



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 504

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 29

celebrada el martes 18 de febrero de 2014

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente del organismo público Puertos del Estado (Llorca Ortega), para informar sobre el balance del ejercicio 2013 del sistema portuario estatal y la previsión de actuaciones para la mejora de su competitividad. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001468)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión.

De conformidad con la convocatoria que en su día remitimos a todos ustedes, va a comparecer el presidente del organismo público Puertos del Estado, para informar sobre el balance del ejercicio 2013 del sistema portuario español y la previsión de actuaciones para la mejora de su competitividad. Para sustanciar la comparecencia, damos la palabra al señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Comparezco ante sus señorías para informar sobre la actividad y los resultados económicos de Puertos del Estado en 2013, una vez hemos concluido hace unos pocos días el cierre provisional de este ejercicio, con el objeto de que tengan un conocimiento directo y temprano de la situación actual de nuestros puertos sin tener que esperar a la presentación del informe de gestión 2013, que debe remitirse al Parlamento de acuerdo con lo previsto en la Ley de Puertos. Quiero recordar que hace unos pocos días remitimos al Parlamento —y espero que lo tengan ya sus señorías— el informe de gestión del año 2012 que recientemente hemos acabado.

Quiero aprovechar esta oportunidad para, a partir de estos datos, hacer un breve balance y señalar los aspectos que deben tomarse en consideración y afrontarse, con el objeto de proseguir la evolución positiva de los puertos españoles y potenciar su papel como elementos esenciales para la competitividad de la economía productiva española y para el desarrollo del sector logístico de nuestro país. La situación actual de los puertos españoles es sin lugar a dudas fruto directo de su transformación organizativa, normativa, económica y física de los últimos veinte años. Su evolución ha sido más positiva que la de la mayor parte de los puertos europeos, tanto del norte como del sur de Europa. Actualmente un puerto español ocupa el quinto puesto europeo en volumen de tráfico: Algeciras, con un tráfico que ha alcanzado este año el récord histórico de 91 millones de toneladas. Dos puertos españoles ocupan las primeras posiciones en el tráfico de contenedores en el Mediterráneo y las posiciones cuarta y quinta europeas: Algeciras y Valencia, con valores superiores a los 4,3 millones de TEU. Cinco puertos españoles estaban en 2012 en el *top* cien de los puertos de contenedores del mundo, ocupando España la posición decimoprimera por países a nivel mundial en lo referente a este tipo de tráfico, con un récord histórico en 2012 de más de 14 millones de TEU. En las últimas dos décadas prácticamente se han duplicado en España los tráfico portuarios. En estos años hemos sabido consolidar un modelo de puerto propietario o arrendador —*landlor*—, en el que la autoridad portuaria se reserva la provisión y regulación del dominio público portuario y de la actividad portuaria, siendo la iniciativa privada la que desarrolla la actividad prestacional en régimen de libre acceso al mercado y competencia entre prestadores. Esto ha dado lugar a que la superficie concesionada alcance el 36 % del total y un 65 % de la concesionable y a altos niveles de inversión privada en nuestros puertos, alcanzando en 2013 una ratio de 1,5 veces la inversión privada respecto a la inversión pública: 365 millones de euros de inversión pública y más de 550 millones de inversión privada. También hemos consolidado el modelo de autosuficiencia económica de nuestras autoridades portuarias, en un marco de autonomía de gestión de los organismos portuarios, como mejor garantía para mejorar la eficiencia en la gestión y hacer posible la existencia de competencia interportuaria. En este momento prácticamente la totalidad de los puertos españoles genera recursos positivos sin ayuda del Fondo de compensación interportuario —todos menos Melilla y Villagarcía—, con capacidad para afrontar las inversiones programadas —la ratio de cobertura de las inversiones con el *cash flow* ha sido en 2013 del 150 %— y hacer frente a las amortizaciones de sus préstamos —196 millones de euros en 2013—, demostrando que el modelo de competencia interportuaria es compatible con el mantenimiento de la viabilidad económico-financiera de cada una de las autoridades portuarias y con la adaptación a los requerimientos de su demanda potencial y de su *hinterland*, así como al servicio de su entorno territorial inmediato. En 2013 la rentabilidad anual de los puertos españoles, definida de acuerdo con lo establecido en el artículo 157 de la Ley de Puertos, es decir, sin tomar en consideración los resultados extraordinarios ni el saldo del Fondo de compensación interportuario aportado o recibido, alcanzó el 2,34 %, muy próximo al objetivo del 2,5 % previsto en la Ley de Puertos. Asimismo, prácticamente todas las autoridades portuarias que tenían rentabilidad negativa en 2012 —Alicante, Ceuta, Málaga, Melilla y Santa Cruz de Tenerife— han mejorado su rentabilidad en 2013. No obstante, tres autoridades portuarias que tenían rentabilidad positiva en 2012 —Almería, Pasajes y Sevilla— han entrado en rentabilidad negativa, aunque con valores muy próximos a rentabilidad cero. Los puertos españoles están pues, señorías, globalmente en una posición saneada, con una alta capacidad de generación de recursos y manteniendo flujos de caja

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 3

crecientes, incluso en este período de crisis económica, y con una viabilidad económica a medio y largo plazo garantizada, aunque debe trabajarse en mejorar la situación individual de algunos puertos como Málaga, Alicante, Pasajes, Sevilla, Gijón o A Coruña. En general esto está permitiendo avanzar en la reducción del endeudamiento adquirido y financiar las nuevas inversiones necesarias, en función de la evolución previsible de la demanda, sin necesidad de acudir a nuevo endeudamiento. En 2013, pese a tener autorizados 82 millones de euros de nuevo endeudamiento, no se han producido nuevas deudas con entidades de crédito a largo plazo. Hay que tener en cuenta además que no van a ser necesarios en el futuro altos niveles de inversión en los puertos españoles. En los últimos veinte años los puertos españoles se han dotado de infraestructuras portuarias modernas y adaptadas a los requerimientos de la demanda más exigente. En estos momentos están adaptados para hacer frente a la evolución de la demanda para los próximos veinticinco años, sin necesidad de altos niveles de inversión o con posibilidad de que sean asumidos por la iniciativa privada. La no necesidad de generar recursos para hacer frente a inversiones importantes y la progresiva asunción por la iniciativa privada de las inversiones portuarias, impulsadas por bonificaciones tarifarias como la incluida a estos efectos en la recientemente aprobada Ley de Deuda Comercial del Estado, van a permitir proseguir en los próximos años con la política de reducción de las tasas portuarias, bien a través de proseguir el camino de la reducción de las cuantías básicas y los gravámenes, bien a través de los coeficientes correctores de las tasas de cada puerto o bien a través del aumento de las bonificaciones por incremento y consolidación de tráficos.

Una vez realizada esta introducción general del estado y situación del sistema portuario español, permítanme, señorías, que pase a desglosar con más detalle los resultados del ejercicio 2013, tanto en lo referente a la evolución de los tráficos portuarios como a los estados financieros y las inversiones. Los tráficos portuarios cerraron 2013 con un decremento del 3,45 %, a pesar del fuerte incremento de las exportaciones por vía marítima del 6 %, debido a la mejora importante de la competitividad de la economía española. Se alcanzaron 458,5 millones de toneladas, lo que significa una pérdida de 16,5 millones respecto a 2012. En términos interanuales, el tráfico tocó fondo en el mes de octubre, con una caída del 4,4 %. A partir de este mes, la senda de los tráficos vuelve a ser ascendente. De los 16,5 millones de toneladas perdidas, 8,2, casi la mitad, fueron graneles sólidos debidos a la situación coyuntural del buen año hídrico y agrícola, al gran acopio que hubo en 2012 de carbón, debido a los cambios de fiscalidad de los productos energéticos en 2013, y a los incentivos al carbón nacional que redujeron las importaciones de este producto. Globalmente, las importaciones de graneles sólidos se redujeron prácticamente en un 11,5 %, sin poder ser compensadas por el aumento creciente de las exportaciones de graneles sólidos del 12 %. Los graneles líquidos cayeron ligeramente, en 1,5 toneladas, un uno por ciento, ya que se han compensado los efectos de la caída del consumo nacional de productos petrolíferos, gas natural y productos químicos, así como la entrada en pleno servicio del gasoducto Argelia-España, con un descenso del 5,3 % en las importaciones, que no se han podido compensar con el repunte de las exportaciones del 6,9 % por parte de productos elaborados y los tráficos de tránsito debido a las nuevas estrategias de almacenamiento y distribución a escala mundial, de las que los puertos españoles han empezado a formar parte. El puerto de Algeciras es uno de los más destacados a este respecto. Otros 7,3 millones se perdieron en los tráficos de mercancía general —un 2,64 respecto 2012—, a pesar del crecimiento de las exportaciones —4,26 %— y el mantenimiento de las importaciones —0,15 % de crecimiento—. Las pérdidas fundamentales se han debido a las mercancías en tránsito, especialmente a las de contenedores, que han dado lugar a una pérdida de 8,6 millones de toneladas y 400.000 TEU. Mención especial merecen los tráficos ro-ro, asociados fundamentalmente al transporte marítimo de corta distancia y a las autopistas del mar. Estos tráficos están creciendo de forma continuada —2,5 en 2012 y prácticamente un 4 % en 2013; 1,7 millones de toneladas— lo que demuestra la progresiva consolidación de la intermodalidad marítimo-terrestre, especialmente en las autopistas del mar en el Cantábrico, en el Mediterráneo y en el Estrecho de Gibraltar, en el que el crecimiento ha sido del 17 %. En cuanto a pasajeros, el crecimiento ha sido del 7,10, alcanzando 28,7 millones de pasajeros, de los cuales casi 7,7 millones son cruceristas —un 1,33 más que en 2012—, recuperándose la senda positiva de crecimiento para este tipo de tráficos tan importante para el desarrollo turístico de nuestro país. En cuanto a los tráficos ferroportuarios, en 2013 se produjo un descenso del 2,9 % respecto a 2012, concentrándose esta caída en tres puertos —Tarragona, Gijón y A Coruña— cuyo tráfico ferroviario es fundamentalmente de carbón. Esta reducción debe ponerse en relación con la caída de este tráfico por las razones que he señalado anteriormente. Si se excluye esta caída, el tráfico ferroviario ha crecido en 2013 el 5,7 %, notándose progresivamente la estrategia de impulsar el desarrollo en nuestros puertos de los tráficos ferroportuarios y el aumento de las inversiones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 4

en conectividad ferroviaria. A fecha de hoy, cerca del 60 % de los tráficos ferroviarios en España tienen su origen o su destino en un puerto y con ello la cuota ferroviaria de los puertos se sitúa en el 6,8 % en 2013, frente al 5,6 en 2010, muy por encima de la cuota de participación del ferrocarril en el transporte interior en España, que es del orden del 4 %. Por autoridades portuarias, es de destacar que las cuatro con mayor peso fueron las de Bahía de Algeciras, que alcanzó el récord histórico de 91 millones de toneladas, con un crecimiento del 2,3 %; Valencia, con 65 millones de toneladas; Barcelona, con 42,4 millones de toneladas, y Bilbao, con 30 millones de toneladas. El total de mercancías en estos cuatro puertos representó prácticamente el 50 % del tráfico total del sistema portuario español. En cuanto a pasajeros, los primeros puertos fueron Baleares, con 5,8 millones de pasajeros; Algeciras, con 5,2; Tenerife, con 5,1, y Barcelona, con 3,6. El total de estos cuatro puertos representó prácticamente el 70 % del total.

A continuación, paso a desglosar la evolución de los estados financieros en 2013. El importe de la cifra de negocio ascendió a 1.028 millones de euros, cifra prácticamente igual a la de 2012, a pesar de la caída de los tráficos en el 3,45 % y del nuevo aumento de las tasas portuarias. Esto es debido a la variación del *mix* de tráficos, incrementándose, tal como he señalado, las exportaciones que son, en términos de tasas, de mayor valor añadido en detrimento de los tráficos de graneles, y de los tráficos de tránsito, que están ampliamente bonificados. Por conceptos, hay que destacar que la recaudación por tasa de ocupación se ha incrementado ligeramente, mientras que las tasas de utilización se han visto reducidas. Con respecto a ingresos, Barcelona es el puerto con mayores ingresos, con 158,9 millones de euros, seguido de Valencia, con 119,2, Bahía de Algeciras, con 82, y las Palmas, con 68,5 millones de euros. Por otro lado, los gastos corrientes, de acuerdo con la política de austeridad impulsada para la mejora de la eficiencia de los organismos portuarios, aceleraron la senda de reducción. Los gastos de personal y los gastos de explotación de forma conjunta se redujeron un 6,23 %, hasta 490 millones de euros, lo que supuso un ahorro de 32,5 millones de euros con respecto a los datos de cierre de 2012. Si tomamos como referencia el presupuesto aprobado para 2013, la reducción fue aún mayor, aproximándose a los 52,5 millones de euros. El *ebitda* de explotación se ha situado en 574 millones de euros al cierre del ejercicio 2013, lo que supone un incremento del 2,6 % con respecto al ejercicio de 2012 y un 4,5 % por encima de los 549 millones de euros presupuestados. Teniendo en cuenta que las amortizaciones ascendieron a 396 millones de euros —un 4 % superiores respecto a 2012— y que los resultados financieros fueron positivos en 8 millones de euros, el resultado del ejercicio alcanzó un beneficio de 269 millones de euros, un 22 % superiores a los de 2012. Si no se consideran los resultados extraordinarios en 2012 y 2013, el resultado antes de impuestos habría ascendido a 254 millones de euros, lo que representa un aumento del 27,7 % sobre los 199 del beneficio del ejercicio 2012 y una ejecución del presupuesto de 142,6 %. Los recursos procedentes de las operaciones han ascendido 536 millones de euros, con un incremento del 4,3 % sobre el *cash flow* de 2012, y superando en casi un 20 % lo presupuestado. Es importante destacar la disminución del endeudamiento bancario a largo plazo, que se reduce en 196 millones de euros en términos netos, alcanzando al final del ejercicio 2.202 millones de euros. Por otra parte, las deudas a corto con entidades de crédito han aumentado en 22 millones de euros, siendo el saldo de 249 millones de euros al finalizar el ejercicio. Así, la deuda bancaria total ascendió aproximadamente a 2.450 millones de euros, reduciéndose en los dos años de legislatura en más de 140 millones de euros. El efectivo y equivalentes han aumentado en 89 millones de euros, situándose al final del ejercicio en 555 millones de euros frente a los 466 con los que se inició el ejercicio, como consecuencia de que los flujos de efectivo positivos de las actividades de explotación, que ascienden a 514 millones de euros, han sido superiores a los de financiación e inversión. El Fondo de compensación interportuario ascendió en 2013 a 26 millones de euros, un 20 % inferior al repartido en 2012. En conclusión, el sistema portuario sigue presentando al finalizar el año 2013 una equilibrada situación financiera. La estructura financiera se mantiene sin grandes cambios, con un fuerte predominio del activo no corriente respecto al total de activos y con una elevada cobertura de dichos activos con recursos propios. Si consideramos las subvenciones, donaciones y legados recibidos, el total de recursos no retornables, es decir el patrimonio neto, asciende en nuestros puertos a más de 11.000 millones de euros, financiando el 86,8 % del activo. Si a ello añadimos el hecho de que la generación anual de *cash flow* es de 536 millones de euros, más de un quinto de la deuda total, podemos concluir que el sistema portuario de titularidad estatal en 2013 se encuentra en una situación saneada y solvente.

A continuación me refiero al capítulo de inversiones. Las adquisiciones de inmovilizado material y financiero registradas han supuesto 449 millones de euros, con un grado de ejecución del presupuesto de inversiones del 61,4, debido a retrasos en las tramitaciones medioambientales y sobre todo a las importantes bajas de licitación, con medias entre el 30 y el 40 %. La inversión material intangible e

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 5

inmobiliaria ascendió a 365 millones de euros, siendo el 13,1 de la misma en proyectos de conectividad viaria y ferroviaria, mejorando el porcentaje de 2012, que fue del 10,6 %. Siete puertos han concentrado el 63 % del total de inversiones realizadas: Barcelona, con 84 millones de euros —nuevos accesos a la ampliación, mejoras del dique del Este—; Bilbao, con 32,7 millones —muelles de cruceros, prolongación del dique de Punta Sollana, terminal ferroviaria de Pancorbo, en Burgos—; Tarragona, con 25,6 millones de euros —ampliación del muelle de la química—; Valencia, con 24,5 millones de euros —muelle de cruceros—; Bahía de Algeciras, con 24,5 millones —desarrollo de Isla Verde exterior—; Bahía de Cádiz, con 21,2 —terminal de contenedores—; Santa Cruz de Tenerife, con 18,4 —puerto de Granadilla—, y Vigo, con 17,7 —ampliación de los muelles comerciales—.

Dicho esto, con las grandes infraestructuras portuarias hechas y adaptadas a los requerimientos de la demanda, los puertos saneados económicamente, la necesaria mejora de la conectividad viaria y ferroviaria asumida políticamente, podría parecer que el futuro de nuestros puertos está completamente despejado, pero en mi opinión no es así. En 2013 se ha producido una inflexión en el crecimiento de los tráficos portuarios globales del orden del 3,5 % respecto a 2012, es decir, se han perdido algo más de 16 millones de toneladas por primera vez desde 2009, desacoplado con la evolución del PIB nacional y con la evolución positiva de nuestra economía. Este resultado nos obliga a realizar un análisis de las causas si no queremos que esta tendencia siga profundizándose. Si no se hubiera producido el enorme crecimiento de las exportaciones por vía marítima —del orden del 21 % en 2012 y del 7 % en 2013—, fruto del importante aumento de la competitividad de la economía española y, consiguientemente, del comercio exterior, la caída de los tráficos hubiera sido mucho más acusada. Si descontamos el efecto puramente coyuntural del descenso de los graneles sólidos en un 9 %, la caída de los tráficos portuarios se debe fundamentalmente a la progresiva pérdida de los tráficos de tránsito en nuestro país, que tanta importancia han estado teniendo y deben seguir teniendo para mantener la conectividad de nuestros puertos, su interoceaneidad, el aumento de líneas marítimas que recalcan en España y el mantenimiento del empleo en el sector de la estiba. En definitiva, el papel de los puertos españoles en el tránsito marítimo significa mantenerlos, como parte de la organización logística del transporte marítimo internacional, al servicio del comercio internacional y, en nuestro país, con posibilidades de desarrollar una industria logística, industrial y de servicios asociada a este tipo de tráficos. Todos estamos de acuerdo en que la logística está llamada a jugar un papel determinante en el cambio de modelo de nuestra economía en el período poscrisis. No podemos permitirnos que una parte muy importante de nuestros tráficos portuarios —25 % de los tráficos totales, 44 % de la mercancía general, 61 % de la mercancía de contenedores— se pierda irreversiblemente. La caída de la mercancía en contenedores en tránsito durante 2013 ha sido del orden del 8 %, cantidad más que significativa como para ser una llamada de atención que debe ser tomada en consideración. Con la excepción del puerto de Algeciras, en el que ha habido prácticamente un estancamiento de los contenedores en tránsito, los puertos españoles relevantes en este tipo de tráfico han visto perder tráficos durante 2013: Barcelona, el 22 %; Las Palmas, el 26 %; Málaga, el 70 %; Tarragona, el 31 %; Vigo, el 17 %, y Valencia, en 6,3 %. Puertos competidores en este tipo de tráfico, como el puerto italiano de Gioia Tauro, Malta, Tánger Med o Sines en Portugal, han visto crecer de forma significativa este tipo de tráficos. Sines ha alcanzado prácticamente un millón de TEU en 2013 y Tánger Med del orden de 2,5 millones de TEU. La solución, señorías, no es otra que ganar competitividad. Ganar competitividad es importante para consolidar e incrementar este tipo de tráfico, pero también para los otros tráficos, con objeto de coadyuvar al desarrollo de la industria nacional por la vía de reducir los costes logísticos. Ganar competitividad en puertos significa reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad, es decir, en productividad. Eso significa que todos los agentes de la comunidad portuaria, todos, deben ser conscientes de este reto y colaborar activamente para conseguirlo. No podemos mirar para otro lado pensando que son los otros los que deben bajar costes o ganar en eficiencia. Según el Observatorio del mercado de los servicios portuarios, mover un contenedor en una terminal española cuesta como media 90 euros, cuando en nuestros puertos competidores no alcanza los 50 y en algunos casos los 35 euros. Asimismo, las tarifas de nuestros servicios portuarios, incluyendo los técnico-náuticos, son más altas que las de nuestros puertos competidores. En Puertos del Estado, en el Ministerio de Fomento, somos conscientes de que hay trabajar en este sentido y hemos tomado la decisión política de reducir los costes por utilización de las infraestructuras y los suelos portuarios para empujar este proceso. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014 y de la deuda comercial del Estado, como ustedes conocen, recientemente aprobadas en el Parlamento, se han reducido las tasas portuarias: un 5 % las tasas de utilización, un 7,5 % las correspondientes a tráfico marítimo de corta distancia, un 8,5 % las tasas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 6

de ocupación y un 33 % la tasa de mercancía para los tráficos ferroportuarios. Se han desindexado la actualización de las tasas portuarias y el valor del suelo, que conforman la base imponible de las tasas de ocupación; se ha aumentado el peso máximo de los coches en régimen de mercancía, de 1,5 a 2,5, para poder aplicar el régimen simplificado de cálculo de la tasa de mercancía, por cierto, vieja demanda de los fabricantes de coches para reducir sus costes logísticos; se ha aumentado hasta el 95 % la bonificación de la tasa de ocupación mientras se realizan obras por el concesionario y se ha incluido la bonificación de hasta el 75 % de la tasa de ocupación para la ejecución por parte del concesionario de obras de atraque, es decir, muelles, canales de acceso y otras obras importantes, con el objeto de incentivar la inversión privada y por tanto de reducir las necesidades de generación de recursos de nuestras autoridades portuarias, lo que redundará en poder seguir reduciendo las tasas portuarias. Son reducciones importantes que van a suponer una merma global de ingresos para las autoridades portuarias de aproximadamente 60 millones de euros. La excepción ha sido el reciente aumento de la tasa de ayudas a la navegación, con objeto de coadyuvar a la financiación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, y hacer partícipes en un pequeño porcentaje de su financiación a los principales usuarios de la misma, los buques y embarcaciones que acceden a nuestro litoral, y no a todos los contribuyentes. Mantener el alto nivel de la seguridad marítima, de los servicios públicos de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación marina en este país es una obligación para todos, especialmente en este período de dificultades presupuestarias. La puesta a disposición de este servicio en nuestro país tiene además una incidencia directa en las primas de los seguros de los buques y embarcaciones, así como del personal embarcado, por lo que parece razonable que se asuma extrapresupuestariamente una pequeña parte de su coste por los usuarios. Con las rebajas de la tasa del buque y de la tasa de ocupación incluidas en la Ley de Presupuestos Generales para 2004, la rebaja global para buques mercantes y pesqueros de altura sigue siendo positiva, es decir, incluyendo el incremento de esta tasa, la rebaja es del orden del 2 %, que alcanza el 6 % para los tráficos marítimos de corta distancia. Para pesqueros de bajura y litoral no tiene apenas incidencia —14,5 euros al año— y para las embarcaciones deportivas y de recreo a vela de menos de 12 metros de eslora o a motor de menos de 9 metros de eslora, es decir, las pequeñas cuyos propietarios tienen menor poder adquisitivo, no tiene ninguna incidencia, ya que están exentas de la tasa de ayudas a la navegación. Para las embarcaciones deportivas y de recreo de mayor eslora, tomando en consideración la rebaja realizada en la Ley de Presupuestos de la tasa de embarcaciones deportivas en un 5 % y de las tasas de ocupación de las concesiones deportivas en un 8,5 %, el coste que supone para este tipo de embarcaciones no es significativo en las dársenas concesionadas más caras, pudiendo representar para el usuario a lo sumo un incremento del orden del 2 % en las dársenas concesionadas más económicas, siempre que el concesionario repercuta la baja de las tasas concesionales al usuario final. Como ejemplo, una embarcación deportiva de 15 metros de eslora con base en un puerto español pagaba en 2013 en una dársena concesionada tipo del orden de 3.000 euros al año. Con el balance de las nuevas tasas, es decir, la bajada de la T5 y la de los cánones concesionados, la subida será del orden de 65 euros al año, es decir, aproximadamente el 2 %. También estamos trabajando en el seno del Gobierno para encontrar fórmulas adecuadas, no discriminatorias, transparentes y conforme a derecho, que permitan aumentar el plazo máximo de las nuevas concesiones hasta cincuenta años y ampliar las existentes a cambio de reducir las tarifas máximas incluidas en los títulos concesionales, con el objeto de reducir costes para los usuarios, ganar globalmente en competitividad y equipararnos a las condiciones concesionales de los grandes puertos europeos. Queremos continuar esta política en la medida en que el respeto al principio de autosuficiencia económica de las autoridades portuarias lo permita. También estamos trabajando en el ámbito de la eficiencia. Quisiera destacar a estos efectos los acuerdos que estamos alcanzando con los organismos públicos involucrados en las actividades de control en el ámbito portuario —Dirección General de la Marina Mercante— y de los servicios de inspección en frontera —aduanas, sanidad exterior, sanidad animal y vegetal, Soivre, etcétera—, para incrementar la eficiencia de los puntos de inspección fronteriza, los PIF, así como para la colaboración activa en el diseño de la ventanilla única aduanera, impulsada por el departamento de aduanas e impuestos especiales de la Agencia Tributaria. Asimismo, estamos impulsando la simplificación administrativa y la armonización europea de los trámites ligados a la escala de buques en los puertos españoles, desarrollando un nuevo sistema de cumplimentación, la denominada ventanilla única marítimo-portuaria. Sin embargo, este esfuerzo por parte de la Administración pública no es suficiente, debe ser seguido por el sector privado que desarrolla su actividad en los puertos y que, en general, es responsable del 80 % del coste del paso de la mercancía por el puerto. No podemos seguir con presiones tarifarias por parte del sector privado y de los distintos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 7

componentes de los costes al alza. Así deben entenderlo todos los sectores tanto empresariales como sindicales, también en el sector de la estiba. Debemos impulsar los cambios necesarios, incluso normativos, trabajando desde y para el acuerdo en beneficio del interés general. Tampoco podemos olvidar analizar el escenario internacional en el que se mueve el sector y la incidencia que va a tener en la evolución de nuestros puertos. La necesaria mejora de la competitividad de nuestros puertos debe permitir hacer frente a la evolución del transporte marítimo internacional, que desde una perspectiva global está cambiando los patrones de comportamiento vigentes hasta la fecha. La búsqueda de economías de escala en transporte marítimo está llevando a la progresiva utilización de megabuques, a la aplicación de la tecnología más avanzada y al desarrollo de estrategias de las compañías navieras y armadoras para hacer frente a una fuerte competencia, dando lugar a la concentración de operadores del transporte marítimo. Solo un reducido número de compañías es capaz de asumir el alto coste del inmovilizado que supone la tenencia de flotas de buques de grandes dimensiones. Máximos exponentes de estos fenómenos son los buques Triple E, de 18.000 TEU, o la alianza G6, formada por Hapag-Lloyd, NYK, OOCL y otros, o la 3P, recientemente constituida por las tres principales navieras del mundo, Maersk, MSC y CMA-CGM, que juntas controlan cerca del 40 % de la capacidad mundial de portacontenedores y más del 20 % de los actuales pedidos de transporte. Las estrategias de concentración de los operadores marítimos, que les dotará de un enorme poder de negociación, y la utilización de buques de mayores dimensiones, principalmente en el segmento de los contenedores, está llevando a la selección de escalas únicamente en puertos eficientes, baratos, bien conectados con el *hinterland* y con capacidad adecuada para atender nuevas necesidades de los mercados, tanto en lo referente a los tráficos de tránsito como a los de importación y exportación. La competencia entre puertos y la especialización de las operaciones se están intensificando, de forma que la unidad operativa básica ahora va más allá del puerto para incluir también a las terminales especializadas en cada tipo de tráfico, tanto marítimas como en el interior de los territorios con capacidad de concentración de cargas. Esta especialización ha llevado a los operadores internacionales de terminales y a los navieros con gran capacidad inversora a desarrollar estrategias para extender su actividad por todo el mundo, conformando un sistema de terminales en red al servicio de las grandes compañías navieras. Esta complejidad del contexto marítimo-portuario internacional, caracterizado por una importante concentración de empresas, buques y rutas exige una continua adaptación de los puertos con vocación de interoceaneidad y una mejora continuada de su posición competitiva para no salirse del mercado global. Los puertos españoles disfrutan de una posición privilegiada en las rutas comerciales internacionales, en las que juegan un papel importante los dos canales interoceánicos, el canal de Suez y el canal de Panamá, no solo para atender los tráficos este-oeste, sino para servir de referencia a los tráficos norte-sur entre África y Europa.

Desde Puertos del Estado, desde el Ministerio de Fomento seguiremos trabajando para que los puertos españoles cuenten con una oferta portuaria público-privada acorde con las exigencias del mercado y estén preparados para aprovechar las oportunidades que este presenta en la actualidad. Los puertos puramente importadores o exportadores, no de tránsito, también tienen un papel que jugar y una oportunidad en este escenario internacional con el objetivo de seguir incrementando sus tráficos y su actividad logística al servicio de la economía productiva de su área de influencia. El reciente acuerdo histórico de Bali, alcanzado el pasado 7 de diciembre en la IX Conferencia Mundial de la Organización Mundial del Comercio, la OMC, ofrecerá nuevas oportunidades para el crecimiento del comercio a nivel internacional. La simplificación de los trámites aduaneros y de los requisitos burocráticos, la reducción de los tiempos de demora y, en términos generales, los costes que prevé el acuerdo, permitirán impulsar las exportaciones de una economía como la española que está ganando competitividad, principalmente hacia los mercados que mantenían mayores cargas burocráticas y en aquellos con los que nuestro país no dispone aún de acuerdos comerciales bilaterales.

Ante todo el panorama descrito, los puertos españoles, pequeños y grandes, importadores y exportadores, de tránsito y mixtos tienen un gran reto: consolidarse como puntos estratégicos en el sistema de producción, transporte y distribución del comercio mundial. Tenemos puertos saneados y autosuficientes económicamente, bien situados geográficamente y con una oferta infraestructural instalada de primer nivel. El índice de competitividad de la calidad de la infraestructura portuaria del Foro Económico Mundial de Davos nos sitúa en el puesto doce a nivel mundial y en el quinto respecto a nuestros socios europeos, por delante de países como Reino Unido, Estados Unidos o Canadá. Únicamente debemos ganar competitividad, y con este objetivo vamos a seguir trabajando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 8

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios para formular preguntas y hacer observaciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, doy la palabra a la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Llorca, quiero empezar agradeciéndole su intervención, aunque tengo que reconocer que ha ido usted tan rápido que en ocasiones ha sido difícil tomar nota de alguna de las cuestiones que ha comentado.

Si he entendido bien, al principio de su intervención ha hablado de que prácticamente todos los puertos del Estado español han generado datos económicos positivos excepto dos: Melilla y Vilagarcía de Arousa. Quisiera que me concretase un poco más cuáles han sido las razones por las que este puerto no ha tenido datos positivos en el año 2013 y las medidas que piensan tomar para que esto mejore. Ha citado también —luego me referiré a otra cuestión del puerto de A Coruña— que la rentabilidad del puerto de A Coruña debe mejorarse. Me gustaría que nos concretase exactamente en qué está pensando Puertos del Estado cuando dice que debe mejorarse; en qué sentido y qué cuestiones principales contemplan.

Se ha referido también, pero solo con una frase, muy someramente, porque no se ha parado usted en ello, a la seguridad marítima y al salvamento. Quisiera, si es posible, que desarrollara de cara a este año 2014 qué inversiones tienen previstas, qué medidas van a tomar precisamente para mejorar este capítulo, porque, como se sabe, las costas gallegas son de las más afectadas por cuestiones de hundimientos de barcos, de accidentes marítimos, etcétera, y, por tanto, es un capítulo que nos interesa mucho.

Me referiré ahora concretamente, si el presidente me lo permite, a los tres puertos principales de la Comunidad Autónoma de Galicia. Empiezo por el puerto de Vigo. Consideramos que el puerto de Vigo, por sus características, su tamaño, su movimiento de tráfico y su localización, es idóneo para ser incluido en la red básica. En este momento, es el mayor puerto europeo de pesca y, sin embargo, no ha sido incluido dentro de los puertos nodales de la Red europea de transportes. Entendemos que las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno español, a pesar de que la ministra defendió en distintas ocasiones que el puerto de Vigo se contemplaría como principal, no han sido todo lo acertadas que debieran haber sido. Nos preocupa seriamente que un puerto como el de Vigo se quede atrás precisamente en ese aspecto de la competitividad que usted tanto ha resaltado. Nos gustaría saber qué planes tiene el ministerio para el puerto de Vigo, qué inversiones se van a realizar y, concretamente, qué previsiones existen para mejorar la intermodalidad de este puerto de grandes dimensiones, ya que uno de sus puntos débiles es precisamente la falta de conexiones ferroviarias para el transporte de mercancías. Nos referimos concretamente a la falta de comunicaciones ferroviarias con el puerto seco de Plisan y con la terminal de Bouzas. Sería interesante que nos comentase, si puede, qué previsiones tienen para incentivar la competitividad, que usted tanto ha recalcado, del gran puerto de Vigo.

Con respecto al puerto exterior de A Coruña, situado en Punta Langosteira —inacabado en estos momentos—, nos preocupan, y últimamente están de actualidad, las prácticas de *bunkering*. Sabe usted que se trata de una actividad de repostaje consistente en el trasvase de combustible de un barco a otro en fondeo por medio de buques cisterna, que se convierten prácticamente en gasolineras flotantes, que no cuentan, desde nuestro punto de vista, con suficientes garantías de seguridad medioambiental, y que conlleva importantes riesgos de vertidos. Estas operaciones de repostaje están muy cuestionadas no solo por organizaciones ecologistas sino también por muchos profesionales del ámbito marítimo. El propio Estado español denunció estas prácticas en aguas de Gibraltar. Recientemente, en el mes de diciembre, en el puerto exterior de A Coruña, en Punta Langosteira, se realizó la primera operación, que sepamos, de suministro de combustible en fondeo, lo que dio lugar a sospechas fundadas de que el puerto exterior de A Coruña se pueda convertir en una zona de repostaje para los numerosos buques mercantes que navegan frente a la costa gallega, con los riesgos que esto puede tener. Nos gustaría, si puede, que nos aclarase si se están institucionalizando las operaciones de *bunkering* en el puerto exterior de A Coruña. Si es así, quisiéramos saber si el puerto exterior de Punta Langosteira cuenta con autorización oficial para realizar operaciones de trasvase de combustible por fondeo de un barco a otro. En todo caso, le quiero preguntar si no le parece a usted una contradicción que en puertos del Estado español, como en el de A Coruña, se permita esto y que el propio Gobierno español denunciara ese tipo de prácticas en el año 2013. ¿No opina usted que los fuertes temporales y los oleajes intensos en las costas gallegas, en el propio puerto exterior de A Coruña, hacen todavía más peligrosas estas prácticas?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 9

Por último, si me lo permite, señor presidente, me referiré al puerto de Ferrol. En este puerto también están de tristísima actualidad determinadas informaciones que indican que ha habido gastos en el período 2012-2013 que ascienden a más de 340.000 euros y que consideramos que son improcedentes. La auditoría que se ha llevado a cabo demuestra que se han pagado dietas a los consejeros de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao aunque no acudían a las sesiones. Permítame que mencione aquí el escandaloso caso del actual presidente de la Diputación de A Coruña, que en el año 2012 no acudió a ninguna de las sesiones celebradas y sin embargo cobró todas esas dietas. Como digo, el informe de la Intervención General de la Administración del Estado, que fue emitido en diciembre, advierte de estos reiterados incumplimientos de la legalidad. Nosotros creemos que sería preciso que se abriese una investigación al respecto y que se depurasen las consiguientes responsabilidades. Esto, además, se produce justo en este momento, cuando constantemente pedimos sacrificios económicos a los ciudadanos. Nos gustaría conocer el estado de esta cuestión, saber qué datos tiene usted y, en todo caso, insisto, si cree oportuno que se depuren responsabilidades de cargos públicos que está más que demostrado que incumplieron sus obligaciones.

Para finalizar, le haré una última pregunta. Recientemente se ha publicado la intención del Gobierno de iniciar la privatización de los puertos de interés general. Aprovechamos su comparecencia para expresarle nuestro temor respecto de esta cuestión y, en todo caso, le pregunto si son ciertas las informaciones que indican que el Gobierno estaría en negociaciones con bancos de inversión y grandes navieras para la privatización de los puertos.

Le reitero mi agradecimiento por su intervención y espero sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra don Ricardo Sixto Iglesias.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Agradecemos al compareciente su presencia hoy aquí y la prolijidad de los datos que nos ha proporcionado. En su comparecencia ha habido dos grandes líneas. Por un lado, la estabilidad y buena marcha en general de las exportaciones y de la gestión de los puertos, con una importante cifra de beneficios, 269 millones, que representa un incremento del 27 %; por otro lado, el problema de la caída de tráfico por la competencia de otras zonas. En esta segunda cuestión ha tratado de exponer cuáles serían las causas y la necesidad de lo que usted ha denominado la mejora de la competitividad. Ha trazado alguna posibilidad de actuación: el aumento de las concesiones o la reducción de costes. Le adelanto que para mi grupo parlamentario son dos cuestiones —las que le acabo de comentar específicamente— de la política del Gobierno que no compartimos. Para nosotros el aumento de concesiones hasta cincuenta años no es una buena vía para mejorar los costes de los tráfico en los puertos españoles y tampoco lo es continuar la dinámica de la reforma laboral en lo referido a los salarios de los trabajadores. Repito que no nos parece lo mejor, máxime cuando la portavoz anterior acaba de comentar un caso bastante escandaloso que se ha producido en el puerto de Ferrol, que no es desconocido en otros puertos, porque también en el de Valencia la gestión de la dirección del puerto ha dado lugar a un importante número de titulares en prensa respecto a cómo se ha gestionado el dinero, cómo se han contratado las obras, etcétera. Cuando se producen esos problemas en la gestión, por opacidad, por incomparecencia, por los sueldos, por los contratos y demás, tratar de asentar uno de los pilares fundamentales de la reducción de costes y del camino hacia la competitividad en los salarios de los trabajadores, comprenderá que a mi grupo no le guste en absoluto. En este sentido, me sumo a las críticas de la portavoz del BNG sobre la gestión de Ferrol. En el mismo sentido, como usted debe ser conocedor de las críticas y de las noticias que han ido apareciendo en los últimos meses sobre la gestión del puerto de Valencia, le agradecería también alguna opinión y alguna información al respecto.

Me gustaría preguntarle sobre algo muy concreto. Andalucía ha propuesto una red logística andaluza para apoyar el crecimiento de los puertos importantes de la comunidad autónoma. Sin embargo, esto no ha sido contemplado por el Gobierno central con todo el entusiasmo que el Gobierno andaluz desearía. La pregunta que le hago es si el Gobierno de España está dispuesto a reconsiderar su posición e iniciar una labor de mayor colaboración con el Gobierno de Andalucía respecto a esta iniciativa de crear una red logística andaluza. A mi grupo le gustaría que nos diera una respuesta sobre el marco de colaboración con el Gobierno de Andalucía y que, además, como no puede ser de otra forma, fuera positiva.

Sabemos que el tema de las conexiones ferroviarias, ligado con el puerto de Algeciras y con el de Valencia, no depende directamente de usted y sí del ministerio. En las últimas semanas, en los últimos meses hemos visto aparecer diferentes consideraciones respecto a las obras y adaptaciones que ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 10

hecho ADIF de los corredores y del futuro acceso a los puertos. ¿Qué valoración hace usted del impacto que los diferentes proyectos que tiene en marcha el Ministerio de Fomento, ADIF, sobre el cambio de ancho en accesos al puerto de Valencia, pueden tener sobre el futuro de este importantísimo puerto?

Concluyo con dos cuestiones que le importan mucho a mi grupo parlamentario y que ha comentado solamente de pasada en su intervención que, repito, ha sido muy prolija en datos. Me refiero a las cuestiones de inspección. El enorme volumen del tráfico de mercancías en los puertos españoles implica necesariamente la imposibilidad de controlar absolutamente todos los tráficos. No obstante, mi grupo parlamentario ha demostrado en diversas preguntas y actuaciones su preocupación por todas las cuestiones de control y de inspección de los tráficos de mercancías, por las mercancías que se están transportando y están pasando por nuestros puertos. Me gustaría que detallase un poco más qué actuaciones se han realizado para tratar de incrementar las labores de inspección y control de las mercancías que se transportan. Otra cuestión que también preocupa sobremanera a mi grupo parlamentario es el tema medioambiental, que también ha comentado un poco de pasada. El tráfico portuario tiene un importantísimo impacto medioambiental, tanto por las infraestructuras portuarias en sí —el puerto de Valencia está haciendo ahora una ampliación norte que tiene un impacto importantísimo sobre las playas de alrededor del norte y del sur de la ciudad— como por el propio tráfico marítimo, que en ocasiones tiene impactos medioambientales muy negativos. Se ha comentado que Galicia es una zona especialmente sensible a ello, pero el Mediterráneo, que es un mar cerrado, no es inmune a estos peligros. Me gustaría que diese alguna pincelada más respecto a situaciones concretas, a planes de futuro para evitar estos impactos medioambientales, tanto de las infraestructuras como de los tráficos portuarios.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Román Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Quiero dar la bienvenida al señor Llorca y agradecerle sus explicaciones sobre el tema.

Señor Llorca, en su comparecencia del 3 de octubre, durante la tramitación de los Presupuestos Generales del Estado para 2014, decía que era fundamental maximizar la contribución de los puertos españoles a la competitividad y que debían ayudar al crecimiento de la economía productiva por la vía de la reducción de los costes logísticos y de la mejora de la eficiencia —lo ha dicho también— incrementando su capacidad de consolidar y atraer nuevos tráficos. Cifrabas usted unos objetivos para el año 2014 de 496 millones de toneladas de tráfico, que representarían un incremento del 3,8 % a lo largo del año 2014. Los datos de 2013 que hemos conocido, y que usted ha ratificado en esta comparecencia, señalan un retroceso, un decremento de tráficos del 3,45 %, que no invitan al optimismo. Si lo he entendido bien, nos ha dicho que esta situación continuará en tanto que las diferentes alianzas que se puedan dar entre empresas navieras potencien una organización y una estrategia de sus rutas a nivel mundial. Esto es muy importante por lo que pasa a nivel global y, por tanto, en esa economía de escala que usted citada sería fundamental mantener un contacto permanente con los puertos españoles para captar esos tráficos. Me gustaría que me dijera qué gestiones está haciendo para posicionar a nuestros puertos en esas rutas y qué estrategia de negociación se está llevando a cabo con esas grandes empresas. También quisiera saber qué estrategia pos-Panamá tiene prevista en relación —lo ha citado usted— con los nuevos buques y sus dimensiones en lo que atañe a nuestros puertos y la captación directa que podemos hacer.

En noviembre de 2013 el Ministerio de Fomento presentó un documento sobre estrategia logística de España, en el que se marcaban una serie de objetivos de intermodalidad y de interconexiones entre los diferentes modos de transporte, y decían que en el ministerio iban a crear una unidad logística para asegurar la coordinación, la coherencia de todas las actuaciones que se produzcan en esta materia, que van dirigidas hacia un cambio del modelo productivo de nuestra economía. Para nosotros, lo decimos siempre, es fundamental esta intermodalidad marítimo-terrestre y, por tanto, creo que es muy urgente que desde el Ministerio de Fomento se impulsen los corredores mediterráneo y atlántico como factores fundamentales para colocar a nuestro país en una de las principales plataformas logísticas intercontinentales de Europa. Eso sí que sería un gran impulso a la intermodalidad y a la construcción de los centros logísticos que se deben desarrollar en paralelo, que actuarían, sin duda, como factores fundamentales en el crecimiento, la recuperación económica y la creación de empleo. Pero el ritmo de inversiones que vemos no está facilitando este cumplimiento de plazos que de alguna forma habíamos acordado con la Unión Europea, con la Red transeuropea.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 11

Me gustaría conocer qué puertos están dentro de la Red estratégica europea, por qué se ha dejado fuera el puerto de Vigo, qué prioridades tienen previstas con los fondos comunitarios que al final revierten aquí y en qué puertos se van a invertir. Señor Llorca, ¿qué compromisos de fechas y de inversiones concretas tienen previstos en ese desarrollo estratégico? Si miramos el Pitvi y todos estos grandes documentos, vemos que están llenos de buenas intenciones, pero si no se hacen en plazo y con presupuestos se quedan en agua de borrajas. Hoy ha dicho usted —al menos así lo he entendido— que tienen previstas unas inversiones que prácticamente van destinadas a la red ferroviaria. ¿Me podría detallar cuáles son esas inversiones y a qué puertos van?

En sus declaraciones a los medios he visto que usted dice, y es normal, que los tránsitos se mueven por razones de coste, de eficiencia, de productividad, etcétera, y que debemos mejorar en estos tres apartados; además, dice que en España se pagan unos 90 euros por contenedor mientras que en otros puertos de nuestro entorno se pagan entre 35 y 50 euros. Me parece un desfase muy importante. Quisiera saber cuáles son las razones y en qué plazos piensa que estaremos en condiciones de competir con esos otros puertos de nuestro entorno.

Le tengo que agradecer que reconozca que las grandes infraestructuras portuarias están hechas, porque el discurso que hemos escuchado siempre al Partido Popular ha sido el de la herencia socialista. En este caso creo que no ha habido una mala herencia, ya que usted reconocía que en los próximos veinticinco años prácticamente no va a haber inversiones importantes, lo que significa que están hechas. Señor Llorca, creo que en buena parte estos tráficos y esta rentabilidad no han bajado porque el Partido Socialista hizo una Ley de Puertos —por cierto, pactada con el Partido Popular— que creo que ha resultado muy importante en la estrategia y en el rendimiento de los puertos, adaptada a las necesidades de un modelo abierto y más competitivo de los puertos de nuestro país. Fue un modelo de consenso. Lástima que ahora ustedes lo estén modificando en algunos casos impactar con nadie. No sé si es su manera de entender la política. En todo caso, lo que quiero remarcar es que el patrimonio neto de los puertos del Estado es de más de 10.700 millones, descontada la deuda. Me consta que han propuesto al Ministerio de Hacienda una ampliación de los plazos concesionales de las instalaciones portuarias de treinta y cinco a cincuenta años a cambio de inversiones y de rebajar las tasas. También hemos conocido que la Dirección General de Patrimonio y el Ministerio de Hacienda se niegan a ampliar estos beneficios concesionales porque dicen que existen motivos de ilegalidad. ¿Me podría decir cómo están estas negociaciones entre Puertos y el ministerio?

Quiero hacerle otra pregunta. Desde Canarias y desde Baleares nos hablan de unas ayudas concedidas al transporte marítimo que por problemas presupuestarios no se están dando. ¿Me podría decir cuáles son los problemas que existen y cuándo piensan que se materializarán estas ayudas que estaban aprobadas? Señor Llorca, es significativo que no haya hecho ni una sola mención a un tema de mucha actualidad: las nuevas tasas sobre la navegación incorporadas en el Real Decreto 1/2014, de reforma en materia de infraestructuras y transporte y otras medidas económicas, para financiar Sasemar y también para los propios puertos. No entendemos que unas tasas que subieron un 16 % en 2013 se elevan este año nada menos que un cien por cien, lo que significa que llevamos un 128 % respecto a 2012. Por un lado, usted ha dicho en su informe que reducimos tasas y, por otro, las incrementamos. Esto afecta prácticamente a todos los modos de transporte marítimo, a los petroleros, a los graneleros, a la carga en general, a los *ferries*, a los portacontenedores, a los cruceros, a los cementeros, etcétera. Desde mi punto de vista, esto no ayuda a la estrategia que usted señalaba de abaratar costes y de captar nuevos tráficos.

Hablemos del sector turístico. En su convención decía el señor Montoro que iban a bajar los impuestos. Esta medida me parece que no es acorde con esto, no sé si es porque ustedes dicen una cosa y después hacen otra. Decía también el señor Rajoy que el turismo era el mascarón de proa de nuestra economía. Por cierto, tampoco ha puesto en valor que el puerto de Barcelona es el primero de Europa por tráfico de pasajeros y el cuarto del mundo, que a finales del año pasado debía superar los 2,5 millones de pasajeros y que se incrementará de forma importante a partir de 2015 con el acuerdo con Royal Caribbean, que es, como usted sabe, la mayor compañía de cruceros del mundo, que hará sus rutas hacia Barcelona. También le quiero hablar —solo ha mencionado la inversión privada— de la segunda fase de inversión de la compañía china Hutchinson de 150 millones en el puerto de Barcelona. Esto es importante para el sector del turismo y del ocio, y con la subida de tasas ustedes dan una buena excusa a las compañías de cruceros y perjudican a los puertos turísticos importantes como Barcelona, Valencia, Palma de Mallorca, lo que no ayuda a la recuperación y al crecimiento económico. El Grupo Socialista pide coherencia en esas decisiones en muchos casos contradictorias entre lo que ustedes dicen y lo que hace este Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 12

Ha hablado usted de que han sido solo dos puertos. Tengo información de que son ocho los puertos cuya cuenta de resultados ha decrecido. Usted ha citado Villagarcía y Melilla, pero yo tengo Alicante, Almería, Ceuta, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Sevilla, y le puedo decir cuáles son las cifras del decremento que han sufrido. Señor Llorca, el resumen sería que los puertos españoles pierden competitividad y que bajan los tráficos y los ingresos. Esos datos vienen a ratificar que la tan cacareada recuperación económica, la senda del crecimiento que el Gobierno ha venido pregonando y la salida de la crisis no son algo real. No sé si es para ocultar en ese discurso los recortes sociales, los recortes en inversión e infraestructuras básicas para nuestro desarrollo económico. Esa recuperación no existe a fecha de hoy. Y les voy a decir algo que, aunque no tenga que ver con los puertos, sí que tiene que ver con la economía y con cómo estamos: récord histórico de la deuda española, la mayor en los últimos cien años, después de dos años de Gobierno del Partido Popular. Señor Llorca, sin medidas de impulso a la recuperación económica y a la inversión y con la mayor subida de impuestos que conocen los ciudadanos en la democracia española difícilmente recuperaremos la senda del crecimiento. Le deseo suerte, porque, a pesar de que debemos denunciar las políticas del Gobierno que consideramos erróneas y la línea equivocada, queremos lo mejor para nuestra economía y nuestro país y deseáramos que estos datos se invirtieran en sentido positivo durante 2014.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señor presidente del Puertos del Estado, por su comparecencia esta mañana en esta Comisión de Fomento, que siempre le da la bienvenida. Lo que el Grupo Popular tiene que hacer en primer lugar es felicitarle. La exposición que nos ha hecho del balance de nuestro sistema portuario en el ejercicio 2013 ha sido muy brillante. No exagero si digo que su organización, Puertos del Estado, es la envidia de cualquier organismo o empresa pública o privada en España en estos momentos. Dada la situación en la que nos encontramos, poder hacer un balance en los términos en los que usted lo ha hecho, sinceramente, es envidiable. Además, aunque luego lo volveré a repetir, quiero decir algo más que evidente. Usted ha hecho un balance serio, positivo, absolutamente realista y nada triunfalista, con el compromiso de ver cuáles son las deficiencias que quedan, para que no puedan empañar en el futuro unos resultados tan brillantes como los que hemos tenido en el ejercicio 2013. Desde la Comisión de Fomento, todos los diputados que conformamos el Grupo Popular le animamos a continuar en esa labor y a mejorar en lo posible esas cuestiones en las que tenemos que ahondar.

En líneas generales, hay que reafirmarse en la bondad de nuestro sistema portuario. Tal y como está conformada, la estructura de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias, con ese equilibrio entre todos los intereses presentes que defienden unos y otros, es un acierto que nos lleva a concluir que tenemos un modelo estable y de éxito sin ninguna duda, con una ley pactada, es verdad, pero no sé si tanto del PSOE con el PP como del PP con el PSOE. Hay cosas en las que no deberíamos volver a entrar. Hay cosas de cuya consecución debemos estar doblemente orgullosos y no cabe hacer ahora ninguna referencia en cuanto a eso. Hay que dejar pasar unos cuantos años para que alguien objetivo diga a qué responde el modelo legislativo que tenemos y cuáles son los planteamientos que tuvieron mayor apoyo y mayor triunfo en nuestro modelo, que, como ya he dicho, es estable y de éxito. Evidentemente, he de hacer alguna referencia a una cuestión. Es verdad que hemos estado haciendo inversiones. Usted ha tenido la elegancia de decir que durante los últimos veinte años. Efectivamente, vamos a tomar un lapso de tiempo suficientemente amplio como para que nadie tenga el prurito de querer apuntárselo desde el punto de vista político, pero también tendremos que decir que hay algunas inversiones —léase puerto de Gijón, léase puerto de La Coruña— que están lejos de ser destacables y dignas de enseñar y sobre las que vale más correr un tupido velo por la vergüenza que dan algunos gastos injustificados, que se refieren concretamente a dos autoridades portuarias y a dos inversiones de unas administraciones de todos conocidas y que no voy a nombrar. Valía la pena recordarlo.

Señor Llorca, usted ha sido suficientemente claro en su exposición. Parece que alguien no ha oído, no ha estado atento o estaba más pendiente de ver qué es lo que tenía que contestarle. Usted ha dicho que hay ocho autoridades portuarias que no han tenido el resultado previsto y que tenían una rentabilidad negativa. Eran cinco en 2012 —Alicante, Ceuta, Málaga, Melilla y Santa Cruz de Tenerife— a las que se han añadido Almería, Pasajes y Sevilla. Cuando usted se ha referido a Melilla y Villagarcía, lo ha hecho especificando que no generaban recursos positivos sin la ayuda del Fondo de compensación interportuaria. Por tanto, usted no ha ocultado ninguna información a la Comisión. Ha señalado las ocho autoridades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 13

portuarias que tenían resultados negativos, aunque también ha dicho que cinco de ellas han mejorado con respecto a 2012, a pesar de no haber podido alcanzar el *break even*, el equilibrio financiero. Usted ha establecido clarísimamente cuáles eran las que habían alcanzado una media del 2,34 % frente al 2,5 % que habíamos señalado en la Ley de Puertos.

Aclarada esa cuestión, quiero destacar de su exposición la apuesta por la estrategia de la intermodalidad, sobre todo la ferroportuaria. En la Ley de Presupuestos del Estado para 2014 ya vimos que eso se iba a plasmar en proyectos concretos de inversión en determinados puertos españoles, concretamente en el puerto de Barcelona y en el puerto de Cartagena. En el análisis de la ejecución presupuestaria que ha hecho usted, quiero destacar también que los gastos de personal, entre los que están las retribuciones de las autoridades portuarias, las retribuciones de todos los miembros de los consejos de administración, han tenido una reducción del 6,23 % y un ahorro sobre el presupuesto de 52,5 millones de euros. ¿Que puede haber alguna situación concreta que hay que erradicar? Sin ninguna duda, pero aquí me viene a la cabeza la cita evangélica: Hay quien ve la paja en el ojo ajeno y no ve la viga en el propio. Si vamos a los malos usos de los fondos públicos, podemos pararnos simplemente en Andalucía, con los ERE. Más valdría que nos preocupáramos de eso que de una cuestión estrictamente puntual. Estoy seguro de que usted podrá dar cumplida explicación de qué es lo que ha ocurrido y de las medidas que se tomarán para evitarlo. Como digo, parece que queremos solventar los problemas de la casa ajena cuando los que tenemos en la nuestra son bastante más grandes. Evidentemente, unos beneficios de 269 millones de euros, con una ejecución presupuestaria del 142,6 % es un ejemplo. Llegar al cien por cien es ya un reto difícilmente alcanzable en la Administración pública, por lo que cuando se llega al 142,6 % no tenemos nada que decir, simplemente destacarlo. Nuestro sistema, nuestro modelo, las infraestructuras que tenemos, que van a dar servicio a los tráficos esperados y a su crecimiento en los próximos veinte años, más el saneamiento económico podrían componer una foto fija adecuada de la situación de los puertos españoles, pero usted dice que no lo considera suficiente. Aquí hay que volverle a felicitar por su realismo y por la decisión de abordar los problemas ajeno a cualquier triunfalismo, como he dicho al principio, que otros no hubieran dudado en tener; habrían acabado la intervención diciendo cuáles eran los resultados y no habrían dicho que tenemos unos retos importantes de competitividad en relación con otros puertos tan cercanos como los tres que ha citado usted, fundamentalmente con Tánger Med y Sines. Los Gobiernos del Partido Popular son así de realistas y son así... **(Risas)**. Sí, sí. Evidentemente. Eso es algo que hay que decir, porque mientras nosotros decimos cuál es la situación que hemos alcanzado y cuáles son nuestros retos y nuestros nubarrones de cara al futuro, para tratar de abordarlos, otros no aprueban los presupuestos del ejercicio correspondiente y adelantan las elecciones para hacer como el avestruz: meter la cabeza debajo del ala. **(Risas)**. Simplemente. Eso es así de sencillo. Cualquier otro análisis podrá generar lo que quiera generar, pero la realidad se impone. Esta mañana el señor Llorca ha explicado aquí cuáles son los problemas de futuro. Si no los abordamos, si no somos realistas y no nos adelantamos a ellos puede ocurrir que esta foto fija magnífica del sistema portuario español dentro de pocos años se vuelva oscura. Entonces nos llamaríamos a la sorpresa y diríamos: ¿Cómo ha ocurrido esto, con lo bien que estaban los puertos! Pues porque, como siempre, la miopía y la ceguera, el no querer ver lo que pasa, nos llevan a las situaciones que hemos vivido hasta ahora y de las que tanto trabajo nos está costando salir. Evidentemente, señor Llorca, nuestro reto es la competitividad y rebajar el coste de los tránsitos y del manejo de los TEU en los puertos españoles. Eso es evidente. Tenemos que frenar como sea la pérdida de los tránsitos y para ello tenemos que ser competitivos y, como usted ha dicho, apostar por la logística. No hay más que añadir a esto.

Ha empleado usted bastante tiempo —insisto en que hay quien parece que no ha estado pendiente de lo que ha dicho— en explicar la incidencia de las tasas y concretamente del Real Decreto-ley 1/2014 sobre la tasa de navegación marítima. Ha explicado adecuadamente, dando incluso los datos, lo que representaba en el global del coste del tráfico portuario la bajada de tasas que se ha producido en la Ley de Presupuestos del Estado para 2014 —que debería ser conocida por todos los miembros de esta Comisión— y la incidencia que tiene la subida de la tasa T0 para la navegación marítima. Aquí hay una cuestión fundamental, que es la transferencia de créditos que eran satisfechos por los Presupuestos Generales del Estado, es decir, por todos los ciudadanos —incluidos los que viven en el centro de España, que no tienen ninguna relación con las costas españolas y por tanto ningún uso—, para derivarlos a los directamente beneficiados por el trabajo que hace Sasemar, que es muy importante y que quiero volver a destacar. El cambio del concepto de la tasa T0 tendrá una repercusión del 2 % en el soporte por parte de Sasemar y de las autoridades portuarias del coste de lo que se pone al servicio de los que utilizan el tráfico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 14

marítimo. Esta es una cuestión muy importante. Hay que destacar la sensibilidad del Gobierno, puesto que en el sector pesquero tiene una incidencia de 14,5 euros al año y la navegación deportiva y de recreo —por cierto, aquí no se ha dicho, pero hay que decirlo: es la que en un mayor porcentaje, más de un 55 % anual, se beneficia de la labor de Sasemar— está excluida del pago de la T0 en las economías más bajas, los barcos de navegación a vela de menos de 12 metros de eslora y los de navegación a motor de menos de 9 metros de eslora. Por tanto, sí ha hablado usted de las tasas, sí ha hecho la referencia y no está en contra de la política del Partido Popular ni de la política del presidente del Gobierno en cuanto a la bajada de impuestos. Rebajamos impuestos y adecuamos las tasas para que sean satisfechas por los que directamente se benefician de los servicios que el Estado presta a través de Sasemar y de las autoridades portuarias.

Termino ya, señor presidente. Estamos de acuerdo con esas nuevas fórmulas que se están explorando para conseguir la mayor competitividad de nuestras concesiones administrativas, como el aumento del tiempo de concesión, siempre y cuando lleve aparejada una reducción de las tasas. Estamos dentro de la política que estamos defendiendo. En definitiva, señor Llorca, creemos en el reto que usted ha establecido aquí para nuestro sector portuario, esto es, consolidarnos como puntos estratégicos del sistema de producción, transporte y distribución del comercio mundial. Es evidente la incidencia que va a tener nuestra posición geoestratégica con la apertura del Canal de Panamá —esperemos que sea en tiempo y por empresas españolas— y con el Canal de Suez. Las medidas que el organismo que usted dirige va a adoptar para nuestra competitividad y la mejora de nuestros servicios auguran un futuro estable por el cual le volvemos a felicitar. El Grupo Parlamentario Popular se queda tranquilo con sus explicaciones en la Comisión de Fomento. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a todas las cuestiones planteadas, tiene la palabra el presidente del Puertos del Estado, don José Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Intentaré responder a todas y cada una de las preguntas en el orden en el que me han sido formuladas.

En primer lugar, voy a responder a las preguntas de la portavoz del Grupo Mixto, exactamente del BNG, que se ha interesado por los puertos gallegos. Voy en el orden que usted ha seguido. Villagarcía es el puerto más pequeño del sistema portuario español. Apenas mueve 1.500.000 toneladas. Eso le supone una serie de problemas estructurales, igual que les pasa a Melilla o a Ceuta, en función de que comparte un *hinterland* con otros puertos y tiene situaciones más complicadas. En Villagarcía hemos hecho durante algunos años un trabajo intenso para intentar reducir los gastos y acomodar su estructura a su potencial de crecimiento de tráfico, haciendo además políticas activas para desarrollar ese puerto. Que este puerto tenga en este momento en funcionamiento una terminal de contenedores es un buen ejercicio para que el futuro del puerto de Villagarcía esté despejado. Lo que hay que hacer aquí es seguir potenciando la evolución de los tráfico. Villagarcía era un puerto que tenía unos tráfico muy importantes de pescado congelado, especialmente de túnidos. Esos pescados se han ido a los puertos de la comunidad autónoma, a Santa Eugenia y demás, por lo que ha habido que generar nuevos tráfico para él —madera, pasta de papel y otros— y poner en marcha una terminal de contenedores, que es el futuro del puerto en este momento. El sistema portuario tiene un elemento importante, que es la existencia del fondo de compensación, que permite solucionar temporalmente las situaciones coyunturales o estructurales para que un puerto pueda seguir sirviendo a los intereses generales y a los intereses de su *hinterland*. Así, el puerto está en una situación difícil para generar recursos positivos —genera recursos negativos, aunque está muy cercano a su *break even* de recursos positivos— y el resto de los puertos le están ayudando a través del fondo de compensación para que pueda ir afrontando las inversiones necesarias para seguir por ese camino de crecimiento de sus tráfico. Por supuesto, dentro de la política de austeridad general, Puertos está haciendo esfuerzos importantes en la reducción de sus gastos de explotación, lo que se está notando en los datos que año a año se van suministrando.

En cuanto al puerto de A Coruña, que era uno de los más saneados que tenía el Estado, ha asumido la inversión de realizar un puerto exterior, un puerto exterior que no está hecho para captar nuevos tráfico —aunque evidentemente vamos a hacer todo lo posible para que esos tráfico vayan adelante—, sino como una solución medioambiental. Se trata de trasvasar los tráfico peligrosos desde el corazón de la ciudad de A Coruña a una zona alejada, sin mayores problemas, como es Langosteira, en el municipio de Arteixo. Es una inversión medioambiental y así lo reconoció la Unión Europea cuando financió con fondos europeos esta actuación. No era para captar nuevos tráfico, aunque también, porque, lógicamente, se va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 15

a aprovechar, como he señalado, sino para que los tráficos de petróleo, fundamentalmente de crudos y de productos refinados, salieran del corazón de la ciudad, permitiendo una interfaz puerto-ciudad en mejores condiciones que la que existe ahora en la ciudad de A Coruña. Quiero recordar que los grandes accidentes históricos que ha habido en esa zona y que se repiten una vez cada quince o veinte años han tenido lugar —quito el *Prestige*— en el acceso al puerto de A Coruña, con unos peligros para los ciudadanos más que manifiestos. Esa es la situación en la que se plantea Langosteira. Ese esfuerzo importante que ha hecho el puerto de A Coruña de contratar una nueva dársena con los fondos europeos ha hecho que tenga unas dificultades financieras importantes, porque, como saben, los puertos españoles se mueven en un ámbito de autosuficiencia económica y no son susceptibles de recibir subvenciones directas por parte del Estado. Por tanto, A Coruña tiene que hacer frente a los préstamos que ha recibido, tanto del Banco Europeo de Inversiones como de Puertos del Estado. En cualquier caso, quiero señalar que A Coruña va mejor. El convenio que se ha alcanzado con Repsol para los traslados es un punto muy importante en esa situación económica para A Coruña. Haber podido cerrar un convenio con Repsol de más de 70 millones, cuando la dotación prevista en los préstamos A para los traslados era de apenas 20 millones de euros, significa que A Coruña está en condiciones de reducir las necesidades económicas de ese préstamo y que podrá estar en mejores condiciones financieras en un futuro próximo. Además, la tendencia de Langosteira es que haya un interés privado creciente en solicitar concesiones en ese puerto. Hay empresas que mueven graneles que en este momento y que ya han apostado por solicitar concesión en el puerto de A Coruña. Entendemos que el futuro de la Autoridad Portuaria de A Coruña como tal está sin lugar a dudas en el municipio de Arteixo, para que todas las mercancías sucias —por decirlo así— graneles sólidos y graneles líquidos, se puedan mover desde este puerto, que, como no puede ser de otra forma, cumple todas las condiciones de seguridad que la normativa española exige.

Respecto a seguridad marítima y salvamento, no soy la persona adecuada, no soy responsable de Sasemar y por tanto no le puedo detallar las inversiones que va a hacer. Eso tendrá que pedírselo a los responsables de Sasemar, porque aunque dependa del Ministerio de Fomento, no está en el ámbito de Puertos del Estado. Otra cosa es que se haya aprovechado una tarifa portuaria para la financiación parcial de Sasemar, pero la responsabilidad de Puertos del Estado no es el salvamento marítimo. Yo soy miembro del Consejo de Administración de Sasemar y la interrelación entre Puertos y salvamento marítimo es intensa, pero no me corresponde a mí ni conozco con detalle las inversiones que tiene planificadas Sasemar para un futuro. De lo que sí estamos seguros es de que la seguridad marítima es un lujo que tiene este país, un lujo que hay que mantener sin lugar a dudas, incluso en épocas de dificultades presupuestarias. Se ha de hacer todo lo posible para que la seguridad marítima de este país siga siendo ejemplar, como lo es cuando rescata pateras en el Estrecho e incluso cuando actúa para salvar la vida humana en el mar en zonas no afectas a nuestra geografía, como Cabo Verde o más allá de Canarias. No podemos tener queja de la seguridad marítima de este país ni de la vocación de los funcionarios que están en ella ni de las dotaciones que tenemos, que están demostrando que sirven al interés general de este país y al de los ciudadanos en particular.

Me sorprende, señoría, cuando habla de Vigo y puerto nodal, sobre todo cuando este Gobierno ha hecho todo lo posible para cambiar una situación que el Gobierno anterior dejó muy mal. La decisión del Gobierno Zapatero de no apostar por Vigo fue evidente. No vamos a hablar aquí de herencias recibidas o no recibidas, pero fue una realidad, y este Gobierno ha intentado cambiar esa decisión de la Unión Europea respecto a Vigo como puerto nodal. Coincido con usted. Quizás Vigo no cumpliera las condiciones que la Unión Europea estableció en su momento, pero se debió luchar contra ellas cuando se establecieron y no en el momento en el que eran aplicadas, porque, como sabe usted, en la Unión Europea es muy difícil cambiar las normas una vez que están establecidas. En el momento temporal que correspondía debió haberse luchado para que la situación de Vigo fuera recogida en el ámbito regulatorio que establecía qué puertos debían estar o no en la red básica europea. En cualquier caso, quiero señalar que se ha trabajado en esto. La propia ministra de Fomento lo ha trabajado en el ámbito europeo, también en el Parlamento Europeo y con el acuerdo de todas las fuerzas posibles, pero no ha sido posible conseguirlo en el momento temporal en el que estaba. No descarto que en el futuro puedan retocarse, cuando corresponda, conforme al procedimiento de la Unión Europea, las regulaciones que rigen qué puerto tiene que estar o no en la red básica europea y, por tanto, pueda incluirse a Vigo. En cualquier caso, eso no impide que Vigo tenga acceso a los fondos de la Red Transeuropea de Transportes, porque el puerto ha sido considerado prioritario como núcleo logístico fundamental, asociado a Pisan y a la plataforma logística. Por tanto, aunque no está incluido como puerto nodal, este Gobierno ha conseguido que se considere la situación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 16

logística de Vigo como susceptible de recibir fondos de la Unión Europea y de ser considerado como nudo logístico de primer orden. En este sentido, estamos trabajando para presentar el puerto de Vigo a los fondos de la Red Transeuropea de Transporte, asociado al desarrollo de la autopista del mar Vigo-Nantes. Aunque usted no lo ha citado, tengo que darle una buena noticia, y es que la Unión Europea ha hecho ya un primer descarte en los Fondos Marco Polo, que son imprescindibles para conseguir la autorización de ayudas de Estado, y la petición para poner en marcha la autopista del mar Vigo-Nantes ha pasado el primer filtro, además con una cantidad máxima de subvención, que puede llegar a los tres millones de euros añadidos. Este hecho demuestra que Vigo puede recibir, igual que los otros puertos de la red básica, fondos europeos de la Red Transeuropea de Transportes.

Hablaba del puerto seco de Pisan. Como sabe usted, hemos tenido algunas dificultades. Se está trabajando en un nuevo planteamiento. Vamos a volver a trabajar en el ámbito del condominio. Esa es una buena noticia para seguir invirtiendo y desarrollando el puerto seco. Me refiero aquí a los comentarios que usted ha hecho sobre intermodalidad, en el sentido de que estamos trabajando para que lo primero que se haga en el puerto seco sea el desarrollo de una conexión ferroviaria adecuada, que permita la unión de la zona de servicios del puerto de Vigo con la de Pisan. La noticia del condominio, en el que además va a haber una asignación mayor de fondos por parte de la zona franca, es una buena señal de que la apuesta por el desarrollo de Pisan va completamente en serio esta vez, al contrario que en otras fases de Gobierno.

Hablaba también de A Coruña y de un puerto inacabado. Los puertos siempre están inacabados, señoría. Nunca se acaban de construir. Le recuerdo —y vuelvo a lo mismo— que se hizo básicamente para trasladar los graneles y los hidrocarburos, sobre todo los graneles líquidos, desde el interior de la Coruña a Arteixo, y que con el dique exterior es suficiente para la seguridad de ese tipo de tráficos. En algunos mares, como el Mediterráneo, para la descarga de hidrocarburos solamente es necesario poner una monoboya sin abrigo. Desgraciadamente, en el Cantábrico y en el Atlántico hay que proteger, porque no hay ventana operativa suficiente para que esos tráficos tramp, esos tráficos que no son regulares, puedan operar. Los puertos siempre están inacabados, y como queremos que el puerto de Langosteira, en Arteixo, no sirva solamente para los graneles líquidos, sino también para los sólidos, hemos incluido en el plan de inversiones para este año la realización del contradique, que supone prolongar la protección de la toma de la central de Sabón para abrigo más ese puerto en aquellas zonas que están previstas para el desarrollo de otro tipo de tráficos, particularmente los graneles. Por tanto, creo que este año estaremos en condiciones de hacerlo. En el plan de inversiones, que también se incluyó en los Presupuestos Generales del Estado, está la construcción del contradique en el puerto de A Coruña, justamente para dotar a esa dársena de mayores condiciones de operatividad y de abrigo contra los temporales.

Ha hablado del *bunkering*. Si me disculpa, le diré que creo que se está haciendo demagogia con este tema. Se señala que lo que el Gobierno prohíbe en Gibraltar lo permite en otros puertos. No confundamos las cosas. Hacer *bunkering* no es tener una gasolinera flotante. Como en Gibraltar no tienen espacio en tierra se están utilizando los buques como depósitos en el mar. Eso no es *bunkering*, es un depósito flotante. *Bunkering* es un sistema de avituallamiento de los buques. En ese sentido, quiero señalar que todos los puertos del mundo, absolutamente todos los puertos del mundo, hacen avituallamiento a flote. Eso es fundamental, es como si en un centro de transportes terrestres no hubiera gasolinera. Quiero decirle, además, que el reglamento de acceso al mercado de los servicios portuarios que está haciendo la Unión Europea —que en estos momentos está en fase de discusión— convierte el *bunkering* en un servicio portuario no en un servicio comercial, como es en España, y un servicio portuario significa que es de obligado cumplimiento en un puerto, de obligado ejercicio. Por tanto, no confundamos al ciudadano con lo que son gasolineras flotantes y lo que es *bunkering*. Las gasolineras flotantes normalmente tienen una capacidad para 100.000 toneladas, son depósitos flotantes que no tienen ni capacidad de navegación. De lo que se trata aquí es de que barcos que están en fondeo, como se hace en todos los lugares del mundo, tengan la posibilidad de ser servidos y que eso favorezca la competitividad y, por tanto, los tráficos de ese puerto. Los barcos paran también en aquellos puertos donde pueden repostar agua y combustible. Eso se hace con todas las garantías de seguridad y se hace en todos los puertos de España; se hace en Algeciras, que es uno de los puertos más importantes en *bunkering* en este país, y nadie pone ninguna pega, pero no se hace con gasolinera flotante. Además, muchas compañías en estos momentos están apostando por utilizar el Estrecho como punto de transbordo, en competencia con Gibraltar; por cierto, Gibraltar hace competencia desleal con este tipo de tráficos, incluso sin garantías medioambientales. Estos tráficos se regulan a través de los pliegos de condiciones para establecer las mejores condiciones de prestación del servicio. Quiero señalar que los mayores puertos del mundo, como el de Singapur, que tiene un tráfico de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 17

más de 40 millones de toneladas solamente de abastecimiento, o el de Rotterdam, que es el primer puerto europeo, que tiene un tráfico de más de 10 millones de toneladas, son de avituallamiento para buques. Esto se hace con gabarras que no superan las 4.000 toneladas, y es así justamente para dar un servicio a flote sin que haya problemas, con todas las garantías ambientales. He seguido en la prensa la polémica que ha habido en Ferrol por hacerlo solamente en Langosteira y no en otras zonas. Justamente el buque autorizado, que es el *Monte Arucas*, tiene un premio medioambiental concedido por EMSA, la Agencia Europea de Seguridad Marítima; es uno de los barcos anticontaminación más importantes que hay en el mundo y es un lujo tenerlo en la ría de Ares, en las rías de Ferrol, para cumplir un servicio comercial que va ser un servicio portuario conforme a las normas de la Unión Europea y, por tanto, de obligado cumplimiento en todos y cada uno de los puertos. No confundamos, repito, lo que es una denuncia que hace España respecto a las gasolineras flotantes en Gibraltar con un servicio público de avituallamiento de buques que se tiene que hacer por mandato en todos los puertos. Si no hubiera suficiente iniciativa privada lo tendría que hacer la autoridad portuaria, como cualquier servicio portuario. En España todavía no es un servicio portuario, sino comercial, como todos. Por tanto, señoría, no hay ninguna contradicción.

Voy a Ferrol. Ha hecho un planteamiento respecto a la situación que ha aflorado en estos días en Ferrol sobre el personal del consejo de administración de la Autoridad Portuaria que no ha asistido a los consejos y que ha cobrado dietas; incluso ha dado usted la cifra de 340.000 euros. Ha señalado que eso es un incumplimiento de la legalidad y que habría que depurar responsabilidades. Le voy hacer dos planteamientos. En primer lugar, que cobrar dietas sin ir a un consejo, si se ha delegado, es absolutamente legal, y así lo dicen los informes de la Abogacía del Estado. Ahora bien, si usted me pregunta si es ético, seguramente le diría que no. Por tanto, lo que puedo decir es que en la mayor parte de los puertos, especialmente en Puertos del Estado, nunca ha cobrado una dieta aquel consejero que ha delegado y que no ha asistido al consejo. Hay muy poquitos puertos en este momento que tienen esta práctica, pero no es solamente Ferrol; por ejemplo, si no recuerdo mal, Santa Cruz de Tenerife también la tiene. Le puedo decir que, conforme a la Ley de Puertos, los puertos se mueven por autonomía de gestión y, por tanto, es su consejo de administración el que puede fijar si se cobra o no. Repito, por tanto, que no es una cuestión de legalidad. En segundo lugar, desde mi punto de vista personal, creo que es bueno que esa práctica no se haga. Puertos del Estado ha escrito a los puertos diciendo que respetamos su libertad de actuación, pero que recomendamos que eso no se haga. Entendemos que la mayor parte de ellos han recogido esta recomendación, como no debe ser de otra forma.

No me gustaría acabar este tema sin hacerle una reflexión, a usted personalmente, respecto a ese tema, porque, como ha dicho el portavoz del Grupo Popular en esta Comisión, muchas veces vemos la paja en el ojo ajeno y no miramos la viga en el nuestro. Le quiero dar algunos datos para que los tenga en cuenta y también para que lo sepa la opinión pública. En Ferrol se estableció esta práctica —porque antes no se hacía— con un presidente que nombró el bipartito, que es Amable Dopico. Tengo aquí una lista de los responsables de la Xunta en el consejo de administración, entre los cuales hay gente del BNG, que no asistieron a los consejos, que delegaron y que cobraron. Le puedo dar los nombres uno a uno. Santiago Roura Gómez, director general de Xustiza de la Xunta de Galicia en el período del bipartito: presenciales, veinticinco, dos que no fue y cobró. José Ramón Val Alonso, delegado de Pesca de la Xunta en Lugo, actualmente diputado autonómico: fue cuatro veces, trece no fue y cobró. Mar Chao Gómez, directora general de transportes de la Xunta de Galicia: nueve veces presencial, diecisiete que no fue y cobró. Miguel Ángel López Sieiro, secretario general de la Consellería de Pesca: veinte veces presencial, quince no fue y cobró. Francisco Carballal Lugris, secretario xeral de la Consellería de Presidencia, Administraciones Públicas y Xustiza: tres veces presencial, cuatro veces no fue y cobró. José Luis García Picos, que creo que es del BNG, delegado provincial de la Consellería de Innovación, Industria y Comercio: treinta y una veces presencial, cuatro veces no fue y cobró. Podría extenderme con todos los cargos de la época del bipartito que eran miembros del consejo de administración en Ferrol. Por tanto señorías, es legal, aunque no es una buena práctica. Esto se instauró durante el bipartito, y la gente del bipartito que representaba a la Xunta de Galicia lo hizo así. Evidentemente, cuando Ferrol ha tenido constancia a través de la Intervención General del Estado ha eliminado esta práctica que, como digo, surge de la época de Amable Dopico.

El siguiente portavoz al que quiero responder es al de Izquierda Unida. Creo que no hace falta que le hable de la situación de Ferrol, porque me parece que está ampliamente contestada. Repito que nuestra recomendación es que las delegaciones en los consejos de administración no se cobren. Habla de los plazos concesionales y hace una crítica de las últimas actuaciones realizadas en cuanto a la bajada de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 18

tasas portuarias. Tengo que decirle que esa bajada no tiene ninguna incidencia sobre la rebaja de los sueldos de los trabajadores. En los puertos habido un mantenimiento global del empleo y, excepto en los casos generales de la Administración Pública, no ha habido ninguna rebaja de salarios para los trabajadores. Por tanto, no se debe confundir a la gente diciendo que cualquier bajada de tasas portuarias va en detrimento de los salarios de los trabajadores. Los gastos de personal de los puertos este año concreto han subido un 1 %, pero no porque hayan subido los salarios de los trabajadores sino porque se ha dado la paga extra que el año anterior no se dio. Por tanto, los trabajadores han mantenido sus derechos laborales sin ningún problema. Los puertos han hecho un esfuerzo enorme en la contención de los otros gastos de explotación, que han bajado este año un 12 %, mejorando la eficiencia. Ha sido un enorme esfuerzo de austeridad.

Respecto a los plazos concesionales, le diré que no se trata de beneficiar a los empresarios, sino de ajustar nuestros modelos concesionales a los que existen en Europa. El otro día leía un informe de la Organización Europea de Puertos, de la ESPO, de la *European Sea Ports Organisation*, en el que dice que hay un porcentaje muy alto de concesiones en Europa con plazos superiores a los cuarenta, incluso a los sesenta años. Quiero decirle que los puertos han cambiado mucho en los últimos años. Antes prácticamente los inversores privados no invertirían en grandes equipamientos. Hoy en día estamos hablando de automatización de terminales, que es algo que vale muchísimo dinero. El portavoz del Grupo Socialista ha señalado perfectamente cómo Hutchinson, que es una multinacional china, de Hong Kong concretamente, ha apostado por una inversión nueva de más de 150 millones de euros en el puerto de Barcelona. Desde mi punto de vista, es imposible amortizar esto en los plazos que tenemos en los puertos españoles. Comparado con otros puertos europeos, treinta o treinta y cinco años es un plazo muy escaso, lo que da lugar a que no seamos interesantes para la inversión internacional porque no pueden amortizar sus inversiones. Además, hay un problema de captación de financiación y, lógicamente, los plazos escasos llevan al inversor privado, que es el que queremos que apueste por los puertos españoles, a tener dificultades en la financiación. En Puertos del Estado, en el Ministerio de Fomento, por las razones que he señalado, consideramos que se debe ir a plazos mayores. Además, de alguna forma, al incrementarse las amortizaciones, los costes de las concesiones serán menores, lo que favorecerá que se puedan dar mejores precios a las navieras en un momento en el que, como he señalado en mi intervención, tienen un poder enorme de negociación, puesto que deciden, sobre todo en los tráficos de tránsito, cambiar de puertos sin ningún problema en un espacio muy corto de tiempo. Esto se demostró hace unos años en Tánger Med, porque cuando hubo problemas sociales se produjo un crecimiento importante de tráficos de tránsito en los puertos españoles, ya que los concesionarios huyen de situaciones conflictivas. La mejora de la competitividad hay que verla en todos los ámbitos, y entendemos que para ajustarnos a los modelos europeos debemos ampliar los plazos concesionales. Luego contestaré al Grupo Socialista, pero puedo avanzar que Hacienda en este momento no pone ninguna dificultad para ampliar los plazos concesionales hasta cincuenta años, el problema es que creemos que tiene que haber una transitoria para las concesiones que están establecidas en este momento con el fin de que no haya diferencias competitivas que coloquen en situaciones diferentes a los concesionarios actuales y a los que pudiera haber en el futuro.

Ha hablado usted de la red logística de Andalucía, de que el Gobierno central no es especialmente sensible a esta red andaluza y ha preguntado si estamos dispuestos o no a reconsiderar esa posición. Desgraciadamente, en España ha habido una muy mala planificación de los centros logísticos. No se puede pensar que porque una comunidad autónoma o un municipio decida que va hacer un centro logístico esa es la panacea para todo. Los centros logísticos deben estar situados en aquellos lugares donde hay capacidad para consolidar la carga, porque si no no tiene ninguna función. Un centro logístico, repito, es un punto de consolidación desde punto de vista portuario. Por eso, y porque ningún Gobierno había tenido ninguna sensibilidad en el establecimiento de la organización logística de este país, el ministerio ha hecho una apuesta por definir dicha estrategia, y se ha hecho de acuerdo con las comunidades autónomas. Se realizó un análisis común de la situación logística en cada una de las comunidades autónomas y de cuáles son los elementos que deben definir lo que es la red logística de interés general para este país. Nosotros conocemos la red logística andaluza y estamos absolutamente de acuerdo en muchas cosas. Con lo que no estamos tan de acuerdo es con que sea el Estado el que tenga que financiar las redes logísticas, bien por vía directa presupuestaria o bien a través de las autoridades portuarias. Muchas veces las comunidades autónomas ven a las autoridades portuarias del Estado como subvencionadoras de decisiones que han tomado ellas mismas, sin tener en cuenta en muchas ocasiones los propios criterios portuarios. Recientemente hemos tenido algunas divergencias con el Gobierno de Asturias a la hora de participar en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 19

la financiación de la Zalia. En Asturias tenemos dos puertos en una situación financiera complicada, Gijón y Avilés, y se pretendía que los 98 millones de euros que tiene la Zalia en Asturias fueran asumidos por los puertos de interés general, cosa que no nos ha parecido razonable. Una cosa es la organización logística del país, que debe ser jerarquizada y armonizada, y otra es pretender que los puertos asuman responsabilidades respecto a la financiación de redes logísticas que no han planificado y en las que no han participado. En el caso de Asturias quiero señalar que el Gobierno del señor Zapatero dio autorización a la participación de los puertos asturianos en Zalia con la condición de que no avalaran ningún préstamo y de que no participaran, por tanto, en las inversiones necesarias para llevar adelante ese tema.

Me pedía una valoración respecto a las conexiones ferroviarias en general y particularmente en Valencia. Desde nuestro punto de vista, el ferrocarril es muy importante para la evolución de los puertos en este país y fundamentalmente lo es en el corredor mediterráneo; en todos los sitios, pero particularmente en el corredor mediterráneo. Entendemos que el potencial de la intermodalidad ferroportuaria respecto a tráfico con Europa es importante, siempre y cuando sea interoperable. La introducción del ancho europeo en el corredor mediterráneo es fundamental para la evolución de los puertos. Por la parte que nos toca, estamos apostando por dotar a los puertos de ancho europeo. Así, en las próximas inversiones en puertos como Tarragona, Valencia o Castellón, está contemplado el ancho europeo en el acceso a los puertos. Tengo que señalar también que un puerto como el de Barcelona está conectado con Europa y en este momento estamos a punto de licitar el nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona en ancho mixto en la zona de nuevas terminales, de la terminal del muelle del Prat, para que la interoperabilidad con Europa sea buena. La apuesta del ministerio por el corredor mediterráneo es muy importante desde el punto de vista portuario. En ese sentido, tengo que decir que hoy en día —lo he señalado en mi intervención— prácticamente el 60 % de todos los tráfico ferroviarios de este país tienen origen o destino en un puerto. Por tanto, la estrategia ferroviaria tanto del interior como en el exterior de los puertos es muy importante. Incluso en épocas de dificultades presupuestarias los puertos están contribuyendo con ADIF a acelerar temporalmente la puesta en marcha de esas inversiones. Tengo que decir que el puerto de Barcelona va a contribuir con el 50 % a la inversión del acceso ferroviario, que el puerto de Cartagena va a contribuir con un cien por cien a la financiación del acceso ferroviario, y que recientemente el puerto de Algeciras, que está en buena situación económica, ha llegado a un acuerdo con ADIF para mejorar el mantenimiento de los accesos ferroviarios. Estamos trabajando en otras ideas, incluso para que los puertos puedan contribuir en mayor medida a las inversiones necesarias para el desarrollo ferroviario de mercancías en este país, y estoy convencido de que en fechas próximas podremos dar alguna noticia a este respecto.

Me ha hecho algunos comentarios sobre los temas de inspección. Como sabe, las cuestiones de inspección referidas a aduanas, a sanidad vegetal o animal, a Soivre, no son competencia de Puertos, pero lo que nos preocupa mucho es avanzar en mecanismos que no dificulten y que hagan más competitivos los temas de control en los puertos. Estamos trabajando, no solamente en el ámbito de la marina mercante, con puertos, sino con Aduanas fundamentalmente y bajo su liderazgo, para poder consolidar en este país una ventanilla única y que la documentación administrativa no se tenga que presentar en cada uno de los organismos que dependen de ministerios diferentes, y la CORA también está trabajando en ello. También trabajamos en temas más operativos para que cuando se haga un análisis de riesgos y se decida si un contenedor tiene sanidad vegetal o animal o Soivre sea controlado a la vez por todos los organismos de inspección en frontera; que no sea cada organismo el que decida qué contenedores o qué mercancías tienen que ser inspeccionadas, sino que se tome una decisión común de evaluación de riesgos que permita que a través del posicionamiento de un contenedor todos los organismos vayan trabajando. También estamos colaborando con los distintos ministerios para que un veterinario de sanidad animal pueda inspeccionar otro tipo de mercancías; de esa forma se ahorraría personal y, a la vez, se potenciaría la inspección.

El tema del PIF es muy importante para la competitividad de un puerto, porque puede dejar de ser competitivo no solo por el tema de tasas y de costes sino también por cuestiones de inspección en frontera. Esto es prioritario en nuestra agenda. Quiero anunciar que hemos conseguido un fondo europeo de más de 2 millones de euros para crear la ventanilla única europea, financiado a través de fondos de la Red transeuropea de transportes. Puertos del Estado ya ha sacado la licitación y ha hecho la adjudicación a Indra, que va a trabajar en los próximos meses para generar la ventanilla única marítimo-portuaria en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 20

Ha citado temas medioambientales, que son muy importantes para nosotros. En este momento está en elaboración algo fundamental, incluso en el ámbito de la responsabilidad corporativa, que es el desarrollo de las memorias medioambientales. Los planes de empresa de las autoridades portuarias incluyen la elaboración de una memoria ambiental con ratios de mejora cada año. Esto se incluyó como novedad en la Ley de Puertos del año 2010 y consideramos que es básico para testear, para seguir y para mejorar el comportamiento ambiental de los puertos. Quiero decir que en Puertos del Estado hemos empezado a trabajar —aunque quizá no viene a cuento aquí— en el desarrollo de manuales para la mejora ambiental de los puertos. Dentro de poco vamos a presentar el manual de manipulación de graneles, que es uno de los elementos que por sus características pulverulentas puede tener más impacto medioambiental. Por supuesto, hemos seguido trabajando en la mejora de los aspectos medioambientales asociados al desarrollo de infraestructuras. Como saben, los puertos han ido contribuyendo históricamente incluso al mantenimiento de playas y a otros aspectos con medidas correctivas relacionadas con cualquier elemento de desarrollo de infraestructuras portuarias. Con esto, si no recuerdo mal, prácticamente le respondo a todas sus preguntas.

Paso ahora a contestar a las preguntas realizadas por el portavoz del Grupo Socialista. Ha empezado haciendo una crítica respecto a la bajada de tráficos. Creo que en mi intervención he sido bastante explícito en cuanto a esta cuestión; incluso la segunda parte de mi intervención, como ha señalado el portavoz del Grupo Popular, no ha sido triunfalista sino realista, en el sentido de que unos resultados económicos importantes, sin lugar a dudas, que demuestran que a pesar de la bajada de tráficos los puertos están ganando en eficiencia y siguen teniendo los resultados económicos que para sí querrían otras empresas públicas o privadas de este país, lo que demuestra una eficaz gestión de los recursos públicos, no esconden algo que se ha producido este año, como he señalado en mi intervención, por primera vez desde el año 2009. En los años 2008 y 2009 los puertos sufrieron por la crisis económica de forma importante —por supuesto, bajo mandato del Gobierno socialista, eso lo tenemos absolutamente claro— y bajaron más de un 18 % de forma global, pero a partir de esa fecha poco a poco habían ido subiendo. Este año se produce una inflexión por dos situaciones coyunturales que ya he señalado: el tráfico de graneles y, fundamentalmente, el tráfico de carbón. Como usted sabe, un cambio de fiscalidad para el año 2013 hizo que muchos acumularan carbón y, por tanto, al año siguiente hubo menos necesidad de importarlo; también la promoción de la quema de carbón nacional ha dado lugar, sin duda, a que se moviera menos carbón. Aparte de esa situación coyuntural, en un buen año hídrico, en el que ha habido menos necesidades de producción de energía eléctrica por la vía de los carbones, y en un buen año agrícola, en el que habido una menor necesidad de importar productos agroalimentarios, que ha representado un 9 % de caída de los tráficos, que no es preocupante, señoría, porque son temas, repito, puramente coyunturales, lo que sí notamos es que el problema está en los tránsitos. Esa es la reflexión que hay que hacer. Este año hemos perdido 400.000 TEU y un 8 % en volumen, en toneladas, que es una cantidad importante. Además, vemos que cada día se va acentuando y que hay una discusión en los puertos, en todos, en Algeciras, en Valencia, sobre lo que está pasando con el tránsito y lo que representa para este país. Básicamente, para las cuentas de los puertos no significa nada. Voy a poner un ejemplo ilustrativo. Algeciras tiene el 92 % de tráficos de tránsito y el 8 % de *import-export*, y lo que ingresa la Autoridad Portuaria por el 8 % de *import-export* es mucho mayor de lo que ingresa por el 92 % de los tránsitos; por tanto, la pérdida de tránsito no pone en cuestión el estado financiero de los puertos. Pero la pérdida del tránsito representa muchos otros aspectos, entre ellos, una pérdida muy importante de jornadas laborales para la estiba y para los trabajadores de la estiba, lo que redundará en la falta de competitividad de los puertos. Como saben, con el modelo de estiba que tenemos cuando los trabajadores no trabajan las empresas pagan la inactividad y, por tanto, los costes aumentan. Perder el tránsito es un problema grave en este país, porque nos da menos conectividad, y al haber menos conectividad y menos líneas que atraquen en los puertos españoles sube el flete de los productos *import-export*. No hay otra manera de solucionarlo que bajar costes y eso lo tenemos que hacer todos; las administraciones tienen que bajar las tasas portuarias en la medida en la que puedan —podemos entrar en un círculo virtuoso en el que los puertos necesiten menos recursos para hacer inversión, porque tienen la privada, porque ya lo tenemos hecho, lo que nos va a permitir seguir bajando tasas y ser más competitivos en el escenario europeo— y los privados también deben bajar los costes. En algunos casos los servicios portuarios son caros. En este país hay algunos colectivos de servicios portuarios que tienen sueldos escandalosos y a eso hay que ponerle coto, pero sin detrimento de la seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 21

Debemos trabajar en todos los frentes para que haya mayor competencia y para que el mercado funcione. Pongo el ejemplo de que en el amarre de Barcelona desde que hay dos compañías las tarifas han bajado un 40 %. Todos tenemos que ir trabajando para mejorar los costes de los puertos españoles. Recientemente, el sindicato mayoritario de la estiba ha hecho un ejercicio de transparencia, que yo valoro muy positivamente. El otro día presentó en el Círculo de Bellas Artes —el personal de Puertos del Estado estuvo en esa presentación— un observatorio de costes del ro-ro en nuestro país. Ahí ha aflorado dónde están los costes que redundan en la falta de competitividad de los puertos, incluida la estiba. Es importante que los propios trabajadores de la estiba hagan un ejercicio de transparencia.

Creo que lo primero que hay que hacer es detectar la razón por la que bajan los tráficos en este país. Decía el portavoz del Grupo Popular, el señor Ayala, que podíamos haber venido aquí a hacer un análisis absolutamente triunfalista de la situación, pero eso sería pan para hoy y hambre para mañana. De lo que se trata es de concienciar a todo el sector portuario español de que tenemos que hacer cosas, porque si no vamos a perder el 40 % de nuestros tráficos totales de mercancías, con las consecuencias que eso puede traer.

Hablaba usted de que estamos haciendo gestiones de estrategia y negociación con las navieras. Estamos hablando con ellas, y nos dicen todos lo mismo: baje usted los costes de estiba, los de practica, los de remolque, porque si no me sale mucho más competitivo irme a Sines o a Tánger Med. Lo que están haciendo las autoridades portuarias es intentar bajar las tasas portuarias y hacer más bonificaciones, es decir, hacer más atractivo realizar una escala en un puerto español. El hecho de que por el auge de la exportación en este país haya más mercancía marítima en los puertos españoles, hace que estos resulten más atractivos para que las navieras sigan haciendo tránsito aquí. Un puerto como Barcelona, que tenía una parte muy importante de tránsito, ha perdido más del 20 %; Málaga ha perdido el 70 % de tránsito; Las Palmas ve cómo sus tráficos se van a Sines o los riesgos que corren con el desarrollo de terminales en la costa occidental de África, en Lomé, en Togo. Si los puertos españoles no son competitivos, las funciones que realizaban se pueden ir perdiendo.

Me hablaba usted de la estrategia logística. Ya lo he señalado en la contestación al portavoz de Izquierda Unida. El ministerio ha hecho una apuesta muy importante por el desarrollo logístico de este país, sobre todo para que el transporte y las inversiones en infraestructuras de transporte se acomoden a las necesidades de las empresas en el ámbito logístico. La unidad logística está en funcionamiento en el ministerio y se ha dotado ya de funcionarios. Ya hay gente dedicada en exclusividad a la unidad logística en la estructura del ministerio. Lo que hay que hacer es jerarquizar los centros logísticos, es decir, convertirlos en verdaderos consolidadores de carga. A un puerto no le sirve un centro logístico si no es capaz de consolidar carga. No por poner un centro logístico en cualquier lugar del país va a funcionar, tiene que ser capaz de consolidar carga. Ahí el ferrocarril tiene un papel fundamental, usted también lo ha señalado. La intermodalidad marítimo-terrestre es fundamental. Nos gustaría —y en eso estamos trabajando— que los corredores ferroviarios de mercancía en este país fueran una realidad en las mejores condiciones lo antes posible. Este Gobierno ha hecho esfuerzos para que eso sea una realidad. Estamos trabajando en el corredor mediterráneo, estamos trabajando en Algeciras-Bobadilla, mejorando la línea, estamos trabajando en los accesos a los puertos, estamos trabajando en muchos ámbitos, a pesar de las complicaciones presupuestarias, para que los puertos españoles estén cada vez mejor conectados y la red general de mercancías funcione en este país con trenes de 750 metros, como no puede ser de otra forma, para ser competitivos, y para que en la lucha en un mercado modal abierto el ferrocarril sea atractivo para el sector privado. En ese sentido, tengo que señalar que la apertura del mercado de los operadores ferroviarios, desde nuestro punto de vista, es fundamental. En este momento un 20 % de todo el tráfico de mercancías de este país está realizado por operadores privados y entendemos que la competencia en el sector de las mercancías es un acicate para favorecer esta intermodalidad marítimo-terrestre.

Me preguntaba usted qué puertos estaban en la red básica de la Unión Europea. Los voy a decir de memoria. Básicamente son: Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Algeciras, Las Palmas, Tenerife, La Coruña, Gijón, Bilbao y Baleares. Creo que esos son los que están en la red básica y son los que cumplen las condiciones que establecieron en su momento los reglamentos comunitarios para que así fuera. Desgraciadamente —repito— Vigo no está entre ellos como se merece, pero por su estructura de tráficos debería estar.

Me preguntaba sobre inversiones en la red ferroviaria interior. Lo he señalado ya en mi intervención. La red ferroviaria interior tiene un papel cada vez más importante en las inversiones totales de los puertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 22

Hemos superado el 13 % en 2013 y va a ir a más. En el planeamiento de 2013 a 2017 la inversión en la red ferroviaria interior de los puertos crece mucho. Estamos hablando de más de 200 millones de euros previstos en dicho período para inversiones ferroviarias interiores y también para participar en inversiones ferroviarias en el exterior, en las zonas de servicios de los puertos, incorporando a ellas tramos de la red ferroviaria. ADIF también ha hecho un esfuerzo para mejorar las conexiones ferroviarias de los puertos, tanto en el ámbito del corredor mediterráneo como en las zonas atlánticas. Se ha adjudicado ya el proyecto para el puerto de Ferrol y el proyecto para el puerto de La Coruña está en estudio informativo. Se habla de estrategia ferroviaria para el puerto de Bilbao y en todos los puertos estamos trabajando, tanto ADIF como nosotros, para aumentar las inversiones en las redes ferroviarias. Como he señalado antes, las inversiones están hechas. Usted ha dicho que es una herencia socialista. Ahí me sumo a lo que ha dicho el señor Ayala. Hablar de veinte años es mejor que hablar de la legislatura pasada, incluso hay cosas que es dudoso que se tuvieran que haber afrontado en la legislatura pasada, pero ahí están. Tenemos los puertos preparados con abrigo para los próximos veinte o veinticinco años. Las grandes inversiones están hechas. Hemos aprovechado los fondos europeos y ahora hay que pagarlo. Eso también es importante. Yo, que fui presidente de Puertos del Estado de 2000 a 2004 dejé una deuda global de 600 millones y nos hemos encontrado una de 3.000. Eso hay que tenerlo en cuenta. Ahora estamos haciendo un esfuerzo año a año para reducir esa deuda, para que los puertos puedan seguir bajando tasas y puedan seguir avanzando en esa senda de competitividad en la que estamos. Esto es importante y hay que decirlo. Usted ha hablado de la Ley de Puertos socialista pactada. Es verdad, pero ahí también haría la reflexión que hacía el señor Ayala. Repasemos cuál es el modelo que pactamos. Es importante saber que el modelo que pactamos es el que surgía de la Ley de 2003. Por lo menos ese es mi punto de vista al respecto. En cualquier caso, pongo en valor que la Ley de Puertos sea pactada, porque es bueno que en el ámbito portuario trabajemos conjuntamente, sobre todo en un modelo portuario en el que el gestor no es único. Eso siempre lo repito. Cuando vengo al Parlamento parece que me apunto yo los tantos, pero no me los apunto yo solo, debemos apuntárselos a todos. Evidentemente es un trabajo liderado por Puertos del Estado, pero es un trabajo común, en el que tenemos gestores de todos los colores del arco parlamentario. Tenemos socialistas en Andalucía, en Asturias y en las Palmas; tenemos Coalición Canaria en Tenerife; tenemos PNV en Pasajes y en Bilbao; tenemos Convergència i Unió en Barcelona y Tarragona y tenemos Partido Popular en Santander, en Cantabria, en Galicia, en Valencia y en Baleares, es decir, somos un sistema plural y pactar las leyes para que todos trabajemos en el mismo sentido es sin lugar a dudas positivo.

Me hablaba usted de los plazos concesionales y de la posición de Hacienda. El Gobierno, especialmente Hacienda, no ve mal en este momento el aumento de los plazos concesionales a cincuenta años. Aún estamos en negociaciones sobre la aplicación de la transitoriedad. Hay que hacerlo de forma transparente, hay que hacerlo sin dar a las empresas privadas beneficios adicionales a los que ya pudieran tener. Sin embargo, en el sentido de generar competencia, todas las concesiones incorporan tarifas máximas, y entendemos que si los concesionarios admiten una rebaja en sus títulos concesionales de las tarifas máximas que cobran a sus usuarios se podría ir a una ampliación de plazos con un nuevo equilibrio de la concesión. Sin lugar a dudas —ese es mi planteamiento personal al respecto— acomodarnos a la realidad concesional de los puertos europeos es una necesidad para mantener las inversiones, ya lo he señalado en la respuesta al portavoz de Izquierda Unida—. Según la encuesta realizada por un órgano neutral, como es la Organización Europea de Puertos, la *European Sea Ports Organisation (ESPO)*, tenemos plazos mucho mayores en aquellas inversiones que son grandes, mayores de 100 hectáreas. Se trata de analizar caso a caso aquellas condiciones en las que puede ser bueno mejorar la tarifa máxima para optimizar los costes de los puertos españoles y su competitividad a cambio de un aumento de los plazos concesionales. En cualquier caso, como saben sus señorías, el Gobierno tiene que proseguir con las negociaciones. Hay que conjuntar todas las sensibilidades y desde Puertos del Estado, desde el Ministerio de Fomento, seguiremos trabajando con Hacienda para buscar una fórmula que haga posible el acomodo de las concesiones españolas al ámbito europeo.

Me ha preguntado sobre las ayudas al transporte marítimo. No es que no le quiera contestar, es que no es mi ámbito de competencia, ya que corresponde a la Secretaría General de Transportes del ministerio, a la Dirección General de Marina Mercante. Por tanto, tendrá que hacer las preguntas que correspondan a esa unidad.

Como ha señalado el señor Ayala, parece que usted no ha escuchado una parte importante de mi intervención respecto a la subida de la tasa de ayuda a la navegación. He dedicado una parte importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 23

de mi intervención a decir que el salvamento marítimo en este país es un lujo que debemos mantener, incluso en épocas de dificultades presupuestarias. Se ha hablado mucho, y todos lo entendemos, de un principio que rige en el ámbito de las infraestructuras y de los servicios en Europa, que es el principio del *user pays*, es decir, el que usa paga. Como ha señalado el señor Ayala, este es un servicio que no usan todos los contribuyentes, lo utilizan básicamente los buques, las embarcaciones. Los presupuestos de Sasemar son muy amplios. Estoy hablando de memoria, porque no es mi unidad y se lo digo como miembro del consejo de administración de Sasemar: La consignación presupuestaria es del orden de 135 millones al año. Estamos hablando de que la tasa T0 puede representar una recaudación de unos 9 millones de euros. Una cosa es la parte portuaria de los faros y las balizas y otra cosa es la parte que va para Sasemar. En este momento recaudamos por T0 aproximadamente 10 o 11 millones de euros, de los que corresponderían a Sasemar alrededor de 9 millones de euros. Por tanto, estamos hablando de una cantidad muy pequeña en relación con lo que cuesta el salvamento marítimo de este país. Como ha dicho el señor Ayala, el 55 % de las salidas de Sasemar son para náutica de recreo y deportiva. Tengo que decir una cosa que tampoco se dice: Los barcos pequeños, los de motor de menos de 9 metros de eslora y los de vela de menos de 12 metros de eslora están exentos de la tasa. Las clases medias de este país, que tienen barco y que pagan cerca de 3.000 euros al año a los clubs náuticos deportivos, no tienen ningún suplemento por esta tasa. Por tanto, no se puede acusar al Gobierno de perjudicar el turismo náutico. Los grandes buques evidentemente sí. En mi intervención he hecho un análisis sobre lo que pagaría un buque de 15 metros de eslora; lo sé porque lo he preguntado para venir aquí, por si acaso, porque yo no tengo barco. Un barco de entre 10 y 12 metros está pagando en un club náutico, exactamente en el Club Náutico de Gijón, que es el dato que me han dado, 3.000 euros al año. Por tanto, las tasas representan un porcentaje muy pequeño. El aumento de la T0 puede representar para ese tipo de buque solamente el 2 %. Evidentemente, esto hay que ponerlo en relación con la bajada de las dársenas deportivas y concesionadas por las rebajas que hemos hecho, del 5 % y del 8,5 %, de los cánones concesionales. Lo que no puede ser es que las rebajas que se han hecho de la tasa T5 y de los cánones concesionales no se repercutan al usuario. Evidentemente ese es un elemento redistributivo para intentar paliar el déficit que tiene Sasemar en este momento, que ha hecho un esfuerzo importante —lo digo como miembro del consejo de administración— para la internalización de Remolmar y para reducir otros costes importantes para la sociedad. Globalmente bajamos impuestos en los puertos. No he visto aquí ninguna queja por parte de una nave o de la patronal del transporte marítimo en el sentido de que la T0 suponga una debacle para el tráfico marítimo internacional. Solamente lo que paga por recogida de residuos un barco mercante en un puerto es mucho mayor que lo que representa la tasa de navegación marítima en todo el año. No debemos hacer demagogia con algunos aspectos que son absolutamente contrastables con cifras. En cuanto a los ingresos de los puertos, el aumento de la T0 representa el 1 % de las tasas portuarias que se recaudan, es decir, un porcentaje muy pequeño. **(El señor Ruiz Llamas: 11 millones)**. Son 11 millones los que se han recaudado en 2013 por T0. Por tanto, significa que el aumento de la tasa va a ser entre 9 y... **(El señor Ruiz Llamas: 22 millones)**. No; 22 millones es el conjunto. **(El señor Ruiz Llamas: El conjunto de toda la tasa)**. Claro. Esto significa que va a haber un aumento de 10 millones respecto a la tasa diferente. Calcule usted el tanto por ciento que representan 10 millones sobre 1.048 millones que representan los cánones portuarios: el 1 %.

Me reprocha usted que no haya dicho nada respecto al tráfico de cruceros en Barcelona. Le recuerdo que yo soy catalán y por tanto que no me haya referido a ello no significa absolutamente nada. Exactamente soy de Ripoll (Gerona). Barcelona es el primer puerto de Europa en cruceros y tiene una estrategia de cruceros muy importante. Usted ha hablado de 2,4, pero creo que hemos llegado a 2,6 millones de cruceristas en Barcelona, con una apuesta de las grandes compañías europeas, como Royal Caribbean y Carnival, por el puerto de Barcelona como base de cruceros. Recientemente hemos visto en la prensa que el *Allure of the Seas*, el barco mayor del mundo, va a tener en el año 2015 su base en Barcelona. Las cosas que están consolidadas y que funcionan bien no hace falta recordarlas. Exactamente igual ocurre con la inversión de Hutchinson. Aquí vino el señor Cheng, que es el jefe en Europa de Hutchinson, estuvo con nosotros y con la ministra de Fomento y nos anunció una inversión de 150 millones de euros adicionales para Barcelona, que es una apuesta muy importante. Barcelona, que es el tercer puerto del país, el primero en volumen de tráfico y el primero en ingresos, es un puerto con una capacidad logística indudable y en ese sentido no merece mayor comentario.

Respecto a Melilla y Villagarcía, decía usted que no estaba claro los que perdían y los que no perdían y me preguntaba por qué no decía los otros. El señor Ayala lo ha señalado perfectamente. Una cosa son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 24

los que generan recursos y otra los que no los generan. Los únicos que no generan recursos en este país son Melilla y Villagarcía y eso significa que su *cash flow* es negativo. No se trata de rentabilidad negativa, sino de recursos negativos, que es diferente. Tener recursos negativos es grave. ¿Por qué? Porque significa que gastan más que lo que ingresan. En lo otro juegan las amortizaciones, que son entrada en caja, y al jugar las amortizaciones pueden invertir aunque tengan rentabilidad negativa. No sé si me entiende. Una cosa son los recursos generados y otra los resultados, que son completamente diferentes. Si hay recursos generados negativos sí que es complicado, porque significa que sin ayuda del fondo de compensación deberían endeudarse a corto o a largo plazo o indefinidamente y tendrían una situación complicada. Para eso está el fondo, gracias al cual podemos solventar los problemas de aquellos que necesitan hacer una inversión y no generan recursos suficientes para afrontarla. Por ejemplo, este año el puerto de Alicante tiene que reparar el dique sí o sí. Como no genera recursos para hacerlo, le vamos a dar dinero del Fondo de compensación interportuario para que lo repare y esté en buenas condiciones. Ese mecanismo empieza a ser envidiado por Europa. Según los contactos que tenemos con Europa, con la DG Move, empieza a gustarles la idea de Puertos del Estado y la idea del fondo de compensación, es decir, hay cosas de nuestro sistema portuario que les empiezan a gustar bastante. Como usted ha dicho, hay varios puertos que están en rentabilidad negativa, pero no en recursos generados negativos. Por tanto, su situación no es problemática. En mi intervención he dicho que la mayor parte de esos puertos han hecho este año un esfuerzo muy importante y están en rentabilidad negativa, pero menos, algunos casi rayando el cero. A Melilla y Villagarcía probablemente les tengamos que ayudar con una contribución por parte del fondo.

Ha concluido usted diciendo que la evolución de los datos es mala, que todo baja, que no hay recuperación. Disculpeme que discrepe de usted rotundamente. Las exportaciones marítimas aumentaron en 2012 el 22 % y este año han aumentado cerca del 7 %. Eso no significa que bajen, significa que España sigue manteniendo, después de haber aumentado el 22 %, un enorme poder de exportación. Eso significa que la economía española es mucho más competitiva y que los ajustes que se han hecho han permitido que su capacidad exportadora sea amplia. Si no fuera por el tránsito, los tráfico portuarios hubieran aumentado, basándose fundamentalmente en la exportación, pero ha habido cosas en este país que nunca se habían dado, por ejemplo, exportar granel sólido o exportar granel líquido. En este país nunca habíamos exportado productos petrolíferos y en cambio ahora lo estamos haciendo. Las grandes refinerías españolas han ampliado su capacidad de oferta y estamos exportando refinados, por ejemplo, desde Repsol en Cartagena. También estamos exportando cemento. Antes éramos importadores de cemento y ahora lo estamos exportando. **(El señor Ruiz Llamas: Antes lo gastábamos).** La capacidad exportadora de la industria española ha mejorado y, por tanto, sin lugar a dudas todo va mejor que antes. Los puertos son un termómetro de la economía del país y demuestran que la exportación va estupendamente. Hay otra cosa importante y es que la importación empieza a ir mejor, porque, como he señalado, la importación de mercancía general no ha bajado en 2013, sino que ha subido el 0,15 %; prácticamente es mantenerse, pero ha subido. Por tanto, discrepo de su conclusión de que la evolución de los datos es mala —yo diría que es buena excepto en el tránsito—, que todo baja —yo creo que todo sube, como hemos demostrado: el 27 % de resultados, sin extraordinarios, en los puertos españoles— y que no hay recuperación, cuando la exportación marítima muestra síntomas de recuperación en este país sin lugar a dudas.

Por fin contesto al señor Ayala. Le agradezco sus comentarios. Creo que ha dado en el clavo cuando ha dicho que el balance no es triunfalista. Al Parlamento hay que venir para decir lo que está pasando y no para apuntarse tantos. Repito, con esta intervención en el Parlamento queremos concienciar a todo el mundo, a sus señorías, al sector privado y al sector público español, a las autoridades portuarias y a sus consejos de administración y a los prestadores de servicios de los puertos de que algo tenemos que hacer para que los puertos sigan creciendo, para que sigan sirviendo a la economía del país y, sobre todo, para que seamos capaces de mantener un tráfico tan importante en nuestros puertos como es el de tránsito. Tal como ha señalado el señor Ayala, mi intervención tiene el ánimo de mejorar y, por tanto, tenemos que seguir bajando costes sí o sí para que los puertos sigan adelante. También ha señalado que eso demuestra que tenemos un modelo portuario de éxito. Coincido absolutamente con él en que eso es así. Hago la trayectoria de los cambios normativos que se han ido haciendo en estos veinte años, con los que se ha profundizado en la autonomía de gestión de los puertos, en su marco de autosuficiencia y en la flexibilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 504

18 de febrero de 2014

Pág. 25

del marco tarifario y tenemos un modelo que permite a los puertos acoplarse al mercado de una forma rápida y ser proactivos en un mercado tan difícil y competitivo como es el del transporte marítimo a nivel internacional.

Ha dicho también que antes de hacer críticas debemos analizar lo que ha pasado en las épocas de mandato de cada uno. Justamente el caso de Ferrol demuestra perfectamente que debemos ser críticos con los períodos en los que hemos mandado. Ha señalado también la apuesta del Gobierno por la intermodalidad ferroviaria. Eso es indudable. También ha puesto el acento en que la competitividad y la bajada de costes es la asignatura que tenemos pendiente y en la que tenemos que seguir trabajando para el éxito de todos los españoles. El futuro de los puertos españoles, tal como ha señalado el portavoz del Grupo Popular en la Comisión, está asegurado si seguimos por la senda virtuosa —por decirlo así— de mejorar en eficiencia y en competitividad y de reducir costes en los puertos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por su prolija intervención. En nombre de la Comisión, le deseo los mayores éxitos en su gestión. Transmita a todas las autoridades portuarias de este país que aquí miramos con interés el trabajo que hacen y la ayuda que prestan a la tan necesitada recuperación de la economía española.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinticinco minutos del mediodía.

cve: DSCD-10-CO-504