



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 538

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 37

celebrada el miércoles, 26 de junio de 2002

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para explicar las propuestas del Gobierno con el objeto de impulsar la política de cabotaje marítimo de corta distancia; los compromisos comunes adquiridos con Italia y Francia en declaración conjunta; las medidas globales aprobadas por los Consejos de Ministros de Transportes referidas a la potenciación del cabotaje marítimo de corta distancia en la Unión Europea, así como la situación global del transporte marítimo español. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000828.)

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión número 37 de la Comisión de Infraestructuras con la comparecencia del señor ministro de Fomento para explicar las propuestas del Gobierno con el objeto de impulsar la política de cabotaje marítimo comunitario de corta distancia, los compromisos comunes adquiridos con Italia y Francia en declaración conjunta, las medidas globales aprobadas por los Consejos de Ministros de Transportes referidas a la potenciación del cabotaje marítimo de corta distancia en la Unión Europea, así como la situación global del transporte marítimo español.

Antes de iniciar la sesión quería pedir a los comisionados excusas en nombre de la Mesa, porque habrán recibido un cambio en el orden del día en el que se subsana un error de la Mesa al duplicarse la comparecencia del ministro en esta y en otra Comisión. Por tanto, les pido excusas por si alguno de ustedes no ha tenido tiempo de preparar su intervención.

Dicho esto, damos la bienvenida al señor ministro, a quien doy la palabra para que inicie la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, comparezco a petición del Grupo Parlamentario Socialista para informar a esta Comisión acerca de las propuestas del Gobierno español para impulsar la política de cabotaje marítimo, así como sobre los compromisos adquiridos con otros países y las medidas adoptadas en el seno del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea.

Antes de referirme a las propuestas concretas, quiero subrayar que la política de impulso al transporte marítimo de corta distancia o cabotaje ha sido un eje fundamental de las iniciativas del Gobierno en materia de transportes en la presente legislatura. La razón es obvia: las infraestructuras portuarias y el transporte marítimo en general representan un elemento decisivo para nuestra economía y, en particular, para el comercio exterior y por lo tanto para la competitividad total del sistema. Basta con señalar los siguientes datos correspondientes al año 2001. A través de los puertos españoles se realizaron el 82,5 por ciento del total de las importaciones y el 58 por ciento del total de las exportaciones españolas. De estos movimientos, los tráficos de cabotaje interior representaban actualmente algo más del 20 por ciento del total de los tráficos. Los principales tráficos de cabotaje interior son los correspondientes a los tráficos Península-archipiélagos y a los tráficos interinsulares. Por otra parte, del total del comercio exterior con nuestros socios comunitarios, el 53 por ciento corresponde a transporte marítimo, lo que nos da idea del tremendo potencial de crecimiento que todavía tiene el cabotaje comunitario. A su vez, en

la Unión Europea el transporte marítimo de corta distancia asume un 41 por ciento del transporte intracomunitario de mercancías. Durante el último año, el tráfico portuario ha presentado ritmos de crecimiento continuado con tasas anuales entre el 3 y el 4 por ciento. Desde principios del año 2002 se observa un incremento en las tasas de crecimiento, alcanzando prácticamente el 5 por ciento, habiéndose conseguido en mayo de 2002 un nuevo récord histórico de tráficos interanuales en España, superándose los 355 millones de toneladas. Los puertos, como nodos de transferencia modal, realizan de forma satisfactoria su función de plataforma logística con crecientes actividades de valor añadido como la consolidación y ruptura de carga para su posterior distribución, lo que los convierte en uno de los pilares básicos de la cadena integral de transporte. Como primera conclusión de los datos anteriores se deduce la trascendencia que tiene para el desarrollo de los puertos y para el transporte en general poder atender los previsibles incrementos de tráfico que esperamos en un futuro, siempre en condiciones óptimas de calidad y seguridad del servicio.

En los últimos años la Unión Europea ha abordado importantes decisiones en el sector de los transportes que han afectado en mayor o menor medida al transporte ferroviario —ahí están el primer y el segundo paquete ferroviarios—, al transporte aéreo —ahí está el proyecto de cielo único— y al transporte por carretera, con la actualización de normativas y reglamentos. Sin embargo, al transporte marítimo se le habían dedicado pocos esfuerzos, únicamente el paquete Erika, motivado por la catástrofe del buque del mismo nombre, centrado básicamente en la seguridad. Es la presidencia española la que ha puesto de manifiesto la importancia global que tiene dicho modo de transporte en las economías nacionales y en la europea y la que ha convertido el modo marítimo en el centro de las prioridades de transporte, como se ha visto reflejado en el Consejo informal de Ministros de Transportes celebrado en Gijón los días 31 de mayo y 1 de junio. El Ministerio de Fomento está intentando recuperar el valor del transporte marítimo para la economía nacional, y por ello lo ha tratado durante la presente legislatura de forma preferencial con acciones dirigidas a la mejora de la eficiencia y la competitividad portuarias y, en resumen, con políticas de modernización que contribuyen a que nuestros puertos sigan consolidando el tejido industrial español.

A continuación paso a realizar un breve recorrido histórico por los principales hitos que han marcado el impulso político que hemos dado a la promoción del cabotaje marítimo comunitario. En octubre de 2001, con ocasión del seminario hispano francés de Perpiñán, España propuso la creación de un grupo dedicado al estudio de este modo de transporte. Posteriormente, el 7 de diciembre, firmamos en Bruselas la declaración conjunta con Francia e Italia para el desarrollo del

transporte marítimo de corta distancia. Quiero mencionar que España siempre consideró que la participación en dicho grupo debería estar abierta a otros países, lo que posteriormente se ha confirmado con la intervención de Holanda y Portugal en algunos subgrupos de trabajo y la próxima incorporación de Alemania, que ya ha manifestado su interés. Debo recordar asimismo que a finales de 2001 la Comisión Europea presentó su Libro Blanco sobre la política europea de transportes para 2010, en el que, en el contexto de una apuesta por un transporte sostenible, se defienden tesis en línea con las propuestas españolas, lo que ha dado lugar, como se verá posteriormente, a una coincidencia entre los trabajos emprendidos por nuestras iniciativas y los de la Comisión Europea.

Volviendo a la declaración de Bruselas, el documento parte de la consideración del cabotaje marítimo como un modo de transporte alternativo de calidad, seguro y respetuoso con el medio ambiente, y plantea la puesta en marcha inmediata de las autopistas del mar entre los tres países y en el seno de la Unión Europea, que potencien los tráficos marítimos entre nuestras fachadas. El grupo inicial constituido en Bruselas había encomendado a un grupo de expertos lo siguiente: identificar los ejes de ramificaciones en los que se podrían establecer enlaces marítimos; revisar los puntos de bloqueo actuales, en particular los que tenían relación con las formalidades portuarias; examinar los métodos para favorecer la utilización del transporte marítimo de corta distancia; desarrollar una promoción concertada del transporte marítimo a corta distancia, especialmente ante las instituciones europeas y con otros países de la Unión Europea y de la cuenca mediterránea; desarrollar la colaboración interportuaria y, por último, analizar las conexiones existentes y estudiar la puesta en marcha de las conexiones experimentales.

La constitución formal del grupo de expertos y el comienzo de los trabajos correspondientes al temario fijado se produjo en la reunión celebrada en Livorno el 15 de febrero de 2002. En esta reunión se lograron importantes avances, configurando tres subgrupos de trabajo, uno asignado a cada país para dar apoyo al grupo de expertos, correspondiendo a España pilotar el subgrupo de trabajo de puertos; a Francia, el de procesos administrativos e instrumentos incentivadores y a Italia, el de servicios de transporte marítimo. En el documento de Livorno se realizó una reflexión sobre el concepto de autopista marítima que había sido esbozado en la propuesta de la Comisión sobre las redes transeuropeas terrestres, ligándolo al objetivo de lograr que las cadenas intermodales marítimo terrestres sean eficientes y rentables y que puedan competir en igualdad de condiciones con cadenas de transporte terrestres. También se ratificó la definición de transporte marítimo de corta distancia como el transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en una cadena intermodal de transportes cuyos puertos de origen y

destino final están situados en Europa o en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean a Europa.

Con los antecedentes anteriores se fueron detallando iniciativas que deberían culminar el Consejo informal de Gijón, para lo que se propuso un paso intermedio, que fue una reunión preparatoria de directores generales de marina mercante para la elaboración de un borrador de conclusiones a presentar a los ministros en Gijón. Al servicio de este objetivo se elaboró un calendario de trabajo en el que los tres subgrupos y el grupo de expertos fuesen intercambiando los documentos elaborados por las partes, fijando los días 9 y 10 de mayo como cita previa para aprobar el documento único de conclusiones, que se debatió en la reunión de directores generales celebrada en Málaga. Dicho documento fue el utilizado en el debate del Consejo informal de ministros de Transporte de Gijón, celebrado el 31 de mayo y el 1 de junio.

Todo lo anterior pone de manifiesto la iniciativa española en la materia y la rapidez con que hemos actuado elaborando las propuestas de trabajo para avanzar en la consecución de un mercado de transporte marítimo de cabotaje seguro, eficaz y de calidad, y ganando tiempo, desde la reunión de Perpiñan, para conseguir en apenas ocho meses una declaración conjunta, consensuada por todos los Estados miembros de la Unión. Ambos elementos son las bases en las que se apoya el buen resultado del Consejo informal de Gijón y, por extensión, de la presidencia española, particularmente en estas materias, y el alcance que va a tener en la Unión la declaración definitiva presentada por la presidencia española.

Sin más preámbulos, voy a pasar revista rápidamente a todas las orientaciones que han surgido de la declaración de Gijón. En primer lugar, era importante destacar las grandes ventajas que supondría un desarrollo eficaz del cabotaje comunitario en relación con los costes externos en materia de congestión, accidentalidad, ruido y contaminación ambiental. También era necesario reconocer que, aparte de las iniciativas emprendidas por nuestro Gobierno, existen otras que es justo reconocer que tienen una importancia fundamental. Por ello estamos convencidos de que era necesario impulsar las que ya se encuentran en marcha, como son: la iniciativa de la Comisión sobre la red de puntos focales, las oficinas nacionales de promoción del transporte marítimo o el foro de industrias marítimas, iniciativas, todas ellas, con un matiz, que es la necesidad de trabajar de forma coordinada entre los diferentes foros existentes, eso es lo que se ha conseguido durante estos meses, de lo que dan prueba los resultados obtenidos en Gijón.

Otras acciones prioritarias que recoge la declaración de Gijón y que deben tomarse en consideración tanto por la Comisión como por los Estados miembros y la industria del transporte para su estudio e implantación futura son las siguientes. La simplificación, armoniza-

ción y racionalización de los procedimientos y trámites administrativos, que es un nudo importante de los problemas que aquejan al transporte marítimo de corta distancia. Se ha invitado a la Comisión Europea a estudiar y evaluar la viabilidad de las propuestas relativas a la reglamentación de aduanas, incluyendo el uso de aduanas electrónicas y de control sanitario y veterinario, con el uso combinado de sistemas de identificación automática y registradores de datos de viaje. Las medidas que promuevan una oferta de servicios de alta relación calidad/precio, a través de la prestación de servicios de manipulación de carga competitivos, libres de cargas innecesarias e injustificadas o de prácticas restrictivas que incrementen artificialmente los costes. Potenciar un marco de cooperación interportuaria para optimizar la eficiencia de las cadenas intermodales de transporte. La interconexión e interoperabilidad de las cadenas logísticas, especialmente en los segmentos de transporte marítimo terrestre, incluyendo las vías navegables. Es esencial optimizar la compatibilidad técnica de las infraestructuras, el material móvil, las unidades de transporte intermodal, los servicios y los sistemas de información y contratación; en particular, debe promoverse la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte especialmente centrada en la intermodalidad marítimo ferroviaria, sobre la que luego volveré. La participación de los sectores públicos y privados en las inversiones necesarias que habrán de realizarse en los próximos años para el fomento de este tipo de transporte, que deben articularse de forma tal que no distorsionen la competencia. En esta línea, las medidas de ámbito nacional y el programa Marco Polo, de próxima aprobación por el Consejo y el Parlamento Europeo, podrían asegurar un papel importante en la puesta en marcha de actividades de este tipo de transportes, tanto en infraestructuras como en lo referente a la explotación y servicios. La voluntad política para cooperar en el desarrollo de proyectos concretos relacionados con los corredores y las fachadas marítimas de los Estados miembros y sus alrededores geográficos, creando las autopistas del mar en el contexto de las redes transeuropeas, y que podrían igualmente ser establecidos en el plano regional y a través de la cooperación transfronteriza. La implicación de todos los actores de la cadena intermodal, en particular de la iniciativa privada, para la consecución de los objetivos perseguidos a través de los distintos foros internacionales existentes, en una política de coordinación que tenga como objetivo la materialización de progresos urgentes en el transporte marítimo de corta distancia. Iniciativas como las que ya cité, de la red de puntos focales, las oficinas nacionales de promoción del transporte marítimo o el foro de industrias marítima contribuyen a este objetivo. Finalmente, es necesario disponer de buques especializados con un comportamiento medioambiental favorable que permita la reducción de emisiones contaminantes, especialmente el dióxido de

azufre y el dióxido de nitrógeno, y que atiendan de forma eficiente y en condiciones de seguridad los requisitos operativos y de servicio de este tipo de transportes. Las posibles actuaciones en el ámbito comunitario y en la Organización Marítima Internacional (OMI), en un marco global, deberían ser estudiadas conjuntamente con la industria.

Más allá de este contexto global, me parece oportuno destacar la aportación española en aspectos concretos, tales como la intermodalidad marítimo ferroviaria, identificando sus puntos fuertes y estudiándola en tres niveles básicos. El nivel físico, con la compatibilidad entre infraestructuras y material móvil marítimo y ferroviario con diferentes capacidades. El nivel funcional, con la compatibilidad entre la prestación y la gestión de servicios con operativas diferentes en tiempos, frecuencias, etcétera. El nivel de gestión del conocimiento, con la compatibilidad entre agentes económicos integrados en comunidades diferentes y escasamente vinculadas. Las medidas propuestas desde el punto de vista de la mejora de la intermodalidad ferro portuaria las podríamos clasificar en las siguientes. De carácter técnico y de infraestructuras, desarrollando la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril con los puertos, las terminales ferro portuarias y promoviendo el desarrollo tecnológico que facilite los intercambios. De explotación o gestión, liberalizando los servicios de transporte ferroviario, fomentando las alianzas entre operadores del transporte marítimo y ferroviario, optimizando la explotación de los servicios de transporte marítimo-ferroviario, incrementando la competitividad tanto en precios como en calidad de servicios, optimizando los controles y procedimientos relativos al despacho de mercancías, promocionando el uso generalizado de los sistemas de información y contratación y, finalmente, constituyendo un observatorio del transporte marítimo-ferroviario. De carácter económico, diseñando un sistema de tarificación de infraestructuras y estableciendo medidas de regulación de la concurrencia al mercado de la prestación de servicios ferroviarios, y creando ayudas al desarrollo de la intermodalidad marítimo ferroviaria. De carácter legislativo o normativo, transponiendo en cada país las directivas incluidas en los paquetes ferroviarios, armonizando técnicamente las infraestructuras y el material móvil ferroviario, estandarizando técnicamente las unidades de transporte intermodal, unificando y armonizando los procedimientos documentales, los requerimientos de información y los procedimientos de control de los certificados y licencias de seguridad y, por último, promoviendo la colaboración entre ayuntamientos y autoridades portuarias.

El primer resultado inmediato del Consejo informal de Gijón se concretó en el acuerdo del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, celebrado el pasado 17 de junio en Luxemburgo, sobre la propuesta de directiva de acceso al mercado de los servi-

cios portuarios, al que llegamos en este Consejo. Este acuerdo reviste una gran importancia. Por una parte, se trata de la primera iniciativa legislativa de la Unión Europea en el ámbito portuario, que hasta ahora había quedado prácticamente al margen de la política común de transportes. Por otra parte, nos encontramos ante una propuesta especialmente compleja y difícil dada la gran diversidad de situaciones existentes en el mundo portuario europeo en cuanto a modelos de titularidad y gestión, legislaciones nacionales e incluso tradiciones históricas que no facilitaban la consecución de unas normas que pudieran ser de común aplicación.

En este marco, los esfuerzos desplegados por la presidencia española durante el último semestre en busca de un compromiso que pudiera constituir la base de unas reglas de juego aceptadas por todos los Estados miembros, y contando con la colaboración de los principales grupos parlamentarios españoles en el Parlamento Europeo, colaboración que quiero aquí resaltar y agradecer, han culminado con el acuerdo de Luxemburgo, por el que debemos felicitarlos.

La directiva tiene como objeto promover el acceso al mercado de los servicios portuarios de los puertos de la Unión Europea, eliminando las posibles restricciones que dificulten el acceso y la competencia entre operadores; mejorar la calidad de los servicios prestados a los usuarios del puerto; aumentar la eficacia y la adecuación de dichos servicios y contribuir a la reducción de los costes, fomentando de esta manera la competitividad de nuestros puertos, que a su vez es un factor esencial para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia dentro de la estrategia que consensuamos en el Consejo informal de transportes celebrado en Gijón.

Los servicios portuarios comprendidos en la directiva son: practicaje, remolque, amarre, manipulación de carga y servicios a los pasajeros. En cuanto a los puertos a los que se aplica, son todos los que tienen un volumen de actividad superior al millón y medio de toneladas de carga o 200.000 pasajeros anuales, lo que incluye prácticamente a todos los puertos españoles y de interés general.

Aunque la directiva parte del principio de libre acceso al mercado, admite que puedan imponerse en puertos determinados limitaciones al número de prestadores de servicios por razones de capacidad, disponibilidad de espacio o seguridad en el tráfico marítimo. En estos casos se establecen los criterios a aplicar en el procedimiento de selección de los operadores, criterios que deben ser objetivos, transparentes, no discriminatorios, pertinentes y proporcionados.

También se incorporan en la directiva el concepto de autoprestación, como posibilidad por parte de los usuarios del puerto de prestarse a sí mismo algún servicio portuario, y el principio de libre contratación del personal empleado por los prestadores de servicios portuarios, estableciendo tanto en un caso como en otro las oportunas cautelas en cuanto al respeto de la legisla-

ción social y laboral de cada país que eviten cualquier posibilidad de *dumping* social.

Igualmente se fijan los plazos máximos para las autorizaciones o concesiones de prestación de servicios portuarios y se regula el régimen transitorio para los operadores que estuvieran ya prestando servicios en el momento de entrada en vigor de la directiva y puedan verse afectados por la misma. Este aspecto, el transitorio, ha sido uno de los más conflictivos durante toda la discusión y fue objeto del compromiso final, que garantiza suficientemente los derechos adquiridos de los actuales operadores.

Otro aspecto también muy discutido y finalmente acordado fue la necesidad de dar un tratamiento específico a aquellos servicios que tienen unas connotaciones especiales ligadas a la seguridad marítima y portuaria, como es el caso del practicaje. En definitiva, se trata de un acuerdo equilibrado que esperamos que pueda ser próximamente avalado por el Parlamento Europeo.

En cualquier caso, esta directiva, que, como es evidente, incide sobre los aspectos de competencia dentro del puerto, no es el fin de ningún camino. Todos los Estados miembros estuvimos también de acuerdo en Luxemburgo en que el próximo paso, que debe ser inmediato, es abordar las cuestiones relativas a la competencia entre puertos, incluyendo aquí los temas de financiación de los puertos, las ayudas de Estado y la transparencia, cuestiones que son de la máxima importancia y respecto a las cuales el Consejo aprobó una declaración pidiendo a la Comisión que presente en el plazo más breve posible propuestas e iniciativas a este efecto. Sólo así podremos considerar que se ha completado lo que se ha venido llamando el paquete portuario.

La valoración de la directiva desde una perspectiva española es francamente positiva por cuanto la misma viene a reforzar en buena medida el modelo portuario español y su previsión de desarrollo en las modificaciones legislativas en estudio, que tienen como objetivo consolidar el modelo de puerto *landlord*, es decir, con autoridades portuarias titulares y reguladoras de la utilización del dominio público portuario y operadores privados que presten los servicios portuarios en régimen de autorización o concesión, todo ello en un marco de competencia y de transparencia en los procedimientos de acceso al mercado. Igualmente cabe decir respecto a cualquier iniciativa que en un futuro próximo tienda a garantizar una transparencia en cuanto a la financiación pública de los puertos europeos, ya que, como es bien sabido, nuestros puertos pueden ofrecerse como un modelo en este sentido, tanto en lo que se refiere al principio de autofinanciación de los mismos, caso poco frecuente en el entorno europeo, como a la transparencia de cuentas y de los flujos financieros.

Finalmente, haré unas breves consideraciones en relación con la situación global del transporte marítimo español. Los tráficos portuarios vienen demostrando que son uno de los mejores indicadores tendenciales de

la economía española a corto plazo, ya que reflejan de forma muy importante, anticipada y directa la evolución del comercio exterior español, bien en las importaciones-exportaciones a través de la evolución de los tráficos de mercancía general, bien las necesidades energéticas a través de la evolución de los tráficos de graneles líquidos y sólidos. En el año 2001, aproximadamente el 58 por ciento de las exportaciones y el 82,5 por ciento de las importaciones se realizaron a través de los puertos, correspondiendo a estos tráficos algo menos del 80 por ciento del total de tráficos portuarios. Los tráficos de cabotaje interior, como dije al principio, representan algo más del 20 por ciento del total de los tráficos, reduciéndose progresivamente este porcentaje año a año desde tasas próximas al 40 por ciento a principios de la década de los 80. Los actuales tráficos de cabotaje quedan reducidos a los de la Península con los archipiélagos y los interinsulares. Por los puertos españoles transita únicamente el 53 por ciento del comercio exterior con la Unión, lo que demuestra el enorme potencial de crecimiento de estos tráficos de cabotaje comunitarios, como también señalé al principio.

Puede observarse que los tráficos de mercancías generales en contenedores, principal indicador del comercio exterior, tienen crecimientos próximos al 8 por ciento, superiores en más de 5 puntos al porcentaje de crecimiento del PIB nacional. Este dato es un claro indicador de la importancia que está desempeñando España como plataforma logística en las estrategias de transporte marítimo internacional por su posición geoestratégica, próxima a las líneas marítimas alrededor del mundo y, por tanto, capaz de captar tráficos portuarios ajenos a la economía productiva de nuestro país.

Los puertos españoles se están convirtiendo en importantes centros de transbordo de contenedores en un sistema que podríamos denominar *hub* o estrella. Particularmente los puertos de Algeciras y Valencia, con crecimientos superiores, en este caso el de Valencia, al 18 por ciento, se están consolidando como los puertos distribuidores más importantes del Mediterráneo occidental. Durante el año 2002 se está produciendo un importante crecimiento de los tráficos de graneles sólidos, fundamentalmente carbón térmico, cementos y graneles vegetales, superándose tasas del 10 por ciento. La causa fundamental hasta ahora es puramente coyuntural, respondiendo a malos años hidráulicos y agrícolas. Los graneles líquidos mantienen sus valores interanuales prácticamente sin modificaciones, representando la tercera parte de los tráficos totales.

En los últimos años se está observando un importante crecimiento de los tráficos *roll on-roll off*, asociados fundamentalmente a los tráficos de cabotaje comunitario. Durante 2001 este tipo de tráfico aumentó por encima de la media de los tráficos, especialmente en los puertos del arco mediterráneo: Algeciras, 21,3 por ciento; Valencia, 9,5 por ciento y Barcelona, 3,7 por ciento. Durante 2002 se están manteniendo estas tendencias ,

aunque con crecimientos más moderados, incorporándose a este proceso nuevos puertos y en particular puertos del arco atlántico como Bilbao o Pasajes, con crecimientos superiores al 8 por ciento. Es posible que durante los próximos años este tráfico siga creciendo en función de que se vaya consolidando el transporte marítimo de corta distancia en Europa, como parte de una red transeuropea de transporte planificada desde un punto de vista multimodal.

Señorías, concluyo. La presidencia española de la Unión Europea ha cumplido ampliamente sus objetivos. Gracias a las iniciativas emprendidas, España lidera hoy el proceso de construcción europea en el campo del transporte marítimo, como lo demuestran los resultados que acabo de detallarles y sobre los que confío en obtener el respaldo y la ratificación de esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El turno de intervenciones será el habitual en esta Comisión, iniciándolo el grupo petionario de la comparecencia, el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, hemos solicitado su comparecencia porque estimamos que el transporte marítimo y todas sus derivaciones y las nuevas políticas que la Unión Europea impulsa al respecto merecen la atención de las Cortes Generales españolas y, como hasta ahora, del Parlamento Europeo, en cuya Comisión de Política Regional, prácticamente para hablar de estos temas, ha comparecido usted durante la presidencia española en dos ocasiones. En la última, el interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista Europeo, el diputado español que es ponente del Libro Blanco del Transporte, don Juan de Dios Izquierdo, le dejó muy clara la posición de apoyo del Grupo Parlamentario Socialista Europeo en las líneas directrices generales que en materia de política del transporte marítimo han señalado los Consejos de Ministros de Transporte, el último presidido por usted en este primer semestre. Como es obvio, toda gestión de naturaleza colectiva tiene un antes, tendrá un después y tiene un intervalo en el que la responsabilidad de quienes la han ejercido debe ser objeto de análisis. Por eso nuestra petición de comparecencia del ministro, porque el cabotaje marítimo de corta distancia no es algo, como usted muy bien sabe, que haya surgido anteayer; es algo que se ha impulsado en esta presidencia española, y los socialistas españoles y las Cortes Generales españolas, obviamente, debemos hacer un seguimiento en los meses próximos para comprobar que las líneas directrices señaladas en este semestre se continúan. Desde esa perspectiva, quiero recordarle que en el año 1995 el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa fue ya objeto de una comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo,

al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones en el documento COM 95/317 final. Consiguientemente, el cabotaje marítimo de corta distancia (el *short sea shipping*), al que ya nos vamos a referir de forma permanente en terminología castellana, como es obvio, constituye un motivo de importancia capital para las instituciones comunitarias. También tenemos que tener muy presente que el 13 de marzo de 1996, en comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, se publica otro documento comunitario, el COM 96/81 final, publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de esa fecha con el título *Hacia una nueva estrategia marítima*, un documento muy amplio en el que se define la preocupación de las instituciones comunitarias. Continuando con documentos de interés de esta índole, que duda cabe de que hay uno al que usted se ha referido, que es la directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, que viene tramitándose en el último año y medio y que ha culminado, en un estadio muy próximo a la decisión final que tendrá que producirse con posterioridad; culminó en el Consejo de Ministros de Transportes celebrado en Gante hace muy pocas fechas, presidido por usted, y en el que se ha dado un impulso muy importante a las políticas de liberalización de los servicios portuarios, de estiba, de amarre, de remolque, de agua, de combustible, de atención a los pasajeros, en suma, todos los servicios vinculados a las operaciones portuarias. Le agradezco que haya reconocido obviamente interpreto que lo hizo al referirse al apoyo de los principales grupos parlamentarios del Parlamento Europeo que el Grupo Parlamentario Socialista Europeo ha estado en esa línea directriz, y consiguientemente nos sentimos satisfechos del avance producido.

Señor ministro, el Libro Blanco fue objeto también de análisis en la Comisión Mixta Congreso-Senado para las Comunidades Europeas de estas Cortes Generales, en una comparecencia suya a mediados de noviembre pasado; cierto es que fue una comparecencia producida un mes y medio antes del comienzo de la etapa de presidencia española de la Unión Europea de este primer semestre. Allí, usted y este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista nos definimos ya en el sentido de apoyar las políticas vinculadas a las líneas directrices tendentes a trasvasar mercancías de la carretera al ferrocarril y al barco; y allí definíamos el concepto de cabotaje marítimo de corta distancia como las travesías marítimas de ámbito regional entre puertos relativamente próximos, situados a distancias superiores a los 500-600 kilómetros, en los que se justificase el trasvase de mercancías de la carretera al barco, en el sentido de intentar seguir la línea directriz que imprimen las políticas del Libro Blanco para disminuir el alto índice de siniestralidad, los embotellamientos en carretera, aumentar la seguridad, en suma, avanzar en la modernidad.

Si bien es cierto que, lamentablemente, no suele ser objeto de análisis exhaustivo por parte de las instituciones parlamentarias españolas el transporte marítimo, tenemos que dejar muy claro —son datos que le doy, y que son complementarios de los que usted expuso referidos al Estado español— que el 70 por ciento del tonelaje movido en comercio exterior entre la Unión Europea y los países vecinos o terceros países se transporta a través de barcos y, consiguientemente, a través de los puertos. Si bien es cierto que hay diferentes fuentes que llevan a diferir de unas a otras el valor porcentual de esas cifras, algunas fuentes han llegado a situar en el 90 por ciento el comercio exterior a través de barcos entre la Unión Europea y el exterior y terceros países, no en toneladas pero sí en términos de tonelada por milla, según datos que ha publicado la Comisión Europea. Estamos hablando por tanto de un tema de excepcional importancia en la Unión Europea. Nos satisface que el Gobierno español haya impulsado políticamente los debates y haya tomado decisiones en unas líneas directrices que iremos analizando punto por punto de los acuerdos adoptados en Gijón.

Estimamos que el transporte marítimo de corta distancia constituye el 41 por ciento del transporte intracomunitario de mercancías, referido al flujo de mercancías entre los diferentes países. Consiguientemente, es un tema vital y estratégico para la economía europea. Además, en la década pasada la tasa de crecimiento del transporte marítimo ha sido de un 27 por ciento, mientras que la tasa de crecimiento del transporte por carretera ha sido de un 35 por ciento. Es evidente, señorías, que nos encontramos ante un tema de singular importancia. Los gobiernos y las instituciones comunitarias han tenido muy presente esta importancia a lo largo de los últimos 20 años. Quiero recordarle, señor ministro, que en el año 1992, y por iniciativa concreta del entonces comisario de industria, señor Bangemann, la Comisión Europea publicó en el año 1991 la comunicación como documento COM *Nuevos retos para las industrias marítimas*, que trajo como consecuencia la creación del llamado foro de las industrias marítimas. Este foro elaboró en octubre de 1992 un primer informe en el que se hizo una recomendación del grupo de trabajo sobre transporte marítimo, publicándose un documento que tituló: *Promover el transporte marítimo de corta distancia y multimodal, incluyendo los problemas que dificultan el uso del transporte marítimo como alternativa al terrestre*, y, consecuentemente, en 1993 se acordó un panel. Quiero recordarle, señor ministro, que el documento COM *Desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa, una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible*, publicado el 29 de junio del año 1999 fue importante, y también que, con posterioridad, el Libro Verde *Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internacionalización de los costes externos del transporte marítimo de la Unión Europea*

fue otro documento COM del año 1995, documento 691, de 20 de diciembre de 1995, y que el Libro Blanco previo al Libro Blanco de fecha 12 de septiembre del año 2001, *Tarifas justas por el uso de las infraestructuras. Una estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras en la Unión Europea*, fue un documento que en el año 1998, concretamente el 22 de julio, también incidía en estos temas. Podríamos seguir enumerando otras líneas directrices, y quiero manifestar que nos satisface que el Gobierno español haya tomado una línea de trabajo firme en ese sentido.

Señor ministro, nosotros creemos que es obligación del actual ministro de Fomento procurar que tras la transmisión de bandera en estas materias al responsable danés, que va a presidir durante el próximo semestre los consejos de ministros de transportes, por ser el suyo un país de tradición naviera y de tradición en el transporte marítimo, continúe en esa línea.

Debe quedarle claro que al Grupo Parlamentario Socialista no le duelen prendas de que se haya producido en Gijón una reunión informal durante dos días —me parece recordar que fueron los días 1 y 2 de junio— sobre estas materias y nos satisface, naturalmente, que se haya producido en un punto del litoral español donde el cabotaje marítimo de corta distancia puede tener perspectivas de futuro interesantes. Puede ser Santander, puede ser Bilbao, Gijón, Barcelona, Tarragona o Valencia, puertos en los que a buen seguro se va a dar un salto adelante en los años próximos en los tráficos Barcelona-Marsella o cualquier otro que pudiesemos mencionar.

Queremos hacerle algunas reflexiones para que queden en el «Diario de Sesiones», porque previsiblemente se convertirán en propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Socialista —y ojalá que también de otros grupos— con el fin de ir avanzando. A nosotros nos parece que de la experiencia que hay en el cabotaje nacional español cabe extraer dos conclusiones aparentemente contradictorias. En primer lugar, que aquellos tráficos en los que existe la alternativa del transporte terrestre el transporte marítimo ha venido perdiendo sistemáticamente terreno frente al terrestre. Debe quedar claro que no estamos hablando de los tráficos Cádiz-Tenerife o Cádiz-Gran Canaria ni de los tráficos de Denia-San Antonio de Portmany; estamos hablando de tráficos donde el transporte marítimo es competitivo con el transporte terrestre, a los otros tipos de cabotaje ni los menciona. En segundo lugar, el objetivo de potenciar el transporte marítimo pretende, como es obvio, invertir esa tendencia observada en la práctica, algo que hasta ahora ha resultado bastante difícil porque no depende sólo de la voluntad gubernamental, sino de las estructuras empresariales. En tercer lugar, a nosotros nos parece que allí donde el transporte marítimo es la única alternativa viable a la carretera, la frecuencia y regularidad de dicho transporte es normal-

mente adecuada a las necesidades de los usuarios y de la industria. A nuestro entender, esto demuestra, en primer lugar, que si no en todos los casos, al menos en un elevado porcentaje el transporte marítimo está en condiciones de prestar servicios perfectamente adecuados a las necesidades de la economía y a las prácticas logísticas actuales. En segundo lugar, que en general no se precisan mejoras drásticas en los aspectos tecnológicos de los buques e infraestructuras portuarias; es decir, que no es por la vía tecnológica por la que se puede producir un conjunto superior de mejoras en la situación actual. Entonces, señor ministro, ¿qué propuestas hace el Grupo Parlamentario Socialista? Nosotros creemos que ha habido unas líneas directrices y ahora voy a pasar a la concreción, y le pediría su criterio.

¿Qué propuestas hace el Grupo Parlamentario Socialista? Primera propuesta. La existencia de una serie de factores que complican y encarecen sensiblemente el transporte marítimo tiene que conducir a que la mayor parte de estos se encuentran en los puertos, y no precisamente en sus infraestructuras, que suelen ser en general adecuadas, sino en una serie de servicios que reciben las cargas y los buques, como los de practicaaje, amarre, etcétera, a los que hemos hecho referencia. En la mayoría de los casos, especialmente en transporte de corta distancia, el coste de los servicios auxiliares suele ser superior al coste del transporte marítimo muelle-muelle. Es decir, los costes de los servicios portuarios son hoy en día elevados y deben disminuir. Se suele decir que en Italia la tarifa T-3 no se aplica y se aplica, sin embargo, en España. La naviera Grimaldi —y en una comparecencia del presidente del Ente Puertos del Estado en esta Comisión así se le indicó— ha llegado a anunciar la retirada de sus buques en el tráfico Barcelona-Génova como consecuencia de ese desequilibrio. Nosotros creemos que está en sus manos —y el Grupo Parlamentario Socialista lo analizaría muy seriamente y así lo proponemos— que en la próxima ley reguladora del régimen económico financiero de los puertos se incluya un mecanismo que abarate el coste de los servicios portuarios en su conjunto. Se trata de hacer que el transporte marítimo sea atractivo desde el punto de vista económico para el empresario, que tiene que llevar puerta a puerta las mercancías, para que pueda competir.

Segunda propuesta. Una segunda causa que hoy hace que el cabotaje marítimo no tenga la potencialidad suficiente es la desigualdad en las condiciones de competencia entre los diferentes modos. Nosotros nos sumamos plenamente a la necesidad de configurar los puertos españoles como auténticos puertos plataformas logísticas intermodales. El ferrocarril tiene que llegar para el transporte de mercancía, las operaciones de carga y descarga deben ser dinámicas y hay que diseñar la estructura ferroviaria e ir haciéndola en el transcurso del tiempo. Hace falta un auténtico plan nacional de

plataformas intermodales vinculadas a los puertos del Estado español que posibiliten esa intermodalidad.

Tercera propuesta. Es necesario reactivar los trabajos de la Cominport. ¿Con qué objeto? Obviamente, con el objeto de simplificar al máximo los trámites e inspecciones de diferentes organismos aduaneros, paraaduaneros y fitosanitarios en los puertos españoles. En este sentido, según nos informa el Ministerio de Fomento, está pendiente la aprobación de una orden ministerial para simplificar y armonizar los procedimientos de solicitud de escala en puertos españoles, aspecto que sería muy útil para aliviar la burocracia, el papeleo y el tiempo de estancia de las mercancías en los puertos y, consiguientemente, acortar el tiempo de duración del transporte de la mercancía puerto a puerto entre los puertos de ámbito regional.

Cuarta propuesta, las infraestructuras. Le reitero que la interconexión carretera-ferrocarril-puerto requiere de un planteamiento de modernidad que en estos momentos no existe.

Quinta propuesta, el establecimiento en España de un programa de ayudas al lanzamiento de proyectos empresariales consistente en el servicio de transporte marítimo de corta distancia que cubran parcialmente los costes de los mismos durante un periodo de tiempo limitado. Recordará que en mi intervención en nombre del Grupo Parlamentario Socialista en la Comisión Mixta para la Unión Europea manifesté la postura de mi grupo a favor del programa Marco Polo propuesto por la Comisión y que debe tener un paralelismo en el ámbito nacional español.

La sexta propuesta, señor ministro, se refiere a las autopistas del mar. No sabemos qué son las autopistas del mar. Este diputado no sabe qué son las autopistas del mar con esa definición tan genérica y con una literatura tan bonita. Hay que profundizar, mediante un documento del Gobierno español, en el concepto de autopista del mar que aparece enunciado en el Libro Blanco de la Comisión y al que usted ha hecho referencia al referirse al programa Marco Polo.

Señor ministro, en Gijón se produjeron una serie de acuerdos muy relevantes, acuerdos que el Grupo Parlamentario Socialista quiere complementar. Los tengo en mis manos y le aseguro que este diputado y todo el grupo de diputados que trabajamos esta materia en la Comisión de Infraestructuras hemos hecho el pertinente análisis crítico, que no nos desvía de la valoración sobre la bondad global de las decisiones adoptadas en Gijón que después de ese consejo informal se convirtieron en acuerdos firmes de la Unión Europea, en Luxemburgo, hace muy pocas fechas. Si tiene el documento delante, documento que está publicado en Internet y que todos habrán podido leer, verá que el punto primero se refiere a la armonización y racionalización homogénea de procedimientos y documentos. Nosotros estamos de acuerdo, pero decimos que es necesario garantizar la eficacia de la aduana para hacer un

seguimiento de temas tan relevantes como droga, contrabando o inmigración ilegal, y no se han referido a nada de eso.

En Gijón dijeron también que la competitividad de los puertos es un factor esencial para el desarrollo del transporte marítimo. Nosotros estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo en que favorecer los servicios con alta relación calidad/precio, como se dijo en Gijón, es importante, pero es necesario marcar un límite, que debe estar en garantizar las condiciones de seguridad, en especial de la navegación, en el dominio público portuario. Señor ministro, desde nuestro punto de vista, la seguridad no es negociable, y el regulador en materia de seguridad de la navegación no puede estar condicionado por consideraciones puramente comerciales, confrontadas con la tutela del bien jurídico protegido.

Respecto a los acuerdos tercero y séptimo de Gijón, el tercer acuerdo dice: El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia implica favorecer la integración. Sin duda. Y el séptimo dice: Se considera la necesidad de disponer de buques especializados por razones medioambientales. Nosotros nos identificamos con esos objetivos, que son relativamente equivalentes, y lo ampliamos diciendo que mejorar las condiciones técnicas de infraestructura y de los buques es algo similar y que se hubiesen podido agrupar ambas resoluciones. Incluso es muy conveniente que se agrupen, porque dentro de la cadena logística deben dialogar con idéntico lenguaje y es fundamental que se adecuen técnicamente a la finalidad que se persigue. En el punto cuarto —y ahí queda como reflexiones de un debate del que creo que tienen que salir conclusiones en positivo— el apoyo a través de las autoridades públicas, de acuerdo; el apoyo a través de las autoridades públicas pero mediante un control estricto —añadimos nosotros— sobre la eficacia para la consecución de los fines para los que se proporciona el apoyo. Creemos que es preciso señalar que se van a emplear cuantiosos recursos económicos y que la racionalidad del gasto fuerza a exigir que exista un control sobre la eficacia de las medidas de apoyo que se acuerden y los resultados que se consigan. También queremos añadir en el punto quinto, que es el que hace referencia a las autopistas del mar, que criticamos la falta de definición de ese término, se lo reitero. ¿Qué significa eso? ¿En qué se concreta? Nosotros creemos que contiene un deseo de variar la política seguida con los puertos, dado que para la Comisión ha sido imposible disciplinar a los puertos en materia tarifaria, porque entre todos los puertos de la Unión Europea hay una dispersión de materia tarifaria, que no se incluye. Creemos que la decisión ha sido variar su política, pero no la está concretando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, perdone que le interrumpa. Ha consumido usted mucho más que su tiempo y le rogaría que concretara, en lo posible, y terminara a la mayor brevedad.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Termino. En los anexos de ese documento —insisto, señor ministro, precisamente desde el punto de vista del respeto de la defensa del bien público y por eso lo hemos estudiado con el mayor rigor posible—, el tema puertos nos sugiere una reflexión, que le queremos hacer llegar y de la que quedará constancia en el «Diario de Sesiones». Respecto de los números 1, 5 y 7, en el 1, promover la coordinación internacional; en el 5, fomentar las alianzas estratégicas, y en el 7, fomentar la coordinación interportuaria, porque creemos que promueven una mejora en el diálogo y la coordinación entre los puertos. Esa es la intencionalidad. Pero esto ya se hace con mayor o menor fortuna y se gastan sumas ingentes. Nosotros creemos que es lógico proseguir dialogando y promover la coordinación; que es deseable que esa coordinación sea eficaz; que los puntos 2, 3, 4, 9 y 10 de ese anexo promueven el desarrollo tecnológico en diferentes materias: en la manipulación de mercancías, en las instalaciones portuarias, en los accesos y sus conexiones, en el transporte ferroviario y los proyectos, en enfatizar el proyecto Marco Polo, y en que es innegable y preciso fomentar el desarrollo tecnológico. Pero es que en España hay que concretar de qué manera.

La vida parlamentaria es así, pero yo siento que el diálogo entre los diferentes grupos parlamentarios de la oposición y el Gobierno no pueda tener un marco ligeramente diferido en el tiempo, a efectos de poder hacer el análisis crítico, en positivo, con propuestas positivas, sobre cada uno de los anexos, para que el Gobierno español, el ministro de Fomento, sepan qué piensan los grupos parlamentarios sobre cada uno de esos contenidos.

Este interviniente no quiere andar con divagaciones vacías y por eso es por lo que, señor presidente, quizá hemos consumido un tiempo ligeramente inferior al que hubiésemos deseado y ligeramente superior al que el señor presidente me concede.

El señor **PRESIDENTE**: Ampliamente superior al que habitualmente se concede, pero hay que reconocer que la exposición del señor Segura ha sido muy rica de contenido y había que darle el tiempo necesario para que pudiera expresarla.

¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor ministro, consumiré un breve turno, más que nada de cortesía, para agradecerle la información que nos ha facilitado hoy y por el documento que se nos ha dado hace unos instantes, aunque si lo hubiésemos tenido antes hubiéramos seguido más directamente la intervención del grupo que anteriormente ha intervenido y que solicitó su comparecencia, porque ahora disponemos de uno de sus elementos de trabajo. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)** Por nuestra parte,

he de decir que agradezco muy mucho su información, que tendremos que estudiar profundamente —lo que ya se ha hecho y se hace en los lugares correspondientes, pero no a nivel de grupo parlamentario— en el «Diario de Sesiones» que hoy salga de esta reunión, con el documento que nos ha llegado y añadiendo ya el libro blanco y otras informaciones que tendremos que buscar. Con todo esto tendremos elementos de reflexión, como dice el documento y como se nos ha comentado hasta ahora. Y esta reflexión, que es una palabra que estos días está saliendo mucho en nuestros grupos, la haremos no desde un punto de vista de comentario de medios sino como una reflexión concreta respecto a todos estos temas, que a mí me parece que son muy interesantes.

Tengo algunas discrepancias al respecto, porque creo que la importancia que se le ha dado a la comparecencia de hoy es básicamente porque hay una solicitud con un punto de vista de presentación del tema o de análisis del mismo desde una situación de archipiélago, porque quizá el portavoz del Grupo Socialista **(El señor Segura Clavell: No es así.)** tiene una mentalidad más de este tipo, que yo veo más problemática. Me parece bien todo lo que hace referencia a la intermodalidad marítima-ferrocarril, porque sé que es muy importante y muy eficaz, al menos en los puertos de Cataluña, sobre todo en el de Tarragona, pero hay un gran trabajo que hacer para conseguir este gran auge del cabotaje en la Península, sobre todo por las distancias y el tiempo. En el traslado de cargas en 500 kilómetros la carretera está dominando porque el usuario tiene su mentalidad más puesta en el tiempo que en otras cosas, y el cabotaje también requiere tiempo. ¿Que se pueda trabajar en ello? Me parece muy bien. Todas las acciones o los esquemas que usted planteaba de la declaración de Gijón respecto a las acciones prioritarias como buscar buques especializados, la intermodalidad, optimizar infraestructuras intermodales, de simplificación de trámites administrativos, básicamente aduanas, servicios de manipulación, etcétera, me parecen muy interesantes. Tendremos que trabajar y como portavoz de mi grupo en estos temas señalo que tendremos que recoger toda la información y trabajar sobre ella. En todo caso, si nos queda algo pendiente para consultar lo haríamos directamente en otro trámite, que puede ser el de las preguntas con respuesta escrita o a través de la Dirección General de Puertos, cuyo director general, señor Llorca, siempre nos ha atendido magníficamente. Trabajaremos, repito, para estar completamente seguros, señor ministro, y procuraremos estar completamente preparados, en el momento en que surja algún trámite parlamentario, para actuar de la manera normal en que nuestro grupo lo hace, siempre en positivo, por el bien de todos. Pero hay que tener en cuenta en este momento que hace unas horas se nos cambió el orden del día y que, al menos a mí, no me ha podido llegar la información antes.

De todas maneras, estoy francamente contento porque su información, que constará en el «Diario de

Sesiones», y la procedente de nuestro compañero del Grupo Socialista, señor Segura, que tiene muy clara conciencia de todos estos temas, nos permitirá analizarlos más a fondo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Ante todo, como mínima cortesía, quiero agradecer la presencia del señor ministro y las explicaciones que sobre el tema que hoy debatimos se nos han dado. Hay que insistir en que el cambio del punto a discutir o a especificar en esta comparecencia fue cambiado durante el día de ayer. Por tanto, un grupo parlamentario de nuestra dimensión no ha tenido demasiado tiempo para preparar una intervención al respecto. Tengo que decir también que la capacidad de mi ordenador personal es un poco limitada, debe ser de un modelo antiguo, y no soy capaz de analizar sobre la marcha todos los datos que aquí se han expuesto, tanto por el señor ministro como por el interpelante.

Nos parece que dentro del Libro blanco europeo la apuesta más interesante y, a nuestro juicio, que puede tener más futuro para compensar nuevos modelos de transporte es la apuesta por el cabotaje. Es importantísima y, sobre todo territorialmente para nosotros, donde como partido estamos asentados y a cuya población representamos. Es de una importancia grandísima a medio y largo plazo. Todos somos conscientes de que, por ejemplo, una línea Lisboa-Oporto-Hamburgo nos podría retirar gran cantidad de transporte portugués de nuestras carreteras y somos conscientes, al mismo tiempo, de que ese predominio del transporte terrestre por carretera está un poco comandado por las necesidades de mercado. Estamos sufriendo en la carretera esos procesos de trabajo *just in time* como el modelo más fiable actualmente de todos los que se pueden usar. En ese sentido, sabemos que hay dificultades, conocemos perfectamente las dificultades aduaneras, el costo de los servicios, la restricción de ciertos operadores a los manejos portuarios, el conflicto sociolaboral portuario que se plantea siempre que se intentan corregir estos asuntos. Las dificultades de infraestructura, la no existencia de una transferencia modal portuaria adecuada muchas veces nos produce preocupación en este campo. Sabe también que la pregunta que este portavoz le hizo la semana pasada iba en ese orden de cosas en relación con el puerto del Bilbao.

No nos ponemos colorados por dar el beneplácito al Gobierno cuando una cosa nos parece que se ha hecho bien, de la misma forma que criticamos con absoluta libertad. La línea establecida por la reunión de ministros de Transportes de Gijón nos parece una línea buena de trabajo. Tendrá nuestro humilde apoyo para lo que en este sentido se pueda trabajar. Agradecemos esta

información y nos gustaría que la afluencia de información fuese siempre buena y, además, rápida en el tiempo. No estoy quejándome porque tengo buena información de primera mano en muchos aspectos de las actuaciones del ministerio, pero que esto siga así. Insistiremos siempre en la transferencia modal portuaria. Por cierto, no se ha hablado de los llamados puertos secos o de la bondad o maldad de la implantación de estos sistemas de conexión portuaria tierra adentro. En ese sentido, nos interesaría, si hay posibilidad, que el señor ministro nos hiciese alguna aclaración al respecto.

Quiero insistir en el agradecimiento por la presencia del señor ministro, por la oportunidad de este planteamiento que ha hecho el portavoz socialista, a quien también le agradecemos su esfuerzo, y espero que estas buenas intenciones que se plantean en el anexo de la reunión de los ministros de Transportes de Gijón, puedan llegar a buen puerto, y nunca mejor empleada la expresión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Muchas gracias, señor ministro, por las explicaciones y la documentación que nos ha facilitado que sin duda serán de gran utilidad en los debates parlamentarios. Quisiéramos iniciar nuestra intervención celebrando profundamente el reconocimiento que el Partido Socialista, interpelante, y los demás grupos hacen del impulso del transporte marítimo que se ha hecho durante la presidencia española de la Unión Europea. Queremos destacar ese reconocimiento del impulso importante porque no es una casualidad que en los últimos tiempos con la presidencia de Loyola de Palacio haya visto la luz el Libro Blanco del transporte donde tanto se dedica al transporte marítimo de corta distancia. No es una casualidad la actitud dialogante del ministro con las múltiples comparecencias y debates que se han tenido en esta Cámara sobre el transporte marítimo. No es una casualidad fomentar los foros de debate y los foros de diálogo para llegar a posiciones comunes en un tema tan delicado y que tantos retos marca en la Unión Europea a corto plazo. No es una casualidad tampoco las comparecencias del director general de la Marina Mercante recientemente y del presidente de Puertos del Estado para explicar el programa de trabajo de ambas direcciones generales y del Ente de Puertos del Estado. No es una casualidad la actitud constante del ministro de invitar al diálogo y al consenso en un tema de tanta trascendencia para la economía de nuestro país y para la economía de la Unión Europea. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)** No quiero hablar de las propuestas que hace el Partido Socialista y espero que el ministro sí lo haga con más autoridad que yo, pero sí destacar que el Partido Popular en los últimos tiempos

viene hablando constantemente de la calidad del transporte marítimo, de la intermodalidad de los puertos y bastantes de sus propuestas están contenidas en los documentos que manejamos últimamente. Por tanto, en el Partido Popular celebramos doblemente la intervención del ministro, el reconocimiento de los grupos y queremos dejar constancia de lo edificante que es constatar que los objetivos y los planes se cumplan.

El Partido Popular viene diciendo desde hace tiempo que el transporte marítimo de corta distancia de pasajeros y mercancías es el modo de transporte que en la Unión Europea puede y debe ayudar a paliar los efectos negativos de los restantes modos de transporte y dar respuesta a la cada día mayor necesidad de movilidad, accesibilidad y cohesión de la Unión Europea. Como SS. SS. saben, su eficacia y eficiencia depende de cinco factores. Por simplificarlos: de las infraestructuras portuarias, de la flota de buques mercantes de mercancías y pasajeros, de la gestión empresarial, de la seguridad marítima y de las nuevas tecnologías de navegación. El Partido Popular ha marcado en los cinco factores objetivos importantes a conseguir en España y en la Unión Europea. El resultado final está a la vista con la intervención del ministro y dependerá a corto plazo de las estrategias para superar nuevos retos, como es la financiación de las infraestructuras.

Para hablar de los cinco factores, quiero recordar las comparecencias del presidente de Puertos del Estado cuando nos contaba el estado actual de las autoridades portuarias del litoral español y las grandes inversiones que se estaban haciendo para modernizar los puertos y conseguir esa intermodalidad de la que tanto hemos hablado. Como se sabe, en los puertos se produce la manipulación de las cargas y la ruptura de las mismas y gran parte del éxito y de la eficacia está en las infraestructuras y en las nuevas tecnologías que mejoren esta situación. En cuanto a la seguridad marítima, fundamental en el tráfico de corta distancia por lo que supone el control y la separación de tráfico, el director general de la Marina Mercante nos expuso la situación actual y los objetivos a corto plazo y no quiero incidir en ello. Por lo que se refiere a las nuevas tecnologías, por el documento que nos ha dado el ministro sobre normas comunes, protocolos comunes de la Unión Europea y simplificación aduanera, vemos que también se está avanzando a pasos agigantados y todo ello en aras de la eficacia, la eficiencia, la competitividad y la rentabilidad, es decir, una nueva cultura donde los tiempos, los costes, la calidad y la seguridad del transporte marítimo haga de esta modalidad de transporte una modalidad que se imponga desde la carretera.

Quisiera destacar dos aspectos que creo que también son importantes y de los que se ha hablado en otros debates: uno, la capacitación de personal para tener nuevos marinos en la Unión Europea, que como se sabe éste es un colectivo que ha disminuido con el tiempo; y la implantación de esa cultura de utilizar el transporte

marítimo de corta distancia. El Partido Popular entiende que el transporte marítimo es el único que ha aguantado el tirón de la carretera creciendo en algunas ratios más del 5 por ciento anual acumulado, y de él esperamos grandes avances a corto plazo. En España, por ejemplo, el éxito, por citar uno de los éxitos, es el registro de Canarias, que ha sido importante, con más de 205 buques y algo más de 1,7 millones de GT. El transporte marítimo es el que más multiplica la eficiencia energética, ya que multiplica por 2,5 la eficiencia de la carretera. Por último, entendemos que será la fórmula para salvar los puntos de congestión de los Pirineos y del Centro de Europa. Quedan grandes retos y creo que se han puesto los cimientos desde la presidencia española para superarlos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor ministro de Fomento tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): En primer lugar, quiero agradecer a todos los intervinientes su tono y sobre todo sus expresiones de apoyo y sus aportaciones en relación con un asunto que a lo largo de mi intervención he dicho que no estaba en la meta de llegada sino en la de salida y que, por tanto, las iniciativas en relación con el transporte marítimo van a continuar a partir de ahora con un nuevo impulso y no van a poner fin a ninguna etapa de actividad. Es más, yo confío, lo que ocurre es que la iniciativa ya no corresponde ni siquiera a la presidencia danesa, en que como resultado de los trabajos y de las conclusiones del Consejo informal de Gijón antes de terminar este año la Comisión, a través de la vicepresidenta y comisaria europea de Transportes, ponga en marcha las iniciativas de lo que se debería llamar el paquete Gijón, puesto que una amplia relación de conclusiones debe de traducirse en iniciativas de la Comisión, que estoy seguro que apoyaremos en el Consejo y que serán apoyadas también en el Parlamento Europeo.

En el tema del transporte marítimo, lo he dicho en mi primera intervención, lo ha subrayado el portavoz socialista, y lo quiero recalcar, en este momento la concurrencia de puntos de vista tanto en los principios como en las propuestas concretas está dando buenos resultados. Todo el mundo sabe lo complejo que es el mundo de la legislación de las normas europeas y las dificultades que hay cuando se plantean posiciones discrepantes, no sólo entre grupos sino también entre instituciones, las dificultades que se plantean cuando hay difíciles conciliaciones entre el Parlamento y el Consejo. De ahí que todos los esfuerzos de preparación de consensos sean no sólo de agradecer desde el punto de vista de la cortesía política sino además de reconocer desde el punto de vista de la capacidad de traducirse en iniciativas concretas como la que hemos mencionado y las que espero que en los próximos meses se puedan poner en marcha. Por supuesto que la presidencia dane-

sa va a asumir la continuidad de los trabajos realizados, entre otras muchas razones porque comparte las mismas preocupaciones, aunque tenga escenarios para sus proyectos de cabotaje marítimo y fachadas marítimas vecinas distintos a los españoles, pero en el marco de la política europea comparte la identidad de enfoques que se han dado durante los últimos meses, y estoy seguro de que le dará continuidad a las mismas.

Sobre las propuestas concretas que a modo de reflexión ha citado el señor Segura me voy a referir a algunas, más que nada para aprovechar este debate como una previa clarificación de posiciones y, por tanto, debate anticipado de intentos de confluencia en las conclusiones. Yo sé muy bien que SS.SS. han tenido muy poco tiempo para preparar esta comparecencia, pero el ministro no ha tenido más tiempo que SS.SS., porque este cambio se ha acordado por todos el lunes por la tarde, y del lunes al miércoles hay el mismo tiempo para los señores diputados que para el ministro, que además tenía también algunos viajes que no ha podido eludir, para dedicarlos a estas cuestiones. Pero dándose la circunstancia de que son temas en los que ya había muchas horas de trabajo previo yo creo que no plantea ninguna dificultad. Espero que el hecho de que la comparecencia inicial sea la que se vaya a celebrar el día 8 de julio no produzca en ningún grupo parlamentario ninguna situación de indefensión, en el sentido de eludir unos temas, porque serán abordados en la sede de la Comisión mixta en la comparecencia que está ya programada para dicho día.

La primera reflexión que querría hacer en relación con las propuestas del Grupo Socialista es sobre la tarificación. La tarificación en los transportes en un mandato reiterado de los últimos consejos europeos a la Comisión, que está respaldado por el propio Consejo Europeo de Transportes. Pero también en el seno del Consejo Europeo de Transportes somos los más conscientes de las dificultades que supone introducir un proyecto de tarificación, primero, porque intentar un proyecto de tarificación común para todos los modos de transporte ya es una tesis, pero dentro de cada modo de transporte ponernos de acuerdo en cómo se valoran las imputaciones, es decir, las amortizaciones de las infraestructuras nuevas en relación con las históricas, hay que remontarse a mucha historia en las infraestructuras de transporte en los distintos países europeos, infraestructuras que hoy están operativas para algunos modos de transporte. La internalización de los costes de la contaminación, o del medio ambiente, de la congestión o del ruido son cuestiones previas sobre las que estoy seguro que tendremos que asistir a muy complicados debates. Por tanto, siendo éste un mandato y una urgencia, creo que deberá recorrer unos trámites muy complejos sobre acuerdos previos para la definición de las cuestiones que luego van a tener su reflejo en un sistema de tarificación de los transportes europeos.

En relación con la intermodalidad ferrocarril-puerto, y en el sentido más amplio carreteras-ferrocarril-puer-

to, aunque he hecho referencia en mi intervención a lo que ha sido la aportación española, pongo a disposición de los grupos parlamentarios y del presidente el documento íntegro que hemos presentado el Consejo informal de Transporte al resto de los Estados miembros. Creo que también podría servir de marco de referencia a la hora de profundizar más en algunas de estas cuestiones sobre las que se han interesado sus señorías. En todo caso, nos ha parecido que el aspecto más crítico era la intermodalidad ferrocarril-puerto, y sobre esa hemos incidido en un documento que, repito, está a disposición de los grupos parlamentarios.

En el tema de las autopistas del mar, no sé por qué se ha producido un cortocircuito de información en este asunto que ha dejado fuera de referencia al portavoz socialista, porque la presidencia española incluso se ha permitido aportar documentos, que yo también voy a poner a disposición de los grupos parlamentarios, sobre lo que es en términos de concreción esa definición genérica, y hemos debatido ampliamente sobre lo que es el potencial de autopistas del mar referidas a las diferentes fachadas marítimas, desde el Báltico hasta el Mediterráneo pasando por el Atlántico. Ya sé que éste es un ejercicio teórico, como lo son los planes de autopistas antes de que empiecen las palas excavadoras a construirlas, también son ejercicios teóricos sobre mapas. Lo que quiero decirle al señor Segura es que este ejercicio ya se está haciendo y la presidencia española ha contribuido a este trabajo con unos documentos que hemos aportado y que hemos dado a conocer públicamente. Además, nos hemos permitido hacer algunas consideraciones de lo que las futuras autopistas del mar pueden representar para España en función de las características de los buques, por ejemplo en la modalidad *roll-on, roll-off*, o de contenedores que pueden hacer estos tráficos, en función de que se estén utilizando para rotaciones de 48 horas buques que hagan 15 nudos, con estancias en puerto de dos horas, o que hagan 35 nudos, también con estancias en puerto de dos horas, lo que va a permitir que en 24 horas esas mercancías estén en el umbral de los puertos alemanes, desde la fachada cantábrica, o de la totalidad de los puertos italianos, incluso cercano a algún puerto griego, en la fachada mediterránea.

Aquí es donde quiero enlazar la reflexión del señor Segura con que ha hecho el señor Jiménez, en representación del Grupo Popular. Sobre el diseño global de un proyecto de autopistas del mar que persiga hacer realidad el papel del transporte marítimo en una cadena multimodal de transporte, el transporte marítimo por sí solo no puede representar un instrumento, desde el momento en que las sociedades producen y consumen en tierra firme, salvo en Venecia. Por lo tanto, el transporte marítimo forma parte de una cadena multimodal o no tiene posibilidades de desarrollo.

En esa línea de integrarse en las cadenas multimodales con perspectivas de tiempo, de seguridad, de efica-

cia y de costes, aparecen alternativas estratégicas para determinados países europeos y, muy particularmente, para España. Basta recordar que en estos momentos, a través de los Pirineos, de acuerdo con las estimaciones del observatorio de tráfico hispano-francés, transitan al año 125 millones de toneladas. Es un hecho que la mejora de las comunicaciones a través de los Pirineos —y algo parecido podrían decir los países que están afectados por los tránsitos alpinos, pero voy a utilizar el ejemplo de los Pirineos—, sean ferroviarias o por carretera, plantean cada vez mayores dificultades y que los esfuerzos españoles por incrementar el número de conexiones ferroviarias, ahora en alta velocidad y ancho europeo, o por carretera a través de nuevos corredores que complementen el corredor atlántico por Irún y el corredor mediterráneo por la Junquera, es un hecho, digo, que cada vez encuentran mayores resistencias. Si existe una alternativa capaz de superar con éxito esas dificultades y que en el balance ofrezca resultados positivos, desde el punto de vista del desarrollo sostenible, es el cabotaje marítimo desde las fachadas españolas a las distintas fachadas marítimas europeas, sea en el centro o norte de Europa, sea en el Mediterráneo.

En el fondo de este proyecto que trata de impulsar el transporte marítimo de cabotaje y de desarrollar las autopistas del mar está también una apuesta estratégica para España, cosa que no hemos ignorado a la hora de impulsar todas las actuaciones que se contienen en este proyecto. Además, estamos ofreciendo alternativas a cuellos de botella reales y previsibles para las próximas décadas en el transporte, desde la Península hacia Europa, a través de los Pirineos, de carácter terrestre, sea ferroviario o viario. Por eso, merece la pena que continuemos en este proyecto, aunque en estos momentos, al estar en la fase de diseño o de boceto, parezca que estamos todavía lejos de la realidad, pero ésta será la que se imponga a los hechos, en virtud de nuestras necesidades, porque la realidad es siempre muy tozuda.

Podría parecer que en el Consejo de Gijón se ha hablado menos de seguridad, y es posible que esa valoración pueda obedecer a una realidad, que no quiero discutir. También es verdad que sobre seguridad del transporte marítimo hemos estado trabajando en los dos años anteriores, como consecuencia de las circunstancias que impulsaron los paquetes de seguridad y, concretamente, los paquetes Erika I y II. En ese sentido, no es que hayamos desatendido la seguridad, sino que ya tenía su escenario, su impulso y no era necesaria una dedicación adicional.

Un comentario final en relación con las observaciones del señor Segura. Es posible que también una lectura muy rigurosa de concordancias, redundancias y duplicidades dé lugar a esas conclusiones, pero el día en que el señor Segura tenga que poner de acuerdo a los Quince, estoy seguro de que entenderá lo que son las redundancias, las concordancias y, a veces, hasta algunas contradicciones que es necesario introducir para

hacer un documento amplio que pueda ser consensuado por todos y en el que cada uno quiere ver hasta su propia coma situada en el punto exacto del párrafo correspondiente. Es mejor sacrificar a la ortodoxia de la presentación de las conclusiones el esfuerzo de consenso para que todo el mundo se vea reflejado en las mismas. Como todo el mundo se ha visto reflejado en las mismas, bienvenidas sean las aparentes discordancias o las abundantes redundancias y duplicidades que aparecen.

En cuanto a los comentarios del señor Otxoa, quisiera hacerle dos referencias. Ya he dicho que el ministro tampoco ha tenido más tiempo para preparar la comparecencia, aunque es lógico que los temas estén más de actualidad en el trabajo diario del ministerio que en el trabajo amplio y disperso de los grupos parlamentarios, especialmente los de un número más reducido de diputados. Por lo tanto, tome como información lo que hemos debatido en esta Cámara, habrá nuevas oportunidades de volver sobre ello —ya he dicho que sobre estos temas también en la comparecencia en la Comisión Mixta Congreso-Senado incidiré, aunque podríamos concentrarnos en los restantes modos de transporte, sin que eso signifique cerrar la puerta a volver a hablar del transporte marítimo— en las próximas comparecencias que puedan celebrarse en Pleno o en esta Comisión del Congreso de los Diputados.

La semana pasada, en dos minutos y medio, el ministro dejó la mitad de las cosas en el tintero. Por eso he pedido auxilio al Grupo Parlamentario Popular, que tampoco entendía nada. Espero que entre la pregunta de su grupo y la del mío, podamos dejar claro lo que está haciendo el Ministerio de Fomento en relación con los accesos al puerto de Bilbao. No es, ni más ni menos, que el fruto de un trabajo que su grupo parlamentario ha impulsado —no puedo ser testigo directo de los impulsos que haya dado antes— por lo menos desde el año 1996. Sería una pena que se frustraran si alguien ahora quisiera invalidar los trámites anteriores como consecuencia de unas decisiones que, en el mejor de los casos, supondrían perder otros cuatro años. Después de haber hecho el estudio informativo, la declaración de impacto ambiental, la información pública y la aprobación, volver otra vez a cambiar el trazado de ese estudio informativo, que incluso podría afectar al trazado del túnel de Serantes, a mí sinceramente me parece que no es el camino. Ni el Ministerio de Fomento ha modificado los trazados que ha heredado ni va a modificar sus propios trazados. La servidumbre de las infraestructuras es que uno toma el relevo en el punto exacto donde el expediente se encuentra, gracias a lo cual podemos estar haciendo en estos momentos el proyecto del túnel de Serantes y, una vez realizado, el proyecto pasar a licitación de las obras.

Si al margen de este estudio informativo, y con independencia de lo que afecte al proyecto del túnel de Serantes, en otras zonas, por razones urbanísticas o de

ordenación del territorio, se quieren modificar los trazados, el Ministerio de Fomento dice lo que ha dicho siempre: que está abierto a hacer coincidir y sintonizar la inversión ferroviaria con otras inversiones de carácter urbanístico o de ordenación del territorio. Pero, eso sí, cada uno paga la parte de la factura. Así funciona el plan Chamartín en Madrid, así se acaba de firmar el acuerdo de la operación La Sagrera en Barcelona, así se ha firmado el acuerdo en Zaragoza, así están a punto de firmarse acuerdos en Logroño, en Valencia, en Valladolid o en la mayor parte, por no decir la totalidad, de las capitales españolas afectadas. Así estamos dispuestos a abordar las cuestiones que afecten al ferrocarril en las tres capitales vascas, donde hay un grupo de trabajo o en alguna otra zona donde se plantee. Todo eso sin parar el tren. Sobre el tren en marcha se pueden hacer otras cosas desde el sentido común y la colaboración. Pero, eso sí, cada uno paga su billete, no sea que siempre tenga que pagar el revisor el billete de todos los pasajeros. Sobre esas premisas, seguro que puede haber acuerdo; sobre otras que —repito— no tengo por qué juzgar, habría dificultades no sólo en el País Vasco, sino en la política de inversiones ferroviarias del ministerio en todo el territorio español.

Le invitaría que en ese documento que ha presentado la delegación española al Consejo informal le preste atención al capítulo de puertos secos. Es verdad que yo no lo he citado, quizá haya omitido otras cosas, pero también es verdad que sobre ello hemos hablado mucho por la importancia que tiene la figura del puerto seco para concentrar tráfico ferroviario y dirigirlos ya clasificados a ese o a cada uno de los puertos.

Querría aprovechar su observación sobre el tema de los puertos secos para decir que el Ministerio está todavía un paso más allá. He tenido ocasión de hacerlo público en mi intervención hace unas semanas en el congreso sobre transporte, que se celebró en Santander. La política de puertos secos supone también ofrecer la oportunidad, en el marco del nuevo modelo ferroviario, a las autoridades portuarias de convertirse en operadores ferroviarios. Una vez que existe una infraestructura que comunica una zona logística, puerto seco, con los diferentes puertos españoles y una vez que esa plataforma logística o puerto seco permite clasificar mercancías, ¿por qué no se va a competir en el marco del modelo de competencia sobre la misma infraestructura entre distintos operadores, unos puramente ferroviarios y otros interesados en optimizar la cadena multimodal? Esa es otra opción que tendrán que valorar los puertos en el marco de su autonomía y su capacidad, si les interesa participar no sólo en la inversión de la infraestructura, sino también en la operación ferroviaria que permite mover las mercancías entre los puertos secos y el puerto. Por tanto, estamos ante una iniciativa que puede dar mucho juego, muy potente y que al nuevo modelo ferroviario también le puede venir como anillo al dedo

para promover e incentivar la capacidad de captación de tráfico ferroviario por parte de nuestros puertos.

Señor presidente, vuelvo a reiterar el agradecimiento por las aportaciones y la colaboración que han trasladado al ministerio los grupos parlamentarios, que espero seguir manteniendo y que desde el ministerio podamos devolver a través de información, y también por el adelantado esfuerzo de acuerdo, si hay resoluciones que brindo a todos y a cada uno de los intervinientes.

El señor **PRESIDENTE**: No veo que ningún portavoz tenga interés en continuar... **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Perdón, señor Segura, me refería a que si algún portavoz tenía interés en hacer alguna precisión sobre algún punto que hubiera quedado en el aire, aunque el debate ha sido ampliamente expresado. Si S.S. tiene alguna precisión que hacer, no se trata de reabrir el debate otra vez, tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, si el cabotaje marítimo de corta distancia, que ha sido el motivo monográfico de esta comparecencia, ha generado preocupación en algunos intervinientes, no le digo nada si se tratara de analizar todo lo que se ha acordado en estos seis meses, que lo veremos el próximo día 8 de julio en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea. Pero hay algunos flequillos que han quedado pendientes.

Le digo con absoluta sinceridad que muchos de los planteamientos son auténticos brindis al sol. Primero, las autopistas marítimas. Las autopistas marítimas son dibujitos en un cuadernillo que usted ha presentado. Las autopistas marítimas no son nada si los cargadores, los operarios, los transitarios, por ejemplo, españoles no se convencen de la necesidad de meter sus mercancías en los barcos sacándolas de los camiones. Aquí hay infinidad de problemas de naturaleza práctica que hay que implementar. Si no es así, todo lo que estamos hablando es pura teoría que queda en un «Diario de Sesiones», en reuniones, pero que no sirve de nada. Le voy a poner un ejemplo, coordinar las dimensiones de los palés haciendo que la mercancía se trasvase del contenedor a los palés y de los palés al contenedor, puede suponer una diferencia de coste de hasta un 30 por ciento. Yo dispongo de datos que, lamentablemente, no se pueden estar ahora moviendo, pero que sería muy razonable, porque estamos hablando de la nada. Si no se implementan y se toman medidas, estamos hablando de la nada, pura propaganda artificial. Como yo quiero entender que usted es un hombre pragmático y yo también lo soy, le pido pragmatismo. ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno en esta materia?

Me referiré a otro asunto. La Asociación española de promoción del transporte marítimo de corta distancia que se ha creado, donde hay una pequeña aportación pública del Ente Puertos del Estado y está integrada por una serie de asociaciones, ANAVE, ANARE, PYMAR,

ANESCO, FETEIA, etcétera; celebra reuniones permanentemente de autocomplacencia con fondos del Estado, concretamente del Ente Puertos del Estado.

Le voy a poner otro ejemplo de temas que me preocupan, señor ministro, y le pediría que abriese un proceso de investigación. La Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año pasado, que está en vigor desde el 1 de enero de 2002, introdujo una nueva tasa que la mayor parte de los diputados aprobaron sin saber lo que se aprobaba y creo que está siendo hoy en día motivo de fraude por parte de determinados sectores navieros. Era una tasa para potenciar el sector naviero español y está suponiendo un fraude, porque en lugar de impulsar la construcción de los barcos en España, se hace en Corea...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, ¿por qué ese temor? Es la una menos cuarto, son las Cortes Generales españolas.

Señor ministro, ahí hay un fraude notable. Indague qué está pasando, con qué beneficio están proporcionando esas tasas, si es verdad o no que existe fraude. Lo dejo en el «Diario de Sesiones» y abro un camino de trabajo político para investigar con total y absoluta claridad si eso está beneficiando al transporte marítimo.

Pragmatismo, y he concluido, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tenía presente la presidencia que es la una menos cuarto; ya menos diez. Pero, quiero recordarle, como usted mismo ha reconocido, que son las Cortes Generales españolas y no sus Cortes particulares. Se trata de que hagamos un debate reglado en el que intervengan todos y todos nos llevemos bien.

El señor ministro tiene la palabra para cerrar la comparecencia.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, yo en cuestiones de fe no discuto. Si el señor Segura no tiene fe en lo que se está haciendo y considera que son grandes dibujos, yo no tengo ningún argumento frente a su falta de

fe. No soy misionero, soy el ministro de Fomento, he explicado lo que durante seis meses hemos hecho los representantes de unos cuantos gobiernos, que no se había hecho antes, como pasa con todas las cosas en esta vida, que tienen que ir superando a lo anterior. Recuerdo que el nuevo ministro irlandés, que es un ministro experto, porque antes formaba parte de otra cartera en el anterior Gobierno, cuando llegamos a las últimas conclusiones me preguntó por qué no se había hecho antes. Yo no le sabía contestar. No se hizo antes y se ha hecho ahora. A todos nos parece muy importante y sobre ello tenemos un guión para seguir trabajando. Sobre los resultados, el Consejo de Luxemburgo del día 17 no hubiera alcanzado el acuerdo sobre la directiva, si no se hubiera celebrado el Consejo informal de transportes de Gijón y en el que nos hemos puesto de acuerdo en alguna de las cuestiones sobre las que ni siquiera había acuerdo de principios con algunos países que tienen una tradición y una visión de las necesidades portuarias distintas de las nuestras. Hay una realidad que sirve para diseñar el futuro del transporte marítimo en los próximos años y esa realidad a nivel de diseño ya se ha traducido en hechos concretos, como es la aprobación de algunas iniciativas, en este caso a nivel de directiva, por las que antes del Consejo de Gijón nadie daba un duro que se fueran a aprobar y, por tanto, estaban en la lista de iniciativas que iban a pasar a la presidencia danesa. Por otra parte, como he dicho, hay ya un marco de referencia para que presente al Consejo y al Parlamento nuevas iniciativas en materia de transporte marítimo.

Son declaraciones y hasta que no se conviertan en hechos, puede ocurrir que uno tenga fe o no la tenga. En todo caso, estoy convencido de que el señor Segura va a tener, como Santo Tomás, la oportunidad de comprobarlo, porque espero que a los dos la política nos dé margen suficiente para comprobar estas realidades y dejar de discutir sobre profecías o vaticinios.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señorías, se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

