



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 21

Pág. 1

SESIÓN CONJUNTA DE LAS COMISIONES MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA Y DE FOMENTO

**PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA SORAYA
RODRÍGUEZ RAMOS**

**Sesión para la Unión Europea núm. 8
y sesión de Fomento núm. 8**

**celebrada el martes 7 de marzo de 2017,
en el Palacio del Congreso de los Diputados**

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora comisaria europea de Transportes (Violeta Bulc), para tratar asuntos relativos a su competencia. Por acuerdo de las Comisiones Mixta para la Unión Europea y de Fomento. (Número de expediente del Congreso de los Diputados 219/000281 y número de expediente del Senado 713/000124)

2

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión conjunta de la Comisión Mixta para la Unión Europea y la Comisión de Fomento. En primer lugar, quiero agradecer la presencia de la comisaria europea de Transportes, doña Violeta Bulc. Sabemos que tenía una apretada agenda, pero hoy quería estar aquí participando en esta reunión del Congreso de los Diputados. Muchas gracias.

Lamentablemente, tenemos un tiempo muy ajustado, porque a las tres comienza la sesión plenaria y tenemos que finalizar nuestra reunión, por lo que, después de pasar la palabra al presidente de la Comisión de Fomento, comenzaremos con la intervención de la comisaria y después los grupos políticos tendrán un tiempo de intervención por cinco minutos.

Presidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE FOMENTO** (Delgado Arce): Muchas gracias, presidenta.

Señora Bulc, el pasado 17 de abril del año 2015 tuvimos ocasión de darle a usted la bienvenida también en una sesión conjunta como la de hoy, cuando iniciaba su mandato como comisaria europea de Transportes y Movilidad. Hoy le reiteramos la bienvenida. Es una satisfacción para todos recibirla, valoramos la importancia que tiene que usted, como máxima responsable de los transportes, nos visite, y además lo hace solo unos pocos días después de que la Comisión Europea presentara el Libro Blanco sobre el futuro de Europa, que marca el comienzo de un debate franco y amplio con los ciudadanos de cómo debe evolucionar Europa de aquí a 2025, dependiendo del camino que decidamos tomar. Sin duda, es una excelente manera de prepararnos para el 60.º aniversario de la Unión Europea y reflexionar sobre estos cinco escenarios que nos plantean. Celebramos que la Comisión Europea, junto con el Parlamento y los Estados miembros interesados, estén organizando estos debates ciudadanos sobre el futuro de Europa, con los parlamentos nacionales, ayer con los ciudadanos, también con los gobiernos y las regiones, para recoger opiniones. Hoy, en el Congreso de los Diputados, la escucharemos con el mayor interés y usted podrá conocer las opiniones, las inquietudes y las propuestas de las señoras y los señores diputados que nos acompañan.

La señora **COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTES** (Bulc): Muchas gracias, honorables parlamentarios, presidente. Muchas gracias por acogerme una vez más, la segunda, en esta prestigiosa Cámara.

Nos reunimos en un momento en el que la eurozona ya está fuera oficialmente de la crisis económica —así que espero que esto resulte un mensaje alentador— y vamos a continuar mejorando a nivel europeo. En este sentido, quisiera dirigirme a ustedes para hablar, obviamente, sobre los temas que recaen dentro del ámbito del transporte europeo. Porque están ocurriendo muchas cosas, así que he querido presentar una imagen exhaustiva de todas las actividades que en este momento están realizándose. Necesitamos su apoyo y espero con gran interés sus intervenciones. En caso de que no pueda responder a sus eventuales preguntas, permítanme por favor que les responda por escrito. Tengo aquí colegas que van a tomar nota de sus cuestiones y les responderemos, sin duda.

Dicho lo cual, quisiera decir que hoy en día el transporte es un muy importante contribuidor al empleo y al crecimiento. Representa el 4,8% del PIB; es decir, una cifra muy importante que hoy en día crea unos once millones de trabajos en la Unión Europea. En España, estas cifras son incluso más alentadoras ya que, en este caso, el transporte contribuye en un 5% al PIB nacional y representa casi un millón de trabajos directos. Por tanto, cabe afirmar que el transporte es esencial para el desarrollo del mercado único europeo, para nuestra conectividad con terceros países y, más específicamente, para la competitividad de nuestra economía.

A veces no nos damos cuenta de lo importante que es, pero, como suelo decir, si el transporte se detiene, todo se para. Y entonces es cuando nos damos cuenta de la vital importancia de este sector. Por ello estamos haciendo todo lo posible para evitar cualquier tipo de retrasos, mejorar la eficacia en la Unión Europea, que, de hecho, es uno de nuestros puntos centrales de actividad. Y además de la eficacia, la conectividad es también un punto primordial, de hecho el segundo punto más importante en nuestra agenda. Todo esto, también está generado por la descarbonización, la digitalización, la globalización de las soluciones europeas y también por situar a las personas en el centro de nuestras decisiones. Pero todo ello no sería posible sin dos elementos de la máxima importancia, sin dos motores muy importantes como son la innovación y la inversión. Es una historia muy sencilla, eficiencia, conectividad en lo global,

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 3

descarbonización, digitalización y centrarnos en las personas, y globalización de las soluciones europeas, innovación e inversión. Estos son los temas que quisiera desarrollar, sobre qué estamos haciendo y qué vamos a hacer en el futuro.

El transporte es responsable de casi un 24,6% de las emisiones de gas invernadero. En España esta cifra alcanza un 25% de las emisiones de gas invernadero totales, de las que casi el 95% están generadas por el transporte por carretera. Por tanto, resulta obvio que nos tenemos que centrar en la descarbonización. Cabe señalar también que el pasado verano la Comisión lanzó una estrategia europea de bajas emisiones y movilidad. Aquí identificamos tres puntos en los que estamos trabajando con gran intensidad. En primer lugar, aumentar los aspectos operativos del transporte, una mejor gestión y una mejor transversalización. En segundo lugar, fuentes de energía más limpias, centrándonos en las fuentes de energía alternativas y renovables. Y, en tercer lugar, vehículos más limpios; es decir, de cero emisiones. De hecho, ahora estamos aplicando esta estrategia, y una medida concreta que la Comisión Europea ya ha establecido en este contexto, junto con el Banco Europeo de Inversiones, es una facilidad de financiación para autobuses de energía limpia. Me complace constatar que España es beneficiaria de esta iniciativa y que en diciembre del año pasado ya se lanzó en Canarias y en Mallorca, donde ya se utiliza esta herramienta financiera para mejorar la movilidad urbana.

Ahora quisiera comentar la digitalización. Es mi segunda área prioritaria y, desde luego, una que tiene mucho que ver con nuestra interoperabilidad y soluciones multimodales del transporte, y especialmente con una mejor utilización de las facilidades existentes. Cabe señalar que la Comisión adoptó en diciembre una estrategia comunitaria para coordinar el despliegue de sistemas de transporte inteligente. Aborda una serie de problemas específicos tales como la protección de datos y la interoperabilidad y debería contribuir de forma significativa a la seguridad viaria. También quisiera señalar que con todas estas actividades nos movemos hacia una mejor coordinación para lograr una conducción cooperativa y autónoma, que, de hecho, es uno de los temas del periodo 2020-2030, cuando esperamos que el transporte por carretera de la Unión Europea se reconfigure basándose en estas nuevas tecnologías emergentes.

La digitalización no tiene que ver solo con las carreteras, sino que también va a mejorar la gestión del tráfico, tal y como está ocurriendo ya en las líneas férreas, donde, por ejemplo, el año pasado se adoptó una norma común europea para la gestión del tráfico llamada ERTMS. Y va a resultar muy útil para ser competitivos en el nivel global. Lo mismo se está produciendo en la aviación, donde mediante el proyecto Sesar, que es una empresa conjunta, estamos estableciendo una gestión del tráfico y de la aviación sólida, basada en soluciones digitales, que ya está siendo reconocida globalmente como algo líder y en lo que vamos a seguir trabajando. También hay cosas importantes en la digitalización marítima, que, desde luego, estoy segura de que les van a interesar. Este año vamos a introducir la ventana única marítima europea, que simplificará la comunicación entre la industria, las empresas y la Administración. Y nos vamos a centrar en los documentos electrónicos, en poco tiempo estos documentos eliminarán el papeleo, lo que hará que mejore la eficiencia de la gestión del transporte marítimo y también abrirá la ventana a nuevos tipos de servicios.

Hemos hablado de las personas y, desde luego, nos lo tomamos muy en serio. En toda la legislación que estamos produciendo siempre tenemos una parte muy centrada en las personas. Me refiero aquí a los temas sociales relacionados, por ejemplo, con los trabajadores, los derechos de los pasajeros o el nivel de vida para poder abordar el ruido y la contaminación de forma directa. Creo que es muy importante que sigamos teniendo esto en mente, y, de hecho, Europa es la tercera región del mundo en la que los pasajeros cuentan con derechos básicos uniformes que los protegen en todos los modos de transporte.

Brevemente quisiera hablarles de una serie de iniciativas que estamos realizando. Aviación. La Comisión Europea propuso la revisión del Reglamento de derechos de los pasajeros de 2013, y espero que España continúe mostrando su apoyo a nuestra propuesta cuando los debates se reanuden en el Consejo. Líneas férreas. Estamos planeando una propuesta revisada de derechos de los pasajeros para la primavera de este año. También hay mejoras que estamos examinando en tres áreas adicionales: las excepciones nacionales amplias, concedidas por una serie de Estados miembros; medidas mejoradas para aquellas personas con discapacidades o movilidad reducida y una mejor gestión de las quejas y las sanciones correspondientes. También Europa cuenta con un historial de seguridad excelente para todos los medios de transporte, a pesar de algunos trágicos accidentes que hemos sufrido en los últimos años. España es un líder europeo en seguridad viaria, es algo en lo que se ha mejorado mucho y de lo que deberían estar orgullosos. Pero tampoco hay margen de complacencia, porque hay mucho que hacer todavía. La Unión Europea es un líder global para abordar estos temas también en el seno de las Naciones

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 4

Unidas, donde va a ser un tema clave porque hay millones de desplazamientos que se producen al año. El cuarto tema que quería abordar es el liderazgo global. Va en línea con lo que hacemos ahora mediante la diplomacia económica; allí donde haya mercados emergentes, nosotros vamos allí e intentamos abrir los mercados, garantizar que se cumplan nuestras normas, que se reconozcan nuestros marcos como los más adecuados y que las industrias europeas sigan este camino. Esto está ocurriendo en países del Golfo, de Asean, en Turquía y en países de la vecindad oriental y de los Balcanes occidentales.

También tengo que hablar de inversión, que es el motor de todo esto. La red transeuropea, conocida como programa TEN-T, también es un elemento clave de nuestra política de transportes, por la facilidad de conectar Europa para todo el territorio y los principales corredores. Todavía tenemos mucho que hacer al respecto, pero estamos avanzando satisfactoriamente. Quisiera elogiar a España por el uso tan eficaz que ha hecho de la financiación CEF, que es el mecanismo que utilizamos para el programa TEN-T. Se han firmado sesenta acuerdos de concesión y España, hasta ahora, se ha beneficiado de unos 900 millones de los 9.000 millones de asignaciones globales; lo cual es una porción importante teniendo en cuenta que tenemos veintiocho Estados miembros, por ahora. Así que es un resultado más que reseñable. Pero, más allá de las concesiones, la Comisión, con su plan de inversión para Europa, está haciendo mucho hincapié en atraer a inversores privados e institucionales. El Plan Juncker está empezando a dar resultados. En este primer año y medio de su existencia hemos podido ofrecer adicionalmente más de 160.000 millones de inversión y somos la tercera cartera más exitosa. Aquí tengo que felicitar una vez más a España por su gran historial en EFSI. El Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas se ha hecho de una forma muy sistémica y espero que lo continúen utilizando en el futuro.

Sé que voy muy rápido y espero que los intérpretes no tengan problemas.

Por lo que respecta a la innovación, desde el comienzo de nuestro programa de investigación y desarrollo llamado Horizonte 2020, más de 2.600 proyectos con participación española han sido financiados mediante este programa; lo cual es, una vez más, un número considerable. Se ha recibido una contribución de financiación de 1.500 millones de euros para investigación y desarrollo, y espero que esto también tenga su impacto a largo plazo en el nivel social y económico porque hay que capitalizar estas inversiones en el siguiente ciclo de despliegue.

Transporte integrado, inteligente y verde. Aquí se han concedido más de 109 millones a participantes españoles, lo que quiere decir que se está reconfigurando el transporte hacia un transporte digital, más verde y más flexible. Esta es una visión estratégica y algunos datos con respecto al pasado.

Quisiera ahora mencionar una serie de iniciativas en las que estamos trabajando y que van a afectar en gran medida a lo que hagamos en los próximos años. Por lo que respecta al transporte por carreteras, que creo que es uno de sus intereses principales, contamos con un acervo muy reseñable en transporte por carretera y de mercancías. Si me lo permiten, voy a ir directa a los ejemplos. Va a haber un paquete de primavera y otro de otoño. Este año vamos a lanzar cuatro pilares principales que se van a presentar como un paquete para carretera: uno sobre temas sociales, otro sobre digitalización, otro sobre apertura del mercado y otro sobre descarbonización.

Ahora voy a compartir con ustedes algunos de los ejemplos que a lo mejor les resultan interesantes y quisieran ver más en detalle. A nivel social, creemos que, en términos generales, la búsqueda de proveedores más favorables se encuentra en el seno de muchos de los problemas actuales del transporte por carretera. Las empresas falsas o de apartado postal son el ejemplo más obvio de este tipo de abuso, por lo que estamos explorando posibles formas de crear un vínculo más sólido entre las compañías legales y la actividad de las empresas de transporte. Hay que registrarse para que se sepa cómo se están realizando los negocios. Además, creemos que las normas de cabotaje actuales deberían simplificarse. Nuestra intención no es proponer una liberalización adicional del cabotaje, sino facilitar el control. Sería un cabotaje basado en el tiempo, pero es algo que también se podría debatir.

Luego está el tema de los salarios mínimos, que ha creado una profunda división en la Unión Europea. Tenemos el bloque del Este y del Oeste. Me complace ver que el Gobierno español quiere ayudarnos para encontrar una solución y moderar las posturas entre estos dos bloques, que, espero, estén abiertos a encontrar una solución, que es lo que a nosotros también nos gustaría. Vamos a ir juntos por este camino y estoy segura de que vamos a encontrar una solución a este tema de los salarios mínimos. Apoyamos el concepto del salario mínimo, pero tiene que ser proporcional y tiene que ser como un apoyo al desarrollo ulterior del mercado único, y no que conllevara una mayor fragmentación del mercado, que es algo que no deseamos en ningún caso.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Por encima de todo, estamos muy motivados para garantizar una aplicación proporcional y efectiva del desplazamiento de trabajadores y también del transporte por carretera. La señora Thyssen, mi colega, dice que el transporte merece una excepción y debería ser tratado como un caso especial, y creo que sí. Creo que la clave es la aplicación de las normas, y aquí tal vez estamos fallando. El transporte por carretera es muy difícil de controlar, así que nosotros lo que queremos es simplificar y aclarar las reglas para que se puedan poner en funcionamiento, para que se puedan aplicar. Los sistemas de tecnologías de la información nos van a ayudar, la mayoría de los Estados miembros tienen bases de datos e intercambian información. Por lo que respecta al cobro por carretera, queremos revisar los principios de cobro por carreteras existentes comunes, Eurovignette, facilitar la aplicación del pago de usuarios y los principios de quien contamina paga para los camiones y los vehículos privados. Fomentaremos sistemas de cobro electrónico interoperativo. También queremos garantizar una operación transfronteriza sin problemas, tal y como ocurre en las telecomunicaciones. Queremos introducir en el transporte por carretera lo que ocurre con el *roaming*.

Respecto al transporte por líneas férreas, hemos celebrado la adopción del cuarto paquete de líneas férreas. No ha sido fácil, pero me complace afirmar que la visión futura de desarrollo de líneas férreas va a dar lugar a la agencia de líneas férreas europeas, un gran papel que va a mejorar la seguridad, la interoperabilidad y con el que habrá un mejor cumplimiento y control de las normas. Abrirá los mercados nacionales a servicios de pasajeros, también los abrirá a la competencia y se reducirán las cargas para las operaciones. Por ejemplo, quisiera decirles que hay 11.000 rutas nacionales que se van a reemplazar por unas 400 europeas. Es un avance importante. Y dentro de unos años los trenes van a poder ir de Portugal a Suecia sin tener que estar cambiando en cada frontera. Estos son avances muy importantes que van a hacer de nuestras líneas férreas un sector competitivo, porque todavía no lo es tanto como debiera.

Por lo que respecta al mercado de transporte aéreo, somos bastante competitivos y espero que España utilice las nuevas herramientas y los periodos transicionales para ganar experiencia en apertura de mercado. Espero que la reforma del sector de las líneas férreas, que también está realizando España, garantice el cumplimiento de todas las nuevas normas comunitarias y también cree condiciones favorables para una apertura exitosa del mercado.

Pasamos ahora a la aviación, que es extremadamente importante porque representa el 5,9% del PIB nacional, lo que supone una contribución de 6.300 millones de euros a la economía española. Es un tema delicado e importante para España por el turismo. En diciembre de 2015, la Comisión presentó una nueva estrategia de aviación para garantizar que Europa sigue siendo competitiva y líder global en el sector de la aviación. Aquí estamos trabajando en tres elementos principales. Conectividad, mercados crecientes. Para poder seguir estando en la primera línea de la aviación internacional estamos negociando con la Asean, con Catar y con Turquía, son negociaciones de bloque a bloque. También nos estamos preparando para las negociaciones con Emiratos y esperamos poder continuar obteniendo apoyo del Consejo para poder expandir aún más nuestras actividades. Eficiencia. abordar los límites al crecimiento sobre el terreno y en el aire. Nos estamos centrando en el proyecto de cielo único europeo, que tiene detrás una ambiciosa investigación y programa de investigación de Sesar. Normas. Estamos actualizando las normas de seguridad comunitaria, reglamento EASA y también estamos estableciendo un nuevo marco reglamentario para que la industria comunitaria pueda ser competitiva y se encuentre en la primera línea del avance tecnológico. Este reglamento también incluye por vez primera un marco europeo para los drones, ya que es muy importante que la Unión Europea cuente con un enfoque para el desarrollo de la industria y el uso de los drones. En este sentido, también estamos desarrollando el llamado espacio de aviación urbana, que va a permitir el uso de los drones en las soluciones de movilidad urbana.

Descarbonización. Hemos llegado a un acuerdo global importante por primera vez en la historia, cuyo objetivo se basa en negociaciones sectoriales sobre emisiones de CO₂. Me complace ver que se ha confirmado la norma de CO₂ y estamos ahora intentando hacer medidas basadas en el mercado.

Seguimos trabajando mucho en tecnologías de aviación. De hecho, acabo de estar en un congreso sobre tecnologías de la aviación que ha resultado muy alentador porque hay empresas europeas, y algunas muy importantes españolas, que están trabajando en el desarrollo de estas nuevas soluciones.

Para finalizar, quisiera mencionar el aspecto marítimo, muy importante para ustedes. Este es el Año marítimo en la Unión Europea, que comenzamos con la Semana del transporte por mar. Quisiera señalar que el año pasado se habló en el Parlamento Europeo de la regulación de puertos y ahora nos estamos centrando en la ventanilla única europea y en los documentos electrónicos. Al mismo tiempo, quisiera

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 6

resaltar también, en línea con los desafíos a los que se enfrenta España, que queremos apoyar un diálogo social abierto. También, que acogemos con satisfacción la adopción de un real decreto por parte del Gobierno español para cumplir con la sentencia del Tribunal de Justicia europeo. Ayer, su ministro y yo, tras el diálogo con ciudadanos en el que participamos, nos reunimos con trabajadores de los puertos, con los estibadores, con los que tuvimos un diálogo muy constructivo y, al final, nos dimos la mano y nos hicimos la promesa de que este diálogo social iba a continuar. Me complace ver que el ministro ha anunciado que este diálogo va a continuar esta semana. Les aliento a dar todo su apoyo a este diálogo social para que dé resultados tangibles para la aplicación de este decreto. Estoy convencida de que las intenciones son buenas y, por tanto, las soluciones también lo serán.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Inmediatamente, vamos a pasar a la intervención de los grupos políticos. En primer lugar, y por cinco minutos —vamos a cumplir los tiempos de forma estricta—, por el Grupo Mixto va a haber dos intervenciones. En primer lugar, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora Bulc, he seguido con gran interés su comparecencia porque las cuestiones relativas a los transportes son de capital importancia para muchos asturianos y, por tanto, también para mi partido. Singularmente, la política de transporte ferroviario. Llamo su atención sobre algo que puede pasar en Asturias porque, a diferencia de lo que se está haciendo en el resto de España y probablemente de Europa, en esta región que es periférica y está muy aislada, se está sustrayendo por la Administración ferroviaria estatal la categoría de alta velocidad al corredor León-Asturias con la infraestructura prácticamente concluida desde hace cinco años por medio de dos grandes túneles de 25 kilómetros cada una. Señora comisaria, le pido que se interese por la sustracción de la categoría de alta velocidad de la línea León-Asturias y por el consiguiente despilfarro de 3.000 millones de euros cofinanciados con fondos europeos.

Estos días, el Ministerio de Fomento anuncia que se propone descatalogar la línea de alta velocidad y convertirla en una línea de ferrocarril convencional colocando vías de ancho ibérico, llamadas también ancho Renfe. Si esto se lleva a término, supondría una nueva discriminación de Asturias, un retroceso en el plan de transformación de toda la red ferroviaria nacional al ancho UIC que el Gobierno, entonces también del Partido Popular, inició hace diecisiete años al amparo de las directivas europeas para avanzar progresivamente hacia la eliminación de las fronteras en el sistema europeo de transportes y un flagrante incumplimiento de la directiva sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario que refundió el contenido de las directivas de alta velocidad y de ferrocarril convencional a las que deroga.

Señora comisaria europea de Transportes, le pido que se interese por la sustracción de la categoría de alta velocidad de esta línea León-Asturias. Espero que comparta con Foro la satisfacción por la contundente e histórica sanción de la CNMC a Renfe, un monopolio público que obstaculiza la política de transportes europea con grave perjuicio del conjunto del sistema español y, sobre todo, del empleo en el sector ferroviario al dejarlo reducido al 3% del total de mercancías transportadas. Como observará, en España y en Asturias hay materia para defender los postulados europeos y alcanzar los objetivos que le encomendó el presidente Juncker y los que usted misma se ha marcado al frente de la comisaría europea de Movilidad y Transporte.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

Tiene la palabra el señor Baldoví, también por dos minutos y medio, por el Grupo Mixto.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Muchas gracias, señora Bulc, por haber comparecido aquí.

Tengo una pregunta, una petición y una explicación. La pregunta es fácil, creo que usted la ha contestado, y es si sigue habiendo tiempo antes de que se produzca una nueva sentencia de la Unión Europea para que estibadores, trabajadores, empresas y el ministerio puedan seguir negociando para alcanzar una solución. La segunda es una petición y habla del corredor Mediterráneo, que es uno de los nueve ejes europeos de transporte de la Unión Europea, que va desde Algeciras hasta el este de Europa pasando por la ribera mediterránea española, tal y como se definió en el documento de la Unión Europea de octubre de 2011. Representa al 40% de la población, el 40% del PIB, el 70% del tráfico portuario español y el 55% de la producción industrial española. Es, sin duda, el mayor eje de población y de

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 7

concentración económica de España, y, sin embargo, sigue existiendo un cuello de botella entre Castellón y Tarragona, continuos retrasos en su ejecución, y en algún tramo aún no se ha hecho nada mientras se están haciendo inversiones aquí, en Madrid, a 350 kilómetros de la costa con el nombre puesto de corredor Mediterráneo mientras los puertos mediterráneos que han doblado el tráfico en los últimos veinte años continúan con conexiones ferroviarias deficientes. Por eso, la emplazo para que la Comisión sea más proactiva para juzgar las inversiones reales del Estado español en el corredor Mediterráneo, su efectividad, su rentabilidad y su homologación con los estándares fijados por la red de transporte transeuropeo. Asimismo, entendemos que cabe reforzar la dimensión portuaria y litoral de la red de transporte transeuropeo, y creo que esto beneficiaría al conjunto del Estado español y a la propia Europa.

Por último, le pediría que me explicara las conclusiones de la Agencia Ferroviaria Europea con respecto a la investigación del accidente del Alvia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Partido Nacionalista Vasco tiene la palabra el señor Barandiarán.

El señor **BARANDIARÁN BENITO**: Señora Bulc, le doy la bienvenida. Me alegro de que tengamos al final una autoridad europea que nos dé respuesta a algunas cuestiones.

En primer lugar, quiero hacer una pequeña reflexión. Contrariamente a lo que se viene señalando en muchos ámbitos, soy de los que entiende que fuera de Europa hace mucho frío y por eso creo que algunas críticas que se hacen a la gestión de la Comisión Europea son merecidas, pero que en otros casos se deberían destacar sus actuaciones. En cuanto a las actuaciones de la Comisión, hay una cosa que le quiero pedir, y es que se las dé publicidad. Seguramente muchas de las actuaciones que hoy nos ha relatado aquí no son conocidas por los ciudadanos y eso hace deducir a muchas personas que la actividad de la Unión Europea no es trascendente en su vida. En primer lugar, me gustaría que trasladara esta reflexión al seno de la Comisión Europea.

Y paso ya a la primera cuestión. Ya que usted es comisaria de Transportes y ha hecho referencia a varias modalidades, además de escuchar algunas quejas respecto a la existencia de muchos ejes concretos de los que se dice que no ha existido la ejecución debida, quiero comentarle una cosa. Yo soy del País Vasco. La red transeuropea principal que se gestionó desde un inicio junto con la mediterránea fue la red atlántica y en ella el punto de entrada a la península ibérica —puesto que contaba también para Portugal— fue el País Vasco. De hecho, fue el primer proyecto constructivo de tren de alta velocidad que se hizo en España. Otros componentes de esta Cámara han señalado que han existido incumplimientos y yo también le quiero advertir de ello, porque a pesar de ser la vía de entrada a la península ibérica aún hoy existe una inejecución absoluta de los proyectos del tren de alta velocidad, salvo tramos aislados, frente al desarrollo que ha existido en el ámbito interno de la península, que no ha sido, a mi modo de ver, eficaz. Y lo mismo ocurre con las carreteras y en otros ámbitos. Otras personas también lo han señalado, pero me gustaría destacar que el principio de que esas redes transeuropeas se deben potenciar en todos los ámbitos debe tener su reflejo en la política presupuestaria de la Comisión.

Segunda cuestión. Ha hecho referencia al ámbito digital y a los esfuerzos que está haciendo usted como comisaria. Quiero hacerle una petición concreta. Me ha parecido que lo ha referido al ámbito del transporte. Me gustaría que se contemplara la posibilidad de aplicar ese ámbito digital para facilitar la movilidad de los ciudadanos de a pie, de los simples usuarios de carreteras o de otros medios de transporte. Me refiero en concreto a la facilitación de los medios de pago, que hoy en día, por su no utilización en unos casos o por la imposibilidad de utilización en otros, están provocando auténticos atascos en muchas carreteras a los usuarios de esas vías públicas.

Tercera cuestión. Es usted comisaria de Transportes y de Movilidad. La movilidad en castellano también tiene diferentes acepciones y una de ellas es la posibilidad de hacer uso de los medios de los que se dispone para moverse. Quiero trasladarle una queja que se nos hizo llegar, de la que a su vez di traslado al ministro de Fomento y de la que me consta que ya tienen conocimiento muchos organismos. Se trata de las políticas de determinadas líneas aéreas que limitan la posibilidad de desplazamiento a personas afectadas por algún tipo de discapacidad. En concreto, ha habido alguna línea aérea *low cost* muy conocida que ha limitado la posibilidad de vuelo a personas afectadas por algún tipo de ceguera si no iban acompañadas. Esto limita ese principio de movilidad que es consustancial al ámbito de la Unión Europea. Por ello, sería conveniente que se contemplara la posibilidad de tomar iniciativas para remover cualquier obstáculo que pudiera impedir a personas afectadas de algún tipo de discapacidad hacer uso de cualquier tipo de transporte público o privado.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 8

Solo me queda felicitarla y darle nuevamente la bienvenida.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias y gracias también por ajustarse al tiempo. Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra la señora Castel.

La señora **CASTEL FORT**: Señora comisaria, buenas tardes y muchas gracias por su presencia en esta Comisión.

Desde Esquerra Republicana la esperábamos con mucho interés para tener la oportunidad de compartir con usted dos temas que nos preocupan sobremanera. El primero son las tácticas dilatorias del Gobierno español, que van a provocar que el calendario de ejecución del corredor del Mediterráneo no se cumpla. El segundo es la ignorancia de este mismo Gobierno de las negociaciones colectivas —al menos eso parecía hasta ayer— que han mantenido patronal y sindicato del sector español de la estiba.

Empiezo por el primer punto, presentándole unos datos que cuestionan el modelo de infraestructuras financiado con fondos de la Unión Europea por el que ha apostado el Gobierno español. En este modelo, Madrid, a pesar de ser irrelevante en el tráfico de mercancías con Europa, vuelve a convertirse en el ombligo de una red de tendencia radial mediante el impulso del ramal interior en detrimento del ramal principal del corredor del Mediterráneo. El ramal litoral del corredor se está construyendo sabiendo que se estrangulará el tráfico que pase por él, ya que en su mayor parte solo dispone de una línea por la que deberán pasar mercancías, cercanías, velocidad alta, ancho ibérico y ancho internacional, todo por la misma vía, incluso en muchos kilómetros solo se cuenta con vía única y hay zonas en las que la vía no existe, como la de Murcia-Almería, y cuya conexión se está proyectando para ser de vía única. Este despropósito, señora comisaria, está financiado con fondos europeos. En cambio, el ramal interior o secundario, que pasa por Madrid, dispone de doble línea en ancho ibérico y en ancho internacional. El Gobierno español, incomprensiblemente, ha apostado por introducir el tercer carril o el tercer hilo en el corredor mediterráneo principal en lugar de doble plataforma, una para mercancías y otra para viajeros. Se trata de una solución cara, compleja y transitoria, que creará problemas de congestión, de saturación y, finalmente, de cese por inoperancia y financiada con fondos europeos. La propuesta razonable sería el cambio de ancho integral desde el principio, segregando en dos corredores independientes el tránsito de mercancías y el de viajeros, como ocurre en el ramal secundario que pasa por Madrid. Le recuerdo que la fachada mediterránea concentra el mayor eje económico y de población y los puertos más importantes del Mediterráneo y que si no se reconduce la situación de inmediato se perderán irreversiblemente oportunidades económicas y de crecimiento de vital importancia para la Unión Europea.

Otros datos rápidos le darán una idea del artefacto que se está construyendo en el corredor del Mediterráneo. Hay una primera limitación, y es que el desvío entre dos vías con tercer carril necesita una aguja triple que limita la velocidad y los cambios de aguja con tercer carril no están homologados ni hay empresa que homologue ni acredite su homologación, y si no hay homologación no hay trenes, y si no hay trenes no hay corredor del Mediterráneo. Otra limitación es el mayor coste de mantenimiento de las líneas con tercer carril, hecho que acabará repercutiendo en los futuros cánones de utilización, menoscabando la competitividad del litoral español y, por ende, del europeo. Hay una tercera limitación, y es que los dos anchos de vía con tercer carril no tienen eje de simetría coincidente, circunstancia relacionada con el exceso de gálibo horizontal en túneles —es decir, la separación con la pared del túnel—, requiriendo complejas actuaciones de costes imprevisibles. El tercer carril está financiado con fondos comunitarios que salen de su negociado. El cambio de ancho, sustituyendo el ancho ibérico por el internacional, no tiene estos riesgos tecnológicos y aprovecha traviesas, carriles, señalización y electrificación. No entiendo, comisaria, la voluntad española de implantar una tecnología no homologada, que es cara y transitoria, con fondos comunitarios. Me gustaría que hiciera una valoración al respecto. A nuestro juicio, obedece más a una estrategia partidista que a una auténtica política de infraestructuras al servicio de las personas y de la economía productiva.

Asimismo, parece ser que el ramal secundario que pasa por Madrid recibe fondos procedentes tanto del corredor atlántico como del corredor mediterráneo y existe la intención de construir la mayor terminal de contenedores marítimos, repito, marítimos, en Ciudad Real, a 500 kilómetros del mar, a pesar de no existir demanda y en detrimento del corredor litoral, que vuelvo a repetir, alberga los puertos marítimos más importantes del Mediterráneo. Una autoridad única de infraestructuras, que entiendo que debe ser la Agencia de Líneas Férreas que ha anunciado usted y que me parece una buena iniciativa, evitaría los problemas de interoperabilidad, intermodalidad y estrangulamiento de la capacidad del corredor,

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 9

mejorando la simplicidad de trámites —que también los ha mencionado— y la eficiencia de la red, coordinando los surcos internacionales sobre todo en las fronteras.

En resumen y para finalizar el primer punto, ¿la Comisión Europea monitoriza los criterios de rentabilidad, eficiencia y utilidad de los proyectos que se financian con fondos europeos?

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, vaya terminando.

La señora **CASTEL FORT**: Terminó.

En referencia al segundo punto, comisaria, el relacionado con el sector de la estiba, le queremos trasladar nuestro más sincero agradecimiento por ofrecer una moratoria al sector para poder finalizar con éxito la negociación colectiva que se está llevando a cabo entre patronal y sindicato, que también lo ha mencionado. Hay que recordar que el Ejecutivo español ha aprobado un decreto legislativo para liberalizar el sector, hasta ayer sin diálogo social y que va más allá de lo que requeriría el Tribunal de Justicia. Es un decreto que pone en riesgo los puestos de trabajo de los estibadores, precariza sus condiciones laborales e ignora las negociaciones que durante dos años han mantenido el sindicato y la patronal. Por ello, le quiero entregar este documento que es el principio de acuerdo de ambas partes.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Castel, sabe usted perfectamente que tenemos un problema de tiempo. Luego se lo entrega.

La señora **CASTEL FORT**: Está bien, luego se lo entrego.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro Fernández-Rodríguez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señora comisaria, voy a hacer unas preguntas muy breves, porque unas ya las ha contestado usted y otras ya han sido planteadas por otros grupos.

La primera se refiere al ferrocarril. En el Libro Blanco del Transporte se resalta que es en el sector ferroviario donde hay que hacer un esfuerzo más evidente para obtener un espacio único europeo. Esto va de la mano del desarrollo de los nueve grandes corredores, de los cuales el mediterráneo y el atlántico son los que más nos preocupan. Según el libro blanco, la consecución de ese espacio ferroviario único incluye la supresión de los obstáculos técnicos, administrativos y jurídicos que siguen dificultando el acceso a los mercados ferroviarios nacionales. Esto se refiere a que existen ahora mismo diferencias importantes en ancho de vía, en electrificación, en sistemas de información y también en la adjudicación de surcos o *slots* cuando el tren llega a la frontera y cambia de país. Esto está ocurriendo en ocasiones cuando las mercancías españolas llegan a la frontera francesa.

Con respecto a esto, quiero hacerle algunas preguntas. La primera es general: ¿Nos puede hablar un poco más de cuál es la hoja de ruta para conseguir este espacio único europeo en ferrocarril? Y dos cuestiones concretas: una, qué opina del tercer carril como alternativa permanente, y dos, cuál es el calendario de implantación del ERTMS de cara a conseguir este espacio único europeo en el ferrocarril.

Otra cosa que no se ha planteado pero que también nos interesa se refiere a las autopistas del mar, es decir, a esas líneas estables, regulares, de alta capacidad y alta frecuencia, con trámites administrativos simplificados y buena conexión con las TENT-T, que sirven para descongestionar las rutas terrestres y para aprovechar la mayor eficiencia energética del transporte marítimo. Hay algunos proyectos como el *Monitoring and Operation Services for Motorways of the Sea*. Este proyecto, al parecer, entra en su fase final entre 2015 y 2020. Ahora, en España se está abriendo la fachada atlántica; ya existen algunas en el Mediterráneo, pero ahora tenemos la autopista Gijón-Nantes y la Vigo-Nantes, que es muy importante para nosotros por dar salida a una fábrica de automóviles bastante notable, y se espera establecer en breve líneas de Santander y Bilbao con el Reino Unido.

También nos gustaría que nos concretara un poco más sobre el proyecto, sobre la hoja de ruta y también cuándo se sabrá algo sobre la concesión de ayudas a través del mecanismo *Connecting Europe Facility*.

De los drones ya nos ha contado, con lo que nos damos por contestados.

Ha mencionado la eficiencia en las infraestructuras, de hecho, el anexo del libro blanco, en su punto 36, dice que hay que introducir criterios de evaluación *ex ante* de proyectos que garanticen que las infraestructuras demuestren debidamente el valor añadido. Nuestra pregunta es qué opina de la existencia

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 10

de oficinas de evaluación en cada uno de los países que emitan esos informes, no solo *ex ante* si no también *ex post*, de los proyectos de infraestructuras del sector público. Lo preguntamos desde Ciudadanos porque estamos en proceso de adaptación de las directivas de contratación pública y esta es una de nuestras propuestas, una oficina de evaluación que se encargue precisamente de evaluar esos proyectos de inversión.

Por último, me gustaría hablar de la financiación de proyectos. En la versión del libro blanco de 2011 se decía que la finalización del TENT-T iba a exigir aproximadamente 550.000 millones de euros hasta 2020 y también se decía que el objetivo a largo plazo era cobrar por la utilización de las carreteras a todos los vehículos y en toda la red para reflejar, como mínimo, el coste de mantenimiento de la infraestructura, la congestión, la contaminación del aire y la contaminación acústica, cosa que corrobora el punto 37 del libro. ¿Es razonable que existan en Europa países en los que se cobra por uso y países en los que no? ¿Hay medidas dirigidas a armonizarlo? En fin, nos gustaría que desarrollase este punto.

Muchas gracias por su presencia.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Quiero dar las gracias a la señora Bulc y agradecerle su presencia aquí.

Quiero aprovechar este momento para hacerle una serie de preguntas en nombre de mi grupo, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea; también se las pasaremos por escrito para que tenga constancia de ellas y las pueda responder, si no aquí, en su momento. Son sobre la sentencia del 11 de diciembre de 2014, del Tribunal de Justicia europeo, que sentenció dos disposiciones del Real Decreto legislativo 2/2011 español, relativas a las sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios, que contravenían el artículo 49 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea. Las preguntas son las siguientes: ¿Tiene España capacidad legislativa plena para ejecutar la sentencia C-576/13 o debe legislar al dictado de la Comisión Europea? Supongo que es conocedora del Convenio 137 de la OIT sobre el trabajo portuario, que establece, en el artículo 3.1, que deberán establecerse y llevarse registros para todas las categorías de los trabajadores portuarios en la forma que determinan la legislación o prácticas nacionales y, en el artículo 3.2, que los trabajadores portuarios registrados deberán tener prioridad para el trabajo portuario.

La siguiente pregunta es: ¿Cómo se pueden compatibilizar los compromisos adquiridos por España al adherirse al Convenio 137 de la OIT con las disposiciones contradictorias que tiene el real decreto? ¿La sentencia exige el despido de los actuales trabajadores portuarios? ¿Los recursos públicos destinados al pago de indemnizaciones de los trabajadores portuarios que prestan servicios en empresas privadas pueden ser considerados ayudas de Estado? Sin que sea incompatible con la ejecución de la sentencia, ¿se pueden establecer mecanismos legales de subrogación para garantizar el empleo de los actuales trabajadores portuarios? ¿Considera que el mantenimiento de una reserva de trabajadores en la estiba es compatible con el Tratado de funcionamiento de la Unión Europea? Alemania, Bélgica, Bulgaria, Francia, Italia y Portugal mantienen un registro de trabajadores portuarios y sistemas de acreditación de la profesionalidad de los trabajadores. ¿Estos países están incumpliendo el tratado de funcionamiento de la Unión Europea? ¿Considera el real decreto español aprobado por el Gobierno como la única fórmula de regular el servicio portuario de manipulación de mercancías para cumplir la sentencia?

Supongo que ya ayer le hablaron de que el 25 de enero de este año se llegó a un acuerdo entre las partes, entre trabajadores y empresa, que el Gobierno no ha tenido consideración a la hora de elaborar el real decreto-ley, y por eso le preguntamos: ¿Considera que la negociación y el diálogo social es el cauce adecuado para resolver el conflicto originado como consecuencia de la ejecución de la sentencia? ¿Considera que el preacuerdo del 25 de enero, alcanzado entre los interlocutores sociales, cumplía la sentencia? Si no lo tiene se lo pasaré.

Cambiando de tema, recientemente hemos conocido que en Alemania se cobrará un impuesto a todos los vehículos que circulen por sus carreteras; lo hará con un innovador sistema GPS controlado por satélite que detectara por kilómetros y recorridos y a partir de ahí calculará el importe. Como ya debe usted conocer por boca de mis compañeros colegas del Partido Popular español, España es el país con más kilómetros construidos en vías de alta capacidad. ¿Cómo es posible que en una de las dos entradas y salidas de España hacia Europa no haya autovía libre de peaje como en el resto del Estado? Para dar solución a este problema y al mantenimiento de dichas vías, si le he entendido bien, ustedes tienen

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 11

previsto —cosa que me parece estupenda— la introducción de la eurovifeta para todos los vehículos, diferenciando uso, tonelaje y contaminación. Anime al Gobierno de España porque parece que no está en esa tesitura y póngale las pilas, por favor.

El corredor mediterráneo y el corredor atlántico forman parte del diseño de la red básica transeuropea, ¿cómo es posible que en la conexión de España con el resto de Europa haya todavía un tramo de ferrocarril —como han dicho mis compañeros— en vía única, en obras desde hace 17 años, y que Barcelona, Tarragona y Valencia sigan sin estar conectadas al ancho europeo. ¿Cómo es que la mayoría de los puertos del Mediterráneo no tienen conexión ferroviaria de ancho internacional? Por otro lado, solo un tramo de España tiene doble prioridad para la Red Transeuropea de Transportes que es el de Algeciras-Bobadilla. ¿Cuáles son las medidas que tomará la Comisión ante el incumplimiento de los compromisos del Gobierno de España?

Y finalmente, tras escuchar a los familiares de las víctimas del accidente del Alvia y las intervenciones de los grupos parlamentarios, la presidenta de la Comisión de Peticiones, Cecilia Wikström, le trasladó a usted, como comisaria de Transportes, el deber de investigar el accidente, que no se cumplió de manera adecuada, y que el Parlamento debe pedir a la Comisión Europea que realice una investigación independiente y lo haga lo más rápido posible. ¿Qué medidas concretas y en qué fecha tiene previsto la Comisión Europea dar cumplimiento a la demanda de la presidenta de la Comisión de Peticiones de crear una comisión independiente sobre el trágico accidente de Angrois del 24 de julio de 2013?

Moltes gràcies.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: En primer lugar, quiero dar la gracias a la comisaria de Transportes por su comparecencia. Ayer se reunieron en Francia los presidentes de Alemania, Francia, Italia y España, y según sus palabras van a dar un nuevo impulso a la Unión Europea. Permítame que le haga una recomendación: si ese impulso se hace sin la complicidad de los ciudadanos estaremos retrocediendo en el proyecto europeo. Pero hoy seguramente hablaremos —por lo menos el Grupo Socialista— en un 90 o un cien por cien del tiempo del cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia europeo sobre la regulación de la estiba. Pero también deberíamos hablar de temas tan importantes como es la Red Transeuropea de Transportes, el *dumping* social en el sector del transporte de mercancías por carreteras y los nuevos modelos de transportes de personas que están provocando un terremoto en el sector y precarización de muchos trabajadores. Pero, como la actualidad manda, voy a empezar con la gestión de la respuesta de la sentencia europea sobre el sistema español de la estiba. Voy a enmarcar la situación y el contexto en el que nos movemos, con lo que todo el mundo entenderá cuál es nuestra posición y qué pasos deben dar las partes si quieren que se dé respuesta y una solución definitiva al tema.

La sentencia europea obliga a cambiar una regulación que afecta directamente a las relaciones laborales entre trabajadores y empresarios. Pero, además de estos actores en una negociación clásica laboral, en esta ocasión también tiene que jugar un papel importante el Gobierno. Por eso, nosotros hemos pedido reiteradamente, y seguimos haciéndolo, que se sienten en la mesa Gobierno, sindicatos y empresarios, y que lleguen a un acuerdo, porque la falta de este está afectando a la economía española. Pero no solo a los puertos españoles, también está afectando a la industria española que está teniendo sobrecostes logísticos. Es cierto, como dice la comisaria europea, que el Gobierno cumple la sentencia con el decreto aprobado, pero también es cierto que se puede cumplir la sentencia de muchas otras formas. Si la solución facilita el despido de los trabajadores actuales para ser sustituidos por otros que cobren menos, a nosotros no nos vale. Si la solución facilita una merma de las condiciones laborales, tampoco nos vale. Si la Comisión Europea está pensando aplicar al modelo de la estiba español el mismo que se ha aplicado para la salida de la crisis, bajos salarios y peores condiciones laborales, quiero decirle que estamos radicalmente en contra. Se tienen que dar dos condiciones obligatorias para que la nueva regulación cuente con el visto bueno del PSOE: cumplir la sentencia europea —evidentemente— y dar respuesta y certidumbre a los trabajadores. Y para esto es imprescindible el acuerdo de las partes y que el Gobierno se sienta a negociar. Creemos que se puede dar respuesta a esta sentencia cumpliendo estos dos compromisos, el cumplimiento de la sentencia y que los trabajadores puedan sentir certidumbre sobre sus relaciones laborales y sobre su futuro laboral.

Estamos realmente preocupados por lo que puede pasar en este tema porque no vemos que el Gobierno dé pasos para que pueda haber un acuerdo entre las partes. El real decreto aprobado por el

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 12

Gobierno modifica elementos al margen de la sentencia. Nosotros creemos que va mucho más allá de la propia sentencia y, además, lo hace de la peor forma, creando incertidumbre a los trabajadores. Como ya han dicho algunos comparecientes aquí, elimina el registro de las normas de la OIT, ha sido aprobado sin diálogo social y pone en peligro miles de puestos de trabajo además de subvencionar directamente, a través de autoridades portuarias, estos despidos.

Nos gustaría saber si se podría dar cumplimiento a la sentencia incluyendo la contratación de trabajadores y trabajadoras desde un registro, como se hace en otros países. También nos gustaría saber si considera que la disposición transitoria primera por la que la autoridad portuaria pagará las indemnizaciones por extinción del contrato cumple las normas europeas. ¿Se pueden establecer mecanismos legales para la subrogación de los trabajadores? Nosotros creemos que sí y nos gustaría saber la opinión de la comisaria. Pero como creemos que esto es un tema imprescindible hemos dedicado una gran parte del tiempo y pedimos que la comisaria también se involucre pidiendo al Gobierno que se siente, porque si no creemos que se retrasará la aprobación del decreto pero que la solución será mucho más complicada.

Voy a terminar hablando de las redes transeuropeas de transporte. Del corredor mediterráneo se ha hablado mucho aquí, yo creo que ya conoce los problemas, pero también está el corredor atlántico y yo vengo de una tierra que debía recorrer el corredor atlántico. Le voy a poner un ejemplo de cuánto se tarda en recorrer Badajoz-frontera portuguesa— Madrid, en tren: son 380 kilómetros en 6 horas. Antes ha dicho que se iba a hacer un tren desde Portugal a Finlandia, no creo que nadie lo coja, por lo menos en el trayecto que pasa por Extremadura.

Termino pidiéndole que se centre mucho en la solución de un pin social de transporte de mercancías por carreteras, nos parece imprescindible. Nueve países han firmado una alianza para luchar conjuntamente sobre este fenómeno que está afectando a trabajadores y empresarios. Nos gustaría saber qué opinión tiene esa alianza y qué medidas va a poner en marcha la Comisión Europea para luchar contra ello, y pedirle también al Gobierno que se sume a esa alianza porque ha hecho caso omiso a la petición de los sectores y es de los únicos países que no está dentro de esa alianza.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora comisaria, muchas gracias por su comparecencia, le deseo una feliz —aunque imagino breve— estancia en España. Celebro también que usted comparta y felicite, no ya al Gobierno, sino a España, por sus infraestructuras, por la fiabilidad y por la escasa siniestralidad. Coincide el criterio de la comisaria con aquel que expresan los 76 millones de extranjeros que nos visitaron el año pasado, convirtiendo a España en la segunda nación del mundo más visitada. Valoran más, con un 8,2, el transporte en España que incluso la gastronomía, nuestra geografía e incluso el ocio. Y valoran más, con un 8,1, nuestras infraestructuras que buena parte de nuestros recursos históricos. Pero a los españoles no les parece suficiente.

Como bien sabe usted, España es la nación de los veintisiete que integran la Unión Europea que más empleo crea y, por tanto, merece no solo disponer de 166.000 kilómetros de carreteras sino que su seguridad sea creciente. Tenemos más red de gran capacidad que Francia o que Italia, y menor siniestralidad que nuestros países hermanos. Somos el primer país del mundo en kilómetros de AVE por habitante, y no es suficiente. Tienen razón buena parte de mis compañeros que afirman que España debe seguir dando pasos, por los españoles y por aquellos que, como usted, tienen a bien visitarnos. Y, de hecho, fue un gran avance que en noviembre de 2013 ustedes considerasen el corredor mediterráneo como parte de la red básica de transportes transeuropeos y que un 81% de esa infraestructura mediterránea tan necesaria esté ejecutada. Tenemos también, y usted lo sabe, la primera empresa del mundo en capacidad aeroportuaria, Aena, que gestiona 62 aeropuertos dentro y fuera de España. Somos el tercer país europeo en tráfico aéreo, y no es suficiente. España ambiciona más.

Citaba usted, y quiero agradeceré, la satisfacción con la que acoge el real decreto que va a evitar que los españoles paguen cada día una sanción que no merecen de 134.000 euros. Es verdad que la condena que tiene España es por una norma de 2010 o de 2011, da igual, todos somos responsables, y lo que no queremos es que ningún español pague por algo de lo que no tiene culpa. Por eso, en estos cuatro meses de nuevo ministro, yo he sido testigo de sus conversaciones con todos los portavoces que

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 13

han hablado antes que yo y que han reclamado diálogo al Gobierno. Diálogo con todos para conseguir que los puertos españoles, que son los terceros de Europa en capacidad, se conviertan —como usted decía ayer— en ejemplo de crecimiento.

En su conferencia de ayer, hacía usted alusión a que está perdiendo competitividad portuaria el conjunto de Europa, especialmente España, y España lo ve. Ha nacido frente Algeciras, Tánger Med, que en solo dos años tendrá el doble de capacidad que nuestro primer puerto, y entendemos que, como usted decía ayer, los monopolios laborales de la estiba en España nos sitúan fuera de los tratados de la Unión y es el primer y único incumplimiento que España tiene en cuanto a los tratados de la Unión. Evidentemente, la estiba va a ser una fuente de oportunidades, porque no sobra nadie, no sobra ningún trabajador en la estiba, hacen falta más, hacen falta mujeres en la estiba y en el puerto de Algeciras. No disfrutamos todavía de ninguno de los 1.600 empleos de trabajadores portuarios allí. Y necesitamos más y, probablemente, con las nuevas posibilidades que da el cumplimiento y la libertad económica en los puertos haremos que no solo seamos el tercer país en Europa en materia portuaria, sino que seamos los primeros.

Esas soluciones distintas que he escuchado aquí que se dan para el real decreto que, como usted dice, cumple satisfactoriamente con las exigencias o con la condena del tribunal, nos gustaría leerlas; si alguien tiene soluciones mágicas distintas que cumplan con el Tratado de la Unión y que complazcan a todas las partes, repito, nos gustaría leerlas. Que alguien haga esa propuesta por escrito. Mientras tanto, seguiremos esperando, como siempre, dialogando y ambicionando que trabajadores, que tan buena labor han hecho en la estiba, y empresarios alcancen acuerdos y que en breve sea convalidado ese real decreto para que España, que no se puede permitir condenas, no tenga que hacer frente a esa sanción ya arrastrada de 22 millones acumulados y a los 134.000 euros diarios.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias a todos por controlar su tiempo. Tenemos unos escasos diez minutos para que la comisaria pueda hacer una intervención final.

La señora **COMISARIA EUROPEA DE TRANSPORTES** (Bulg): Muchas gracias. Reitero lo que decía al principio, formulen por escrito aquellas preguntas que no pueda responder ahora y, sin duda, les contestaré. De algunas de ellas ya hemos tomado nota. Muchas son relativas a la eficacia de los proyectos relacionados con los corredores TEN-T. Vamos a centrarnos en el tema de puertos porque también ha habido preguntas sobre este tema y tal vez estén interrelacionadas. Los puertos en España están perdiendo competitividad, es así. Hace casi dos años, cuando estuve aquí por primera vez, hablé de forma muy franca sobre el avance de las redes de alta velocidad para pasajeros, y fui también muy crítica sobre la conectividad de los puertos. Los puertos no pueden desarrollarse sin una conectividad férrea sólida que también contribuya a la descarbonización, porque la mayoría de las líneas férreas están electrificadas, de hecho, esperamos que se termine el trabajo entre España y Portugal en relación a esta electrificación. Pero lo que puedo afirmar aquí es que España debería tomarse esto en serio, hay diferentes mecanismos financieros para garantizar una buena conectividad de los puertos. Tenemos un par de proyectos en España que están poniendo mucho énfasis en este aspecto. Se mencionaba Barcelona, Valencia y algunos otros. Creo que vamos por la buena dirección, aunque no va a ser de un día para otro, obviamente. Somos muy rígidos con el hecho de que hay unas normas europeas que hay que cumplir, con que hay que tener un ancho europeo, y esperamos que España cumpla esto. Las medidas que se están tomando resultan alentadoras y van en la buena dirección.

Por lo que respecta a la calidad del despliegue de los antiguos proyectos, este fue uno de los puntos importantes que trató la Comisión Europea porque esto lo reconocimos hace unos años y constituimos una agencia que se encarga de la gobernanza de los 20 proyectos, y también es la agencia que aprueba técnicamente su cumplimiento. Somos cada vez más estrictos en cuestiones de gobernanza en lo que respecta a la financiación. Espero que vean mejoras en este sentido; ahora bien, evidentemente, la responsabilidad de los Gobiernos locales sigue existiendo y deben asegurarse de que las inversiones con fondos públicos se hagan de acuerdo con las normas de calidad y de acuerdo al plan presentado a la hora de solicitar fondos. Así que necesitamos trabajar juntos.

La propuesta sobre si ha llegado el momento de crear una oficina de evaluación, a estas alturas no tengo opinión, podemos contemplar esa posibilidad, y alentamos a los Estados miembros a que lo hagan. Vemos que hay Estados miembros que lo hacen en distintos formatos, dependiendo del tamaño del Estado miembro, de quién controla la calidad de los proyectos, etcétera, pero a nivel de la Unión Europea, esto no sirve mucho. No podemos hacer un seguimiento de todos los proyectos, pero seleccionamos los que nos parecen críticos y hacemos el seguimiento, y desde que hacemos ese seguimiento ha mejorado

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 21

7 de marzo de 2017

Pág. 14

la ejecución y el cumplimiento. Si hay una fase que no se termina debidamente no aprobamos más fondos. Así que sigamos adelante y veamos cómo evolucionan las cosas, y si tienen propuestas nos las pueden hacer por escrito y las examinaremos.

Obviamente, uno de los elementos es la normalización, y aquí tenemos ciertos problemas. Tal y como dije antes, hay muchas tecnologías diferentes, proyectos diferentes, formas de gestionar diferentes..., así que desde el año pasado contamos con un estándar europeo del ERTMS. El despliegue del ERTMS no ha sido todo lo satisfactorio que debiera así que el año pasado emitimos un nuevo plan de acción más realista, va a estar más supervisado y, además, tiene en cuenta el hecho de que vamos a tener una norma, lo cual va a hacer más fácil la aplicación y va a llevar a una mejor unificación de la zona férrea europea única.

También cabe mencionar la liberalización. Está en fase de despliegue, estamos en un periodo transicional. Para 2020 esperamos que el transporte de pasajeros estará totalmente liberalizado. Ayer estuve hablando con su ministro sobre este tema y le alenté a continuar trabajando en esta línea. De hecho, ayer se impusieron multas importantes a dos de los actores que no han respetado las normas existentes. Creo que esto es una señal muy clara y firme de que la liberalización es un tema serio e importante que hay que respetar.

También, en este sentido quisiera invitarles a que muestren su apoyo a la liberalización porque cuentan con infraestructuras mejores que muchos de los Estados miembros, que no están siendo utilizadas. Así que, creemos que más actores que inventen nuevos tipos de servicios, que desarrollen nuevos segmentos de consumidores, todo ello va a contribuir a utilizar esta infraestructura lo que hará que se cuenten con mejores fuentes de ingresos para el mantenimiento y para un desarrollo ulterior. Si no se utiliza la red, ¿cómo la vamos a capitalizar?, ¿cómo vamos a conseguir fondos para un desarrollo mejor o para el mantenimiento? Porque no es gratis, está claro.

Creo que el Gobierno español es consciente de este hecho. Vamos a continuar con un diálogo franco y esperamos que también van a continuar utilizando los fondos de forma correcta y sabia. Cuentan con la segunda mayor red de alta velocidad, solo China cuenta con una red mayor que España, y esto conlleva una serie de responsabilidades. Es fenomenal que se pueda viajar de un sitio a otro de España de forma relativamente rápida —de hecho, el año pasado viajé en una de las líneas de AVE y es excelente— pero tiene que ser viable desde un punto de vista económico, porque si no se convierte en una auténtica carga. De hecho, ayer invité al ministro a planificar de forma inteligente para garantizar que haya potencial económico para poder capitalizar las inversiones. Obviamente, si quieren dar una razón de por qué apoyan estas redes hay que justificar por qué tiene el precio que tiene, y tiene que haber un plan bueno y calculado.

Lo lamento, pero tenemos que terminar. Sobre puertos, daré un mensaje claro porque se han suscitado muchas cuestiones al respecto. La Comisión respeta y respalda plenamente el real decreto. Hemos esperado mucho tiempo, había dos sentencias del Tribunal de Justicia y ya se había emitido una multa, se habían ido acumulando 27.000 euros por día de multa, estábamos ya en 23 millones de euros de multa. Cuando el Gobierno mostró que se iban a tomar medidas se detuvo el reloj, se detuvo este proceso de sanción. Creemos que se aprobará el real decreto el 24 de marzo y si no tendremos que adoptar medidas ulteriores. Pero, habiendo dicho esto, y esto es un mensaje claro por parte de la Unión, por favor, continúen con el diálogo social y empleen este diálogo para acordar elementos sobre la fase de implementación. Hay margen para ello, pero no dejen de aplicar el real decreto. Es cierto, hay muchos caminos que llevan a Madrid, pero en cada Estado miembro a veces nos comparamos con el caso belga, y no son las mismas medidas. Aquí se está yendo por cauces diferentes. Los resultados dentro de tres años serán los mismos, pero no se pueden comparar los dos casos. Estamos alentando a todos, dependiendo del tipo de situación hay diferentes casos, hay medidas ligeramente diferentes, pero, al final, vamos a llegar a las mismas condiciones. Les invito a ser francos, constructivos y a no levantarse de la mesa de negociación porque sé que al final encontrarán la solución.

Si son ustedes tan amables presenten el resto de cuestiones por escrito, envíenlas o háganlo al Parlamento y ellos me las harán llegar. Intentaremos responderles, como máximo tardamos dos meses en hacerlo, pero vamos a contestar las más acuciantes en cuanto podamos.

Gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.