadas con la mejora en las autoridades portuarias con rentabilidades reducidas o negativas.

La consolidación de fondos de maniobra positivos y crecientes en prácticamente todas las autoridades portuarias y los valores agregados actuales de los mismos, en el entorno de los 1.000 millones de euros y consolidados en el periodo 2015-2018 del orden de los 700 millones, estando cubierto el servicio de la deuda y la programación plurianual de inversiones, va a permitir proseguir con la política de reducción de tasas portuarias a través de todos los mecanismos previstos en la ley, es decir, cuantías básicas, coeficientes correctores y bonificaciones, adaptada en cada caso a las necesidades y estrategias de cada puerto y en función de la evolución de sus tráficos, así como contribuir a la inversión en infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria entre la zona de servicio de los puertos y las redes troncales, hasta ahora asumidas en exclusividad a través de fondos presupuestarios.

No se trata de que los puertos acumulen, pues, fondos de maniobra excesivos, sino que estos puedan emplearse en seguir profundizando en la mejora de su competitividad, vía reducción de tasas, o mejorando un aspecto esencial para su función intermodal, como es la conectividad viaria y ferroviaria de los puertos. Esta estrategia, señorías, es la que se ha concretado también en el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, en el que se ha incluido la posibilidad de ampliación de los plazos máximos concesionales si se mejoran las tasas, para contribuir a proyectos de conectividad, así como la creación del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuario. Es un real decreto-ley que, ampliando los plazos máximos de las concesiones demaniales portuarias de treinta y cinco a cincuenta años, nos sitúa en igualdad competitiva con otros países europeos —alguno de ellos no tiene plazos máximos para las concesiones portuarias— y favorece el incremento de la inversión privada en nuestros puertos, incluso pudiendo asumir la financiación de infraestructuras con periodos de vida útil superiores a los treinta y cinco años hasta ahora vigentes, como muelles que tienen cincuenta años de vida útil, y otras infraestructuras portuarias básicas, así como la introducción de tecnologías operativas de alto coste de implantación que inciden directamente en la productividad y por tanto en la competitividad de las terminales y que necesitan más años de explotación para generar flujos de caja que rentabilicen la inversión.

Si en los últimos años, en plena crisis económica, hemos sido capaces de mantener niveles de inversión privada elevados en nuestros puertos, que este año alcanzarán prácticamente los 500 millones de euros y en 2015 subirán a 680 millones de euros, la nueva normativa permitirá no únicamente consolidar estos valores, sino elevarlos, según nuestras previsiones, por encima del 20% sobre las previsiones realizadas y permitir en el medio plazo bascular en mayor medida la inversión pública a inversión privada, generando un círculo virtuoso que permita reducir las necesidades de generación de recursos de nuestros puertos para inversión y proseguir por tanto con la reducción de los costes portuarios. El proyecto de presupuestos 2015 que hoy se presenta no contempla, por cuestión de prudencia, ningún posible impacto de las medidas aprobadas en el Real Decreto-ley 8/2014, dado que su grado de impacto a nivel de cada autoridad portuaria dependerá de los operadores privados que decidan acogerse a las medidas aprobadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 14

De igual forma sucede en lo que se refiere al reflejo presupuestario del Fondo financiero de accesibilidad terrestre-portuario, dado que está pendiente su desarrollo reglamentario en lo que respecta a la dotación y aplicación de fondos, de acuerdo con lo previsto en el propio real decreto-ley. No obstante lo anterior, durante el primer semestre de 2015 estaremos en condiciones de tener aprobado dicho reglamento, así como de conocer los concesionarios que se acojan a lo que recoge la nueva disposición transitoria décima de la Ley de Puertos, incluida en el citado real decreto-ley, y el incremento de inversión privada y la mejora de las tasas para proyectos de conectividad, con la periodificación de ingresos que esto supone.

De acuerdo con estos principios y objetivos estratégicos, paso a informar en detalle sobre el proyecto de presupuestos para 2015, el cual contempla las siguientes cifras económicas correspondientes al presupuesto de explotación. Importe neto de la cifra de negocio. En relación con el importe neto de la cifra de negocio consolidado, el proyecto de presupuestos 2015 contempla un crecimiento global de 2,5% respecto al cierre de 2014, hasta los 1.004,2 millones de euros, fundamentado únicamente en el crecimiento de los tráficos. Conjuntamente con otros ingresos de explotación, la cifra global de ingresos asciende a 1.040,4 millones de euros. No se ha incluido la actualización de la cuantía básica de las tasas de utilización ni la actualización de las tasas de ocupación y actividad, al haberse suprimido la actualización automática de estas últimas, tal como se ha señalado.

Con objeto de consolidar los efectos individuales en cada puerto de la importante bajada generalizada de las tasas portuarias en el año 2014, este año se ha optado por reducir los costes portuarios no de forma generalizada sino adaptada a las necesidades, situación económica y estrategia comercial de cada puerto, a través de los coeficientes correctores de las tasas de utilización y el aumento de las bonificaciones. De esta forma bajan coeficientes correctores las autoridades portuarias de Coruña, Ferrol y Málaga, considerándose necesario que aumenten muy ligeramente las de Avilés y Marín. Las bonificaciones, en su mayor parte destinadas a captar y fidelizar tráficos portuarios y a tomar en consideración la condición de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad de los puertos de Balears, Canarias, Ceuta y Melilla, tienen un impacto global de 95 millones de euros, 850.000 euros más con respecto a 2014. Globalmente, pues, el impacto de la revisión de las tasas supone una reducción de las mismas en 667.000 euros en relación con el año 2014, lo que supone para el agregado del sistema portuario proseguir con la reducción de la carga impositiva en el conjunto de nuestros puertos.

Por el lado de los gastos de explotación, en 2015 el sistema portuario de titularidad estatal continuará el proceso de racionalización y contención del gasto corriente, aunque sin comprometer la adecuada explotación y operatividad de los puertos, alcanzando 958,5 millones de euros. Los principales conceptos de gastos de explotación en que incurren las autoridades portuarias son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y las dotaciones de amortizaciones, que mantienen entre ellos una proporción estable de aproximadamente 30%/30%/40%.

Los gastos de personal ascienden a 263,1 millones de euros, un 0,3% inferiores a lo presupuestado para 2014. En cuanto a los otros gastos de explotación, muestran un aumento para 2015 del 4,6% respecto a 2014, hasta los 272 millones de euros, mientras que para los ejercicios sucesivos se prevé un importante esfuerzo de contención, manteniéndose básicamente dichas cifras. Este aumento responde en su mayor parte a la incorporación en el presupuesto de los costes adicionales necesarios para proceder a la contratación con Sasemar del servicio general portuario del control de tráfico marítimo y de colaboración en la lucha contra la contaminación marítima. Como saben sus señorías, a partir de la aprobación de la Ley de Navegación Marítima la responsabilidad del control de la contaminación en las áreas portuarias recae exclusivamente en las autoridades portuarias. Por supuesto esta colaboración con Sasemar tiene el objeto de alcanzar mayores cotas de seguridad marítima y medioambiental en nuestros puertos.

Finalmente, la evolución de las dotaciones de amortizaciones del inmovilizado recoge la progresiva incorporación a la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias, ascendiendo a 423,4 millones de euros, un 3% superior respecto al presupuesto aprobado para 2014. El Ebitda, por tanto, de explotación generado ascenderá a 510,3 millones de euros, valor muy similar al presupuestado para 2014 y prácticamente un 1% superior a la previsión de cierre para 2014. El resultado del ejercicio ascenderá a 152,4 millones de euros, un 16,8% superior a la previsión de cierre del ejercicio 2014.

En lo que respecta al presupuesto de capital, el presupuesto de 2015 contempla las siguientes magnitudes económicas. Respecto a orígenes de fondos, el total de orígenes de fondos para 2015 asciende a 931,3 millones de euros. Destacan las siguientes partidas: la evolución estimada de los recursos generados por las operaciones, el *cash-flow*, se mantiene elevada en el mismo orden de magnitud que la previsión de cierre del ejercicio 2014, del orden de 426 millones de euros. Las subvenciones,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 15

donaciones y legados ascienden a 151 millones de euros, correspondiendo el 80% a subvenciones de la Unión Europea, cuyo devengo finalizará en 2015. A partir de este último año no se ha establecido ninguna previsión de fondos europeos para el sistema portuario, dado que en la actualidad todavía no existe una programación aprobada respecto a la asignación de futuras ayudas.

Las nuevas operaciones de crédito con entidades bancarias a largo plazo ascienden a 126,8 millones de euros, y están destinadas a financiar los programas de inversión de las autoridades portuarias de Avilés, Bahía de Cádiz, Bilbao, Castellón, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Valencia y Vigo. Los traspasos a corto para amortización de préstamos a largo plazo ascienden a 163,2 millones de euros, alcanzando un saldo de deuda bancaria a largo plazo de 2003 millones de euros al final del ejercicio presupuestario, que no alcanza cuatro veces el Ebitda generado por los puertos, lo que supone una disminución del endeudamiento neto global para el año 2015 de 36,4 millones de euros, siguiendo la tendencia de saldo descendente de los últimos ejercicios, fruto de una política de contención del endeudamiento a largo plazo desarrollada por Puertos del Estado ante las autoridades portuarias.

Respecto a la aplicación de fondos. Por su parte, la aplicación de fondos suma un total de 1.184,5 millones de euros, como consecuencia principalmente del volumen de inversión en inmovilizado material, intangible e inmobiliario, por importe de 897,9 millones de euros, de los cuales 863,8 corresponden a inmovilizado material e intangible. Esta cantidad representa un aumento del 11,2% respecto al presupuesto de 2014, estando asociada principalmente a la necesidad de asegurar el cumplimiento de la senda financiera de los proyectos subvencionados con fondos europeos antes de diciembre de 2015, principalmente dirigidos a completar las infraestructuras básicas de nuestros puertos, obras de abrigo y accesos marítimos, y del mayor compromiso, tal como he señalado, en proyectos de mejora de la conectividad viaria y ferroviaria, incluso fuera de la actual zona de servicio de los puertos, como es el caso de los accesos ferroviarios al puerto de Escombreras, perteneciente al puerto de Cartagena, al puerto de Barcelona y al puerto de Sevilla a través del enlace de La Salud, o el acceso viario a la terminal sur del puerto de Castellón.

Las infraestructuras portuarias básicas en el lado mar, obras de abrigo y accesibilidad marítima que culminan con este presupuesto, dotan a nuestros puertos de capacidad suficiente para atender la demanda previsible para los próximos 20-25 años. Ello hace que orientemos en mayor medida el esfuerzo inversor hacia el lado tierra, donde la dotación de infraestructuras de conectividad debe ser claramente completada y mejorada. A ello dirigiremos recursos del propio sistema y también pediremos a través de las nuevas medidas regulatorias aprobadas, como ya he señalado, la cooperación financiera de la iniciativa privada, dado que es quien finalmente recibirá las mejoras de eficiencia que las inversiones en la conectividad terrestre producirán en sus concesiones y en el conjunto del sistema portuario.

La distribución por capítulos de las inversiones públicas incluidas en el presupuesto para 2015 es la siguiente: 21% para obras de abrigo, accesos marítimos y señales marítimas, destacando el contradique del puerto exterior de Coruña, las obras de abrigo en el puerto de Granadilla, en la isla de Tenerife, la mejora del acceso marítimo al puerto de Sevilla, la prolongación del dique de Punta Sollana, en Bilbao, la nueva dársena de La Esfinge en el puerto de Las Palmas, la prolongación del dique de Motril, el nuevo dique exento del puerto de Almería y la prolongación del dique de los Mármoles en Arrecife, en la isla de Lanzarote. El 17,6% es para muelles y atraques, destacando la terminal de contenedores del puerto de Cádiz, el aumento del calado en el muelle Juan Carlos I y en el muelle de armamento en Campamento, en la Autoridad Portuaria de Algeciras, la reparación del muelle sur en el puerto de Ibiza, la ampliación del muelle Juan Gonzalo en el puerto de Huelva y el nuevo muelle 9, de Raos, en el puerto de Santander. El 18% para accesos terrestres, destacando los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona, el acceso ferroviario a la dársena de Escombreras, al puerto de Sevilla, desde el acceso de la Salud, y al puerto de Avilés por la margen derecha de la ría, así como el acceso viario a la nueva terminal de contenedores del puerto de Cádiz y las mejoras en las redes interiores de Barcelona, Tarragona y Valencia. El 14,7% para edificios, instalaciones industriales y de seguridad, destacando la ampliación y remodelación de la estación marítima número 6 en Baleares, así como las lonjas en los puertos de Huelva y Pasajes. El 6,2% para superficies terrestres y terrenos, destacando la habilitación de la explanada de la fase B de la Isla Verde Exterior en Algeciras, la primera fase del espigón central en el puerto de Bilbao y la adquisición de terrenos para el desarrollo de una terminal intermodal en la zona centro, asociada al puerto de Tarragona; el 5% para actuaciones puerto-ciudad; el 4,2% para informática y telecomunicaciones, y el 13,2% restante para inversiones menores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 16

La diferencia en 2015 entre las fuentes de financiación y las aplicaciones nos conduce a una variación de capital circulante negativa de 253,1 millones de euros, situándose el fondo de maniobra al final del ejercicio, como he señalado, en más de 700 millones de euros, lo que ratifica el buen estado financiero de los puertos españoles, fondo de maniobra que se mantiene básicamente en iguales cifras en el escenario plurianual de inversiones hasta 2018.

No quisiera finalizar sin hacer referencia a la inclusión en el proyecto de ley de presupuestos de la disposición final decimoquinta, en la que se incluyen dos modificaciones al texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dirigidas a profundizar en la competitividad de nuestros puertos en dos sectores de los tráficos con gran potencial de crecimiento. La primera de ellas dirigida a modificar un 50% la tasa del buque para aquellos buques que utilicen como combustible gas natural licuado, de acuerdo con las conclusiones de la ponencia de estudio de las vertientes técnicas y económicas de la utilización de gas licuado como combustible marino, aprobada por unanimidad en el Pleno del Senado del pasado 9 de abril, las cuales recomendaban bonificaciones en las tasas portuarias a los buques que utilizan gas natural licuado como combustible marino. Los objetivos que tiene esta bonificación es incentivar que los puertos españoles sean atractivos para este tipo de buques y que se potencie el papel de nuestros puertos como puntos de avituallamiento, ya que el cambio a este tipo de combustible en el transporte marítimo va a ir creciendo en los próximos años, paralelamente al aumento de los requerimientos de la normativa internacional sobre las emisiones a la atmósfera desde los buques y a la implantación progresiva de áreas de control de emisiones, ECA –entidades de colaboración ambiental–. La segunda de las modificaciones va dirigida a ajustar la cuota íntegra de la tasa de ayudas a la navegación para buques pesqueros y embarcaciones deportivas y de recreo que no tengan la base en un puerto español a los días efectivos de estancia en las aguas jurisdiccionales españolas, con el objeto de favorecer la recalada en nuestras costas de embarcaciones que no tienen su puerto base en España y potenciar las enormes posibilidades de crecimiento de la náutica deportiva en nuestro país y particularmente del sector de los megayates.

En resumen, señorías, unos presupuestos que profundizan en la competitividad de todos y cada uno de nuestros puertos y en su saneamiento financiero, que permiten seguir una senda inversora racional y alineada con la evolución de la demanda y con el potencial de los mismos como dinamizadores de la actividad económica en su zona de influencia, cumpliendo asimismo con los compromisos de aplicación de los fondos europeos antes de diciembre de 2015 y abriendo camino a un mayor compromiso inversor con los proyectos de conectividad desde la zona de servicio hasta las redes troncales, verdadero cuello de botella para su crecimiento y función intermodal.

Finalizo esperando que mi intervención haya permitido profundizar en el presupuesto para 2015 del sistema portuario de interés general, así como hacerles partícipes de una forma directa de los objetivos estratégicos y las medidas que están en la base de su elaboración. Quedo a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme en esta comparecencia o en el momento que sus señorías consideren más oportuno. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno a los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista. En su nombre tiene la palabra don Román Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Bienvenido de nuevo, señor Llorca, a esta Comisión para explicar los Presupuestos Generales del Estado para 2015. Agradecemos la información que nos ha facilitado sobre el balance y los objetivos para el próximo año.

Nosotros coincidimos, es un discurso importante, en la potenciación de los puertos de interés general como elementos esenciales evidentemente en la mejora de la competitividad, de la economía productiva española, del sector logístico y sobre todo de la intermodalidad, que creo deben ser piezas fundamentales en el crecimiento y la creación de empleo en España. Usted señalaba que el objetivo para todo el año 2014 era, en la última comparecencia que hizo en febrero, unos 496 millones de toneladas de tráfico portuario. Los datos que yo tengo es que en los seis primeros meses de este año el volumen ascendía a 233 millones de toneladas, lo que sobre el primer semestre del año 2013 significaba un aumento del 4,3% en los 46 puertos. ¿Se mantendrá esta tendencia durante 2014? Es decir, si sumamos 233 y los multiplicamos por 2 estaríamos en los 466, y usted fijaba esto en 496, que supone 30 millones de toneladas más. ¿Se logrará el objetivo que usted había propuesto para el año 2014 e irá al alza en este segundo trimestre para obtener esos resultados?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 17

Usted nos ha hecho toda una relación de mejoras que ha habido en la gestión de nuestros puertos y nosotros, lo decimos una vez más, nos congratulamos de esos buenos datos que usted ha aportado, porque en su comparecencia de febrero de este año ante la Comisión se nos alertaba del riesgo de que España fuera perdiendo una buena posición internacional en los tráficos marítimos de tránsito y responsabilizaba usted a la caída de los tráficos de graneles sólidos y especialmente a la mercancía en contenedores en tránsito, en los cuales se habían perdido 350.000 contenedores. Por tanto la recuperación de los tráficos es una buena noticia y yo le haría la siguiente pregunta ¿qué bajada media de las tasas se ha producido para incrementar estos tráficos y cómo afecta a la cuenta de resultados y al volumen general de facturación de los diversos puertos esa reducción? Nos hablaba usted de que teníamos un coste de casi 90 euros en el TEU de los contenedores y que la media de los puertos de nuestro entorno estaba fijada entre los 35 y los 50 euros por contenedor. ¿Cuándo cree usted que podríamos llegar o que reducción importante ha habido de este diferencial durante 2014 para recuperar esos tráficos? ¿Cuál sería la cifra final de negocios que usted prevé para todo el año 2014? Ya nos ha dicho que en el año 2015 prevé un aumento. ¿Qué cifra de negocio se generará y cuántos puertos de interés general se prevé que pasen de rentabilidad negativa —que había una relación de puertos— a positiva durante este año 2014 o bien en 2015? ¿Me puede relatar qué puertos están en disposición de pasar de una cuenta negativa a positiva?

También nos dijo usted que en el año 2013 la rentabilidad del sistema portuario se sitúa en el 2,34; ahora nos ha hablado del 2,5 para este año, es decir, habíamos aumentado un 0,2. Me parece que la Ley de Puertos cifraba, más o menos, en el 2,5 esta rentabilidad. Si usted tiene información sobre estos temas me gustaría que nos la facilitara.

¿Qué me podría decir respecto al contencioso abierto por la Comisión Europea contra el Gobierno de España por el modelo de estiba portuaria en nuestros puertos? ¿Se ha avanzado con la Comisión Europea en algún tipo de negociación o acuerdo? Le decía que en el Grupo Socialista nos alegrábamos de toda la mejora que usted nos citaba en la gestión, y yo en ese tema quiero poner en valor, porque muchas veces se nos reprocha, que si eso es posible también es posible gracias a la gran inversión realizada por los gobiernos socialistas para posicionar nuestros puertos en mejores condiciones de competitividad, de accesos y demás durante los últimos años, y es que la inversión realizada —y le hablo en época puramente de crisis 2008, 2009, 2010 y 2011— fue nada menos que de 5.770 millones de euros. Ustedes a veces muestran un discurso muy contradictorio en esto. Por un lado presumen de nuestros aeropuertos, presumen de nuestros puertos, nos dicen que son muy competitivos, que están generando una cifra de negocios importante, que las amortizaciones van muy bien, que las cuentas de resultados van muy bien y nos dicen ustedes que claro eso generó deuda. Señorías del Partido Popular, es que una empresa pública o privada si no invierte, si no adecua sus estructuras de producción privadas o públicas a lo que es el mercado, difícilmente mejorará la producción, difícilmente mejorará la eficiencia y la competitividad, lo otro sería dejar el tema precisamente al albedrío de que no seríamos competitivos ni estaríamos en disposición de ir ganando ranquin en los puertos del Mediterráneo, en los puertos del Cantábrico y en los puertos de interés general españoles. Por tanto no es retórica lo que estoy diciendo. El mismo señor Llorca en su comparecencia del 18 de febrero afirmó textualmente, y reafirma lo que estaba diciendo antes: Hay que tener en cuenta que no van a ser necesarios en el futuro niveles altos de inversión en los puertos españoles, estando los mismos adaptados para hacer frente a la evolución de la demanda de los próximos veinticinco años. Fin de la cita. En segundo lugar, nos alegramos también porque se está demostrando que la Ley de Puertos que impulsó el Gobierno socialista era una magnífica ley, una ley que pactamos con el Partido Popular y que está posibilitando esa gestión individualizada, más eficaz, una ley con mayor flexibilidad para cada uno de nuestros puertos donde se diseñan sus estrategias, sus políticas comerciales, que están mejorando sus tonelajes en tránsito y sus cuentas de resultados, los planes de empresa a los que usted hacía antes mención.

Déjeme que le haga algún reproche, señor Llorca. Esa voluntad que en el Grupo Socialista tuvimos para consensuar la Ley de Puertos, de presentar incluso enmiendas conjuntas al anteproyecto inicial, no se está correspondiendo, en cierta manera, con el desarrollo de algunos cambios normativos importantes que el Partido Popular está llevando a término y en los cuales no ha tenido con nosotros esa voluntad de diálogo, ni con nosotros ni con el resto de fuerzas políticas, ni de consenso. Creo que es un error; son dos maneras de gobernar, señor Llorca. Le pediría —sé que usted es una persona accesible al acuerdo y en definitiva, como creo que queremos todos, a que mejoren nuestros puertos— que pongamos más el valor del consenso, del pacto, de la negociación y que no impongan ustedes su mayoría absoluta imponiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 18

un criterio si no partidista sí de grupo, sin contar con nadie. No estamos de acuerdo, lo hemos dicho y presentamos enmiendas, con la ampliación de los plazos concesionales hasta los 50 años en las terminales de más de 100 hectáreas a cambio de que los concesionarios hagan inversiones. Y no estamos de acuerdo porque es un plazo muy superior al de la media europea de los países de nuestro entorno y porque además nosotros, y remarco los puertos de interés general y remarco interés general, entendemos que una concesión de ese tipo es prácticamente una concesión para toda la vida a empresas privadas, que les damos una ventaja en ese tema, cuando hemos invertido muchísimo dinero público en los mismos. ¿Se van a ampliar, y esto es una pregunta que le hago, los plazos concesionales a las empresas privadas para la amortización de sus inversiones? ¿Se va a aplicar el mismo criterio a las inversiones públicas en los puertos y por tanto se van a ampliar las amortizaciones que los diversos puertos tengan sobre las inversiones realizadas en los últimos años? Creo que esto podría facilitar la bajada de tasas, si ampliamos el plazo de amortización de las inversiones realizadas también dispondrán de mayor margen de maniobra en sus políticas comerciales y de captación de tránsitos.

Los grandes puertos españoles, principalmente Algeciras, Barcelona, Cartagena, Valencia, Las Palmas, lo digo porque es donde se genera el 70% de los beneficios del sistema portuario español, se han manifestado claramente contrarios al fondo de accesibilidad y, señor Llorca, ven como una incautación la aportación de ese 50% a su capacidad de maniobra propia como puertos. ¿Se ha llegado a algún tipo o se va llegar a algún tipo o se está en algún tipo de negociación con estos puertos o el ministerio va a imponer sin más el tema del que le he hablado?

Le quería hablar también de las autopistas del mar, por ejemplo en el tema de la naviera LD Lines, que ha interrumpido el servicio entre Gijón y Saint Nazaire nada más finalizar el periodo de ayudas de cuatro años aprobado por los estados español y francés, incumpliendo además el compromiso de mantenerlo durante tres años más ¿Qué medida ha adoptado para exigir a la naviera el cumplimiento del convenio el Gobierno de España? ¿Qué medidas va a adoptar el Ministerio de Fomento para recuperar las subvenciones públicas aprobadas de 30 millones de euros en el caso de que LD Lines no cumpla con el compromiso firmado, con el convenio y seguir con la línea otros tres años? ¿Existe alguna cláusula que le permita a la naviera suspender indefinidamente el servicio sin haberlo justificado previamente? ¿Qué tipo de suspensión autorizada tiene en estos momentos y hasta qué fecha? ¿Ha aportado la naviera algún informe sobre los resultados de la línea desde su puesta en servicio hasta ahora que justifique esta decisión? Antes he entrado en la web de la naviera y pone: Cerrada hasta que lleguemos a un acuerdo de negociación. Esa es la nota que pone la naviera, es bastante espectacular que una naviera ponga eso, que todo está a expensas de que lleguemos a acuerdos.

Por tanto, nosotros en esos temas le formularíamos estas preguntas importantes. Nos congratulamos de que los puertos funcionen estupendamente y le agradecería contestación a las preguntas que le he hecho y sobre todo le pediría que en la gestión a futuro buscara más el consenso amplio con los grupos de esta Cámara —el Grupo Socialista se ofrece una vez más— en la línea de ayudar a la competitividad, a la mejora de nuestros puertos, al posicionamiento de los mismos en un contexto europeo donde deberemos ser cada vez más competitivos y más importantes y creo que eso se puede hacer conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señorías, es para mi un placer y un honor, una vez más, ser ponente de mi grupo en esta comparecencia de presupuestos del presidente del ente público Puertos del Estado, señor Llorca, al que agradezco su presencia. También agradezco, cómo no, a mi grupo y en especial a nuestro portavoz de Fomento esta nueva oportunidad de defender los presupuestos de Puertos.

Quiero iniciar mi intervención felicitando al señor Llorca por la interesante y detallada exposición de los presupuestos de 2015 y los datos que ha dado de las expectativas de cierre de 2014. Sin duda estos presupuestos cumplen los principios y objetivos que el presidente ha planteado en su exposición para que los puertos de interés general sean competitivos, tengan viabilidad económica y financiera, en definitiva autosuficiencia económica.

Me gustaría resaltar algún dato de los que se han dado por parte del señor Llorca. Estimación de 485 millones de toneladas para este año, señor Ruiz, por si tenía dudas, ya a niveles de precrisis, también una estimación de más de 500 millones de toneladas para 2015, un tonelaje ya muy a tener en cuenta. La cifra de negocio se mantiene por encima de los 1.000 millones de euros a pesar de la crisis y de la reducción de las tasas portuarias de los últimos años; ya nos han dado un dato de este último año con respecto al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 19

anterior, eran 667.000 euros menos. El Ebitda entre 500 y 600 millones de euros; fondos de maniobra positivos y crecientes; inversión privada en 2014 de 500 millones de euros y en 2015, 680 millones. Se impulsa la participación de la iniciativa privada mediante modificaciones legislativas que favorecen la inversión en el sistema: ampliación de los plazos concesionales de 35 a 50 años, incluso hay también unas previsiones futuras gracias a esta Ley 8/2014 de incremento del 20%. No hay duda de que se está sabiendo buscar el equilibrio entre iniciativa pública y privada. Por cierto, esta Ley 8/2014 también contempla un periodo transitorio en las concesiones actualmente en vigor, que pueden solicitar prórrogas para que no haya discriminación entre operadores portuarios.

El señor Ruiz ha acusado aquí de falta de consenso. Me gustaría saber si él está en contra de que se tomen medidas para que se invierta por parte de la iniciativa privada o de ese fondo de accesibilidad, que parece que están en contra, un fondo que va a permitir a puertos que no puedan hacer algún tipo de inversión poder hacerla, inversiones tan importantes como son inversiones de accesibilidad para hacer más competitivo el puerto, y que gracias a este fondo lo podrán hacer de otra manera con la ayuda de los otros puertos. Se continua un proceso de capitalización del sistema portuario, el patrimonio neto para 2015 será casi de 11.500 millones de euros, un 14% más que en 2011, se produce un notable desapalancamiento financiero, y se ha hecho un importante esfuerzo de contención en las partidas de gastos, con una pequeña disminución en los gastos de personal.

Me gustaría destacar las expectativas de beneficios para 2015, que son un 17% superiores a las de 2014, en concreto 152,4 millones de euros, y también destacar que en cuanto a los orígenes de fondos sigue habiendo —esto se ha conseguido solamente en estos dos últimos años— una disminución del endeudamiento neto en 36,4 millones de euros.

El señor Llorca nos ha detallado una distribución por capítulos haciendo referencia a actuaciones concretas, y me gustaría destacar los proyectos de mejora de la conectividad viaria y ferroviaria porque hay que seguir apostando por las conexiones ferroviarias a los puertos y por el ancho internacional, o el tercer carril, y eso es lo que está haciendo este Gobierno con el corredor mediterráneo y así se está reflejando en los presupuestos que se han ido presentando en estas comparecencias. No hay duda de que todos estos datos avalan al ente público Puertos del Estado como el ente más rentable.

Señorías, ya tenemos grandes escolleras y abrigos y grandes dársenas; ahora el esfuerzo inversor va a ser hacia tierra, desde luego sin olvidar la colaboración privada, potenciando la intermodalidad. En el importantísimo sector de la logística la intermodalidad es fundamental y los puertos son la clave. Por eso hay que seguir desarrollando las plataformas logísticas en los puertos y su *hinterland* para hacer más competitivas a las empresas. Sin duda haciendo más competitivas a las empresas se va a generar riqueza y calidad de vida.

Señorías, confeccionar presupuestos coherentes y realistas en estos momentos todavía complicados no es fácil y reducir el endeudamiento heredado es aún más difícil. Pues bien, se está consiguiendo, y se está consiguiendo porque hay diferentes maneras de gestionar y el señor Llorca lo demostró en su anterior etapa porque mantuvo unas cifras de endeudamiento inferiores a los 600 millones de euros, que luego se dispararon a los 3.000 millones, y esto es, señor Ruiz, las grandes inversiones que hizo el Partido Socialista y es lo que se consiguió con ese, digamos, descontrol de planes de empresas en que se hicieron inversiones muy, pero que muy cuestionadas, en concreto en los puertos de Gijón y en el puerto de La Coruña, y en esta nueva etapa se han optimizado los ingresos, se han ajustado los gastos y se han racionalizado los planes de inversión, que están permitiendo corregir las situaciones de desequilibrios en que se encontraban muchas autoridades portuarias. Son presupuestos coherentes con los presentados el año anterior, con las líneas trazadas por el ministerio, y muy ajustados a la realidad. Seguimos teniendo una elevada capacidad de infraestructuras portuarias que irán alcanzando su máximo rendimiento a medio plazo. Se está planificando bien y de forma equilibrada. En todos los frentes marítimos se contemplan actuaciones, se sigue fomentando la solidaridad en los puertos, con fondos de compensación interportuarios o con el nuevo fondo de conectividad portuaria. Y, por qué no, también se fomenta la competencia entre los puertos para ser más eficientes y competitivos respecto al resto de los puertos de Europa y del mundo; se mantiene el fondo de maniobra de 700 millones de euros, garantizando como usted ha dicho el buen estado financiero de los puertos españoles. Y en definitiva, para finalizar, con unos puertos eficientes como se está consiguiendo con este Gobierno dejaremos de ser la periferia de Europa para convertirnos en el gran polo logístico de Europa, complementando la oferta de los puertos del norte del continente. Sin duda estos presupuestos, señorías, nos ayudarán a hacer realidad este objetivo. Así pues, señor Llorca, le reitero mi felicitación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 20

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, señor Llorca, para contestar.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Contesto en primer lugar, como no podía ser de otra forma, al portavoz del Grupo Socialista, don Román Ruiz, agradeciéndole una vez más el tono de las palabras con las que enfoca su intervención.

Vamos a empezar por la pregunta que usted hace sobre los tráficos. Cuando hicimos los presupuestos del año anterior en los tráficos portuarios esperábamos una subida mayor. Hubo problemas con los graneles sólidos. Fue un año agrícola muy bueno y acabamos el año 2013 en situación menor de la que habíamos previsto en la elaboración de los presupuestos, que no en las cifras económicas, pero sí en los valores. Justamente los tráficos de graneles aportan pocos ingresos a los puertos, aunque sí aportan volumen. Por esa razón preveíamos para este año un aumento moderado, igual que el que está ocurriendo del 4%, pero importante, aunque partiendo de un suelo en el año 2013 que no llegó a producirse.

En estos momentos los puertos están creciendo en cifras superiores al 4%, de una forma consolidada; los últimos datos que tenemos son de agosto y estamos en un cifra del 4,10, es decir, que estamos ya a unos 16, 17, 18 millones de toneladas por encima del año pasado por estas fechas, y creemos que podemos alcanzar a final de año un crecimiento del 5%, que nos llevaría a un nivel de tráficos como he señalado en mi intervención de 485 millones de toneladas, que representaría el récord histórico de los puertos españoles.

Me pregunta si se va a mantener la tendencia, creo que sí. La tendencia es positiva, los tráficos de graneles se han ido recuperando este año, están creciendo en este momento a una cifra superior al 12%; los graneles líquidos también están creciendo a una cifra mucho menor, entre el 3 y el 5%, y también la mercancía general, sobre todo la de importación y la de exportación, no la de tránsito, de la que luego hablaré y a la que también ha hecho usted referencia. Las mercancías de importación están creciendo más que el año pasado, al 5% aproximadamente, un poco más, y también la exportación se ha estabilizado en un crecimiento entre el 5 y el 6%. Los tráficos de productos energéticos se están recuperando. Como sabe usted a finales de 2012 —y por eso ocurrió la caída en 2013— hubo una modificación de aranceles en el tema del carbón y una acumulación de carbón en 2012, que dio lugar también a una caída en el año 2013 de ese tipo de tráfico. Por tanto entendemos que los datos reseñados de tráficos en el presupuesto alcanzarán los 485 millones este año y los 500 el año que viene; son realistas; creemos que el año 2015 va a haber un crecimiento del 5% por encima de los datos de cierre de 2014, y por tanto va a ser una buena cifra en la que podemos seguir trabajando.

Evidentemente tenemos riesgos, usted los ha señalado y yo lo hice en mi última comparecencia, tanto aquí en el Congreso como en el Senado, y es que hay tráficos que son enormemente volátiles, que son ajenos a la propia economía del país, como con los tráficos de tránsito. Tenemos una posición muy centrada en las redes del transporte marítimo internacional, y un tráfico como el de tránsito está muy ligado a la propia competitividad, y por tanto los costes son fundamentales, no solamente los costes de la parte pública, que son los costes por utilización de infraestructuras, sino fundamentalmente los costes por prestación de servicios portuarios. En eso como sabe su señoría no solamente estamos bajando tasas justamente para mejorar la parte pública, que viene a ser el 20% del coste del paso de la mercancía, sino también la parte privada, y en eso como saben ustedes estamos intentando abrir el mercado cada vez más. En los pliegos de condiciones estamos haciendo un análisis muy estricto de las tarifas máximas; muchos puertos están bajando las tarifas máximas en este momento, y en algunos puertos, sobre todo en algunos tipos de servicios como es la recogida de residuos Marpol, el amarre, se empieza a ver una competencia real en la prestación de servicios, y por tanto seguiremos trabajando en esa línea. ¿Por qué? Porque como he dicho el tráfico de tránsito es volátil y tenemos competidores muy potentes en nuestro entorno geográfico, en nuestro entorno inmediato Tánger Med, en nuestro entorno inmediato Sines, en nuestro entorno inmediato Gioia Tauro, en Italia, y son puertos que, en función de las estrategias de las navieras y en función de los costes, los tráficos se mueven de un día para otro o de un lugar para otro.

El riesgo continúa, a pesar de los buenos datos de tráfico que tenemos en general los tráficos de tránsito no están subiendo, se están manteniendo. Algeciras en una primera parte del año tuvo tráficos crecientes importantes. Últimamente ha habido algunas navieras que se han reacomodado y han tenido tráficos directos, por ejemplo la naviera Mol que recalaba en la terminal de Hanjin, en Algeciras, ha tenido servicios directos con West África, ha cambiado sus entradas a Europa en lugar de por el canal de Suez por el cabo de Buena Esperanza, y eso da un reacomodo. En este momento incluso tráficos de Maersk

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 21

que no caben en Algeciras están pasándose a la terminal de Hanjin, hay un reacomodo. Valencia ha estado perdiendo tráfico de MSC de tránsito para Sines, igual que Las Palmas, pero ha habido problemas en Gioia Tauro, en Italia, y ha habido una reacomodación de tráfico justamente otra vez hacia Valencia. Es decir, son tráfico muy volátiles a los que hay que estar muy atentos, y la competitividad de los puertos y los costes son un elemento fundamental. Como saben sus señorías las navieras están en proceso digamos de concertación, y aunque los órganos de la competencia están limitando las agrupaciones de navieras, se reagrupan de otra forma. El poder de presión de las navieras es muy importante y los tráfico de tránsito son tremendamente sensibles a estos efectos.

Las bajadas de tasas han tenido un efecto importante, justamente en esa parte del 20%. Habíamos pensado en esas previsiones que la bajada de tasas suponía pasar al sector privado unos 60 millones de euros; creo que a final de año la reducción para los puertos, debido al aumento de los tráfico, va a estar alrededor de 40 millones de euros, y eso está haciendo que este año —tal como me preguntaba usted— estemos en una cifra de negocio siempre alrededor de los mil millones, y quizá cerremos entre 980 y 1.000 millones, prácticamente con el valor presupuestado en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2014. Por tanto ahí no tenemos ninguna desviación, al contrario que, debido a que estamos reduciendo los gastos de explotación, ya en este momento, con datos de julio, tenemos acumulados 115 millones de beneficio, que representa el 80% de todo lo presupuestado para el año 2014 en los Presupuestos Generales del Estado, es decir, que vamos mejor de lo que habíamos previsto en los Presupuestos Generales del Estado. Nos vamos a consolidar en los próximos años en una cifra de negocios que creo que es razonable, de alrededor de los 1.000 millones, y ese va a ser el esquema que nos va a permitir incluso proseguir, como he señalado antes, la política de reducción de tasas para seguir mejorando la competitividad.

Me preguntaba su señoría cuántos puertos pasan de rentabilidad negativa a positiva. Ya le he contado en mi intervención que nuestra filosofía es que aquellos puertos que tienen una rentabilidad muy elevada vayan a rentabilidades mucho más razonables, y en cambio los puertos que tienen rentabilidades negativas o reducidas vayan mejorando rentabilidad. En ese sentido, excepto Coruña y Gijón, que son elementos que hemos discutido ampliamente en las comparecencias, por las circunstancias especiales de las grandes obras asumidas en esos puertos, que sí, sí, fueron en época socialista, evidentemente que lo fueron —luego hablaré de eso—, excepto esos puertos que estamos saneando y estamos trabajando para que tengan un mayor nivel de ingresos por la vía de mayores concesiones, y por la vía de aumento de tráfico y moderando sus inversiones, en general los puertos, en el escenario plurianual, que están en rentabilidad negativa están mejorando sus rentabilidades; pongo como ejemplo Alicante, que cerraremos el año con una rentabilidad negativa, sin fondo de compensación, por supuesto, sino con la rentabilidad específica sobre activos del puerto, del menos 0,75 de rentabilidad y esperamos mejorarlo hasta un 0,50 en el año 2015; o Almería, que va a cerrar el año con un 0,12%, muy cercano al *break-even*, y prácticamente va a cerrar con el cero por ciento en 2015. Le puedo poner el ejemplo de Ceuta, en el que mejorará del 0,82 negativo a 0,74 negativo; o Melilla, del 2,62 al 2,52 negativo, o bien Pasaia, con un esfuerzo importante en el que cerrará el año con un 0,97 negativo para pasar en 2015 al 0,46 negativo y ya entrar en cifras positivas en los años 2016 y siguientes, hasta alcanzar rentabilidades en el año 2018 superiores al 2%. O Santa Cruz de Tenerife, también con mejoras del 0,64 al 0,46. Son ejemplos que le puedo dar respecto a cómo los puertos con rentabilidades negativas o reducidas van mejorando con estos presupuestos para 2015, y con la planificación plurianual hasta el año 2018.

El año pasado cerramos con una rentabilidad global sobre activos de los puertos del 2,2 y esa rentabilidad nos permitió hacer el esfuerzo importante en la bajada de tasas. ¿Cuál es nuestra estrategia? Este primer año vamos a tener una rentabilidad mucho más baja del conjunto del sistema, por el efecto de la bajada de tasas, pero que se va a ir recuperando y por tanto el margen de maniobra hasta alcanzar otra vez niveles que nos permitan ir a reducciones de tasas importante. Hemos de tener en cuenta una cosa muy importante, es decir, que el gran esfuerzo inversor de los últimos años en infraestructuras ha hecho que los activos suban mucho, y por tanto del 2,5 sobre activos es una cantidad económica muy importante, es decir, que quizá nos tenemos que plantear en ediciones futuras hacer alguna modificación, dado el nivel de activos que tenemos, que es del orden de los 11.000 millones de euros, y hacer alguna rebaja sobre la exigencia de rentabilidad, porque como ya he señalado no tenemos nuestros puertos para que vayan acumulando fondos de maniobra importantes. En estos momentos, con datos de julio, el fondo de maniobra de los puertos españoles asciende a 1.200 millones de euros, es decir, que es una cantidad enormemente elevada, y por tanto tenemos margen para hacer mejoras en la competitividad vía bajada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 22

tasas y, cómo no, como he señalado antes, contribuir en mayor medida al interés público por la vía de participar más activamente en la financiación de los proyectos de conectividad a nuestros puertos.

Me ha preguntado usted también acerca del contencioso sobre la estiba. El contencioso sobre la estiba no está en un marco de negociación en este momento, está en un tribunal, que es el Tribunal Europeo de Luxemburgo, y por las noticias que tenemos la sentencia puede ser extremadamente inminente. No me quiero precipitar respecto al tribunal, pero los síntomas que tenemos es que es fácil que sea condenatoria para el Reino de España, pero no se sabe nunca por dónde pueden salir los tribunales, pero los síntomas que tenemos es que la sentencia será enormemente inminente, antes de fin de año, y nos va a llevar a una reflexión sobre el modelo de estiba en España sin lugar a dudas. Estoy absolutamente convencido de que la sentencia nos tiene que llevar obligatoriamente a una reflexión sobre cómo debe ajustarse nuestro modelo de estiba a la legalidad europea. Nosotros hemos defendido el modelo de estiba, lo aprobó este Parlamento, y por tanto es un modelo que defendemos, pero habrá que ajustarse a lo que diga el Tratado de la Unión. Como saben la Unión Europea ha decidido no ir por la vía de la regulación; en el reglamento de servicios portuarios que mañana se discute en el Consejo de Transportes, en Europa, se dejan al margen, por lo menos a la voluntad de los Estados, dos servicios, como es la manipulación de mercancías y los servicios al pasaje, e independientemente de que eso no es la regulación de la estiba, la Unión Europea ha tomado la decisión de atacar el modelo de estiba europeo diciendo, según su criterio, que esos modelos no son acordes con los tratados fundacionales de la Unión. En este sentido hay una carta de emplazamiento de la Unión Europea respecto al modelo de estiba belga, especialmente el puerto de Amberes, que tiene un modelo relativamente parecido al modelo español. Vamos a esperar a los próximos meses para tomar decisiones. En ese sentido apelo a sus señorías a que hagamos una reflexión todos juntos sobre el modelo de estiba en España. No podemos dejar que los puertos españoles se desestabilicen por este tema, y creo que tenemos que abrir un proceso de diálogo entre todos justamente para que los puertos españoles sigan siendo exitosos y evidentemente cumpliendo las sentencias en el sentido en que así estén redactadas por parte de los tribunales, y particularmente del tribunal europeo.

He hecho usted una reflexión respecto a la inversión hecha por los socialistas, y evidentemente tenemos que convivir con ella, pero lo que tenemos que decir es que nos hemos encontrado con un sistema con sobrecapacidad, es decir, hemos aprovechado muy bien los fondos europeos, pero tenemos puertos que tienen una capacidad muy por encima de las previsiones de la demanda a corto y medio plazo, y eso es un signo de falta de competitividad. Es decir, que entre todos —y ustedes en la última etapa, quizá por una mayor disposición de fondos europeos— hemos dotado a los puertos españoles de infraestructuras que exceden, digamos, sus necesidades inmediatas, y eso son amortizaciones y son intereses de deuda que hay que pagar, es servicio de deuda, y por tanto un déficit de competitividad para los puertos españoles sin lugar a dudas. El sector privado lo tiene muy detectado y nosotros también. En este momento, por ejemplo, movemos 14 millones de teus en contenedores. Sin hacer absolutamente nada tenemos una capacidad instalada del orden de 25 a 30 millones de teus. Si pusiéramos en servicio justamente las zonas de abrigo que tenemos para desarrollar este tipo de tráfico, tendríamos en España capacidad para entre 40 y 50 millones de teus. Evidentemente yo lo digo y lo repito en mis comparecencias, y hoy lo he vuelto a repetir, estamos acabando los compromisos europeos que hubo en el marco 2009-2014, un marco que ustedes diseñaron, y tenemos que cumplirlo. Estamos acabando justamente las infraestructuras básicas que nos van a permitir casi no hacer nada desde el punto de vista de gran infraestructura portuaria en los próximos veinticinco o treinta años sin lugar a dudas. Por tanto está bien que tengamos infraestructuras portuarias de primer nivel, no está bien que tengamos sobrecapacidad, no está bien porque ese es un elemento que merma la competitividad. Por tanto creo que todos debemos hacer autocrítica por esa proliferación quizá exagerada de infraestructuras portuarias no absolutamente necesarias.

Usted ha hablado de los consensos que hemos tenido respecto a la Ley de Puertos, y es evidente que los hemos tenido. Yo reivindico la vigencia de la actual Ley de Puertos, creo que los resultados son los que hay, y por tanto podemos estar satisfechos de la Ley de Puertos, y hace reproches, pero yo ahí le podría decir que ustedes buscaron consenso en la Ley de Puertos cuando no fueron capaces de sacarla en dos legislaturas, nunca consensuaron presentar la Ley de Puertos; consensuaron sacarla, pero no presentarla. Podríamos haber consensuado también los contenidos del Real Decreto-ley 4/2014, y estábamos abiertos. Le voy a decir una cosa, las medidas que usamos —y dejo aparte, que ahora lo comentaré, el fondo de accesibilidad—, el aumento de los plazos concesionales era una demanda constante no solamente del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 23

sector privado, sino de cara una de las autoridades portuarias, independientemente del color político de la comunidad autónoma. No habrá oído usted criticar esa medida a ningún presidente de autoridad portuaria nombrado por un gobierno regional de obediencia socialista, ni uno solo; al contrario, solo halagos. Por tanto, quizá por una actitud por parte del Partido Socialista, no han intentado o no se han prestado a un acuerdo, vamos a oponernos, tanto al aumento de los plazos concesionales como a la creación del fondo de conectividad terrestre portuaria, y quizá por ese principio ustedes se oponen; estoy seguro de que si analizamos perfectamente lo que representa para este país el aumento de los plazos concesionales estaríamos absolutamente de acuerdo, como lo están los presidentes de las autoridades portuarias. Dice usted que son plazos muy superiores a Europa, no, no, absolutamente inferiores; lo que teníamos eran plazos que no estaban de acuerdo. Presentamos unas tablas al Gobierno justamente para toda la tramitación de este proceso, en el que analizábamos desde Puertos del Estado cuáles eran los plazos concesionales en cada uno de los puertos europeos. Hay puertos en Europa que no tienen fijados por ley plazos concesionales máximos para las concesiones portuarias. Tenemos plazos de treinta y cinco años cuando hemos aprobado una Ley de Costas que tiene plazos mayores, y además hay algo muy importante. Teníamos plazos de treinta y de treinta y cinco años cuando las inversiones portuarias no tenían el nivel que tienen ahora. Hoy en día automatizar una terminal es enormemente costoso, y por tanto tenemos que permitir a los inversores privados que generen flujos de caja suficientes para poder rentabilizar su inversión, si no, no vamos a tener puertos automatizados y por tanto puertos que sean competitivos en el escenario internacional; si queremos que los privados inviertan más en puertos hemos de permitir que tengan capacidad para rentabilizar su inversión, si no la iniciativa privada no invierte. Por tanto si competimos con Europa debemos tener plazos que sean equivalentes o por lo menos del mismo orden de magnitud justamente para que los que opten a tener concesiones demaniales en nuestros puertos no tengan ningún elemento diferencial respecto a otros países de Europa. Por tanto niego la mayor, los plazos en España eran manifiestamente menores que los plazos en la mayor parte de países europeos. Estamos por ejemplo en el puerto de Amberes con concesiones que superan los cuarenta y cinco y los cincuenta años, con posibilidad de prórroga hasta más de sesenta. Los procesos en estos momentos en Grecia en la terminal de El Pireo llegan a concesiones que superan los cincuenta años. Hutchinson, uno de los mayores inversores en este país, nos ha hecho un análisis respecto a cuáles son sus plazos concesionales en las terminales europea, completamente por encima de los plazos que teníamos vigentes en España. Por tanto, muy importante, desde mi punto de vista, para el futuro de los puertos españoles, para el futuro de la competitividad de los mismos la ampliación de los plazos concesionales.

Se han opuesto también al fondo de accesibilidad. El fondo de accesibilidad tiene un mensaje fundamental para los puertos, es decir, inviertan ustedes en conectividad porque si no van a tener que contribuir a un fondo, pero si ustedes invierten en conectividad en sus puertos y por tanto en su ámbito de competitividad, ustedes no van a tener que contribuir a ese fondo. Eso es muy importante, es muy importante que los puertos asuman digamos que las infraestructuras de conectividad entre el puerto y las troncales son tan infraestructuras portuarias como puede ser un muelle o un dique. La propia Unión Europea considera que la inversión pública en las conectividades puede ser susceptible de ser ayuda de Estado en el ámbito de competencia entre puertos. Tenemos que trabajar en que los puertos asuman esa responsabilidad, y lo pueden hacer, tienen fondos de maniobra consolidados en el plurianual superiores a 700 millones de euros. Nuestros datos son que necesitamos para accesibilidad viaria y ferroviaria unos 1.600 millones de euros en los próximos diez años, y tenemos que empezar a dotarlo. Y lo hemos hecho, lo hemos hecho con fondos propios de los puertos, aun sin estar en vigor, por no estar reglamentado, el fondo de accesibilidad, y lo hemos hecho con los accesos al puerto de Barcelona, con accesos viarios al puerto de Castellón, y ya se introduce en el plurianual que el puerto asuma la conexión de Sagunto con la red troncal; los nuevos enlaces ferroviarios en Sevilla a través del enlace de La Salud, etcétera. Debemos seguir asumiendo ese tipo de conectividad porque podemos hacerlo, y en un momento de déficit público y de estabilización fiscal es bueno que los puertos que poseen recursos suficientes también contribuyan a la financiación de la conectividad, creo que eso es enormemente importante. Le voy a decir que en este momento tenemos ya propuestas de algunos puertos y de algunos gobiernos autónomos respecto a la regulación del fondo de accesibilidad, y lo asumen y lo comparten, y lo comparten, sí, sí; tengo una propuesta de la Generalitat de Catalunya que pasó al Ministerio de Fomento dando sus ideas al fondo de conectividad, diciendo que si podía ser a través de beneficios o a través de recursos, pero asumiéndolo perfectamente, porque el puerto de Barcelona sabe que uno de sus déficits es la conectividad, y por tanto tener en su mano desde la generación de recursos propios, propios por puerto o por parte de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 24

concesionarios, es una oportunidad justamente para mejorar las redes de transporte de mercancías, y por tanto la competitividad de nuestros puertos. Nosotros vamos a presentar en fechas inmediatas el nuevo reglamento. Vamos a intentar consensuarlo con las autoridades portuarias, aunque a veces haya algunas posiciones divergentes entre una autoridad u otra, por ejemplo, la posición del puerto de Barcelona respecto a la regulación del fondo es divergente a la autoridad portuaria de Bilbao, pero en aspectos como si tiene que ser sobre beneficios o sobre recursos, aunque no sobre el fondo o la existencia del mismo. Tengo que decir que en las enmiendas que se hicieron al real decreto-ley, que algunas fueron transaccionadas por el Partido Popular y algunas aprobadas, el Partido Nacionalista Vasco y otros grupos apoyaron dichas enmiendas, lo cual fue una satisfacción para nosotros respecto al paquete global de la Ley 8/2014.

Me hace algunos comentarios sobre la autopista del mar. Se cerró un convenio con Francia en su momento, en la época del Gobierno socialista, y misteriosamente en un momento dado, con el convenio firmado —y fue una sorpresa para Puertos del Estado, que no teníamos ese papel—, el Gobierno socialista en ese momento incluye una cláusula en la que permite que la naviera al final del periodo de las subvenciones se vaya. Y eso es lo que ha pasado, que resulta que ha activado una modificación al propio Gobierno que fijó el propio Partido Socialista, después de firmar el convenio entre los Estados. Evidentemente no estamos de acuerdo con lo que ha hecho la naviera, no estamos en absoluto de acuerdo, porque incluso de ese convenio el espíritu para irse no responde a la realidad de la situación; una autopista del mar que tiene un grado de ocupación del 70%, y que dice la línea que no es capaz de explotar con beneficios. Mire, en su oferta económica puso que el coste del barco era 12.000 euros por día, y tiene un barco alquilado, en *time charter*, por 18.000 euros, cuando podía haber conseguido un barco por 12.000 euros. Por tanto el esquema económico desde nuestro punto de vista que sirvió para la adjudicación del convenio, para la autorización de la subvención de los Estados y del programa Marco Polo en Europa no solamente no ha empeorado, sino que ha mejorado, y por tanto la naviera no tiene elementos desde nuestro punto de vista para dejar el servicio en estas condiciones alegando pérdidas económicas. En eso hemos sido claros con nuestros colegas franceses. En el caso de que unilateralmente la naviera abandone finalmente la línea, nosotros tenemos elementos jurídicos para poderlo sustentar e ir a la reclamación de los 30 millones de euros de subvención a la naviera, porque no puede ser que las navieras utilicen dinero público justamente en base a una gestión que es su responsabilidad. Los Estados ponen dinero para consolidar y poner en marcha una línea, y la obligación de la naviera es gestionarla para que, con el marco económico en el que se le ha otorgado la subvención, pueda llevarla adelante. En estos momentos hay una demanda importante en Gijón, ya consolidada, de transporte terrestre a la que hay que dar servicio, y estamos en negociaciones no solamente con LD Lines, sino con navieras como Grimaldi y otras, justamente para que ese fondo de comercio que representa la demanda que existe hoy en día pueda ser cubierta, evidentemente sin nuevas subvenciones. Y en eso estamos de acuerdo los Gobiernos francés y español. Hemos visto que los costes elegibles que hasta ahora ha cubierto LD Lines no cubren la subvención prevista. Por tanto hay una parte de dinero que aún no ha consumido la naviera, y en este momento estamos en negociaciones con la Unión Europea para aumentar el periodo de elegibilidad durante el año 2015 de forma que pueda generar la naviera LD Lines costes elegibles suficientes para cubrir, tanto la subvención de los Estados como el proyecto Marco Polo, en el bien entendido de que durante ese periodo tiene que servir para consolidar la línea, y por tanto para buscar un esquema de explotación que sirva para mantener el compromiso del convenio, que son siete años. Si así no fuera nosotros activaríamos los mecanismos adecuados justamente para recuperar la totalidad de la inversión, como no debe ser de otra forma.

Ustedes piden consenso y creo que hemos trabajado mucho durante muchos años en el consenso en el ámbito de puertos, y justamente creo que deberíamos haber trabajado un poco más, desde su punto de vista también, y no desde una negativa por principio en trabajar en ventajas que son importantes para conseguir la competitividad de los puertos, como es la ampliación de los plazos concesionales. En ese sentido entiendo que van a apoyar sin lugar a dudas, como así lo decidió la subcomisión del Senado en la ponencia sobre combustibles marinos, las bonificaciones al 50% de la tasa del buque a los buques que utilicen combustibles alternativos, como es el gas natural licuado; y entiendo que también apoyarán, como no puede ser de otra forma, por el beneficio de la náutica deportiva de este país y el progreso de la industria turística, la modificación de la Ley de Puertos que comporta el cambio de la forma de cobro de las tasas de navegación para las embarcaciones deportivas transeúntes en este país. No hemos tenido oportunidad de hablar, pero les pido el consenso porque creo que hay argumentos suficientes como para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 660

7 de octubre de 2014

Pág. 25

que esas modificaciones normativas en la Ley de Puertos puedan ser aprobadas conjuntamente por el Partido Socialista y por el Partido Popular.

Creo que he contestado a cada una de sus preguntas o comentarios. Simplemente quiero agradecer al Partido Popular, a don Mario Flores, el tono. Creo que ha sabido complementar y puntualizar perfectamente mi intervención. Creo que todos podemos estar satisfechos de la evolución de los puertos españoles; creo que tenemos un marco regulatorio moderno. Mañana se va a discutir en el Consejo de Ministros de Transportes el nuevo reglamento sobre acceso al mercado de servicios portuarios y transparencia de los puertos, y nos hemos encontrado justamente con un reglamento que no modifica para nada nuestra ley, porque nuestra ley es moderna, es una ley abierta al mercado de los servicios portuarios, es una ley que pretende generar competencia, y por tanto la nueva normativa europea no nos va a tocar un pelo en nuestra propia legislación. Agradezco, repito, las palabras y el apoyo del Partido Popular, especialmente de don Mario Flores a mi intervención.

Muchísimas gracias por todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca Ortega. Con su intervención ha culminado la comparecencia de todos los altos cargos del Ministerio de Fomento para explicar el proyecto de ley de presupuestos. Agradezco a los portavoces de los grupos sus intervenciones a lo largo de estas jornadas. Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinte minutos del mediodía.