



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

---

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 541

Pág. 1

---

**FOMENTO**

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

**Sesión núm. 31**

**celebrada el martes 8 de abril de 2014**

---

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Catalá Polo), para informar sobre el contenido del Plan de estrategia logística nacional que ha elaborado el Ministerio de Fomento, en coordinación con las comunidades autónomas y representantes del sector. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001474) .....**

---

**2**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 2

**Se abre la sesión a las diez de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento. Permítanme que les presente —algunos ya lo han hecho personalmente— a la nueva letrada que se hace cargo de esta Comisión, doña Paloma Martínez Santamaría, letrada que ha servido en el Senado hasta la fecha y que se incorpora al Congreso de los Diputados. Le damos la bienvenida y estamos seguros de que nos va a prestar un extraordinario asesoramiento.

Sin más pasamos a la sesión, que tiene como único punto del orden del día la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Rafael Catalá, para informar sobre el contenido del Plan de estrategia logística nacional, que ha elaborado el Ministerio de Fomento en coordinación con las comunidades autónomas y los representantes del sector.

Tiene la palabra don Rafael Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Señorías, como indica el presidente comparezco en esta Comisión para informar de la estrategia logística que ha elaborado el Ministerio de Fomento y que fue presentada públicamente por la ministra el pasado 25 de noviembre en Cádiz.

Me gustaría estructurar esta comparecencia en torno a cuatro ejes fundamentales, al menos en mi intervención inicial. En primer lugar, la razón de ser, el motivo de la elaboración de esta estrategia logística; en segundo lugar, el encaje de la estrategia logística con la política de la Unión Europea y con el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda que se ha elaborado también por el Ministerio de Fomento; en tercer lugar, desarrollar con algún detalle los objetivos y programas de la estrategia y, en cuarto lugar, el plan de acción, el conjunto en medidas concretas que articulan este plan. Este va a ser el eje de mi intervención.

Quisiera empezar poniendo de manifiesto mi agradecimiento a todos los que han participado en el proceso de elaboración por cuanto que si bien es verdad que es el Ministerio de Fomento el que presenta y plantea la estrategia, es fruto de un trabajo coordinado, por una parte con las comunidades autónomas y por otra con las asociaciones y representantes de todo el sector de la producción, del transporte, de la distribución y de la logística de nuestro país, que han colaborado intensamente con nosotros; también a los diferentes expertos del ámbito académico, del ámbito profesional que han participado y nos han permitido tener una óptica complementaria y distinta a la nuestra y, en último lugar, por qué no decirlo, a los profesionales del Ministerio de Fomento, a todos los que han sido capaces de aportar ideas, visiones y reflexiones. Y todos ellos juntos, comunidades autónomas, asociaciones, profesionales, trabajadores del ministerio, son los que han contribuido a la elaboración de este documento que hoy presento aquí. Como decía, en primer lugar voy a tratar de presentar el objetivo, la razón de ser y las causas de este documento.

Aunque sea una cuestión obvia, pero no por eso me parece menos importante, quiero poner de manifiesto la posición geoestratégica de España que conecta con cuatro continentes: con Europa, con Asia, con América y con África. Bien es cierto que dentro del territorio peninsular situada en el sur de Europa, pero también con una conexión con el norte de África como lugar preferente de entrada y salida de las mercancías del mediterráneo y también como punto de conexión de las rutas transoceánicas entre Asia, Europa y África. Creo que nos condiciona y nos caracteriza como un elemento relativo muy importante en esta posición geoestratégica. Además, también, desde las islas Canarias España posee una posición clave y estratégica para conectar Europa y América con toda África. España posee unas condiciones extraordinarias para convertirse en una puerta de entrada al Mediterráneo, en un puente de Europa con otros continentes. Bien es verdad que estoy seguro de que cada país, cada territorio, seguramente analizará y pondrá en valor su posición estratégica y encontrará influencias e importancias, pero ciertamente la posición española a la que acabo de hacer referencia no tiene parangón con otros territorios y, por tanto, tiene que convertirse, puede convertirse en una plataforma de oportunidades para España, para transformarnos en una auténtica plataforma logística internacional. De hecho, en alguna medida, España ya hoy está convertida en una plataforma logística del sur de Europa, de los 14.000.000 de TEU —que como saben es la unidad de medida del sector, son contenedores equivalentes a 20 pies— que se manejan en nuestros puertos, más de la mitad, algo más de 7,6 millones de TEU en el año 2012, corresponden a flujos de tráfico internacional, por tanto el ámbito internacional constituye ya hoy un elemento fundamental en nuestro sistema portuario, en nuestro sistema de transportes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 3

El reto que tenemos por delante es aprovechar esta oportunidad de tránsito para generar un verdadero valor añadido en la cadena logística y tenemos que perseverar para ello. Por tanto, en primer lugar, tenemos que extraer el máximo rendimiento de las excelentes infraestructuras que tenemos en nuestro país. En segundo lugar, implementar una red de nodos logísticos eficientes; en tercer lugar, ajustar al máximo los costes, trabajar por la competitividad y la eficiencia, y, en cuarto lugar, aprovechar las condiciones de oportunidad que tenemos en España.

Decía, en primer lugar, extraer el máximo rendimiento de nuestra red de infraestructuras; creo que eso es una constatación de la realidad. En este momento tenemos la primera red de autovías y autopistas de toda Europa, con una longitud de 16.000 kilómetros para una red total de 166.000 kilómetros en todo el país —son estadísticas del sector—; somos el quinto país del mundo con mejor infraestructura ferroviaria, valorando distintos elementos, distintos componentes. Contamos con la red de alta velocidad ferroviaria más extensa de Europa —3.000 kilómetros en servicio—, y la segunda del mundo, y cinco de nuestros puertos están clasificados entre los veinte primeros puertos de Europa por tráfico de contenedores: los puertos de Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas y Bilbao, tienen esta condición de encontrarse en el ranquin de los veinte principales puertos de Europa por tráfico de contenedores. Por tanto, contamos con una red de infraestructuras de altísima calidad, de altísima capacidad que sin duda nos otorga una posición estratégica. Además, la política de transportes que desarrollamos se lleva a cabo en todos los modos del transporte. De esa manera, apostamos también por el sistema portuario; es justo reconocer la aportación que el sistema portuario está llevando a cabo en el impulso del sector exterior español; fíjense que cerca del 60% de las exportaciones y el 80% de las importaciones en nuestro país se llevan a cabo a través de los puertos. Esto genera, en términos absolutos, un valor añadido bruto anual de más de 9.000.000.000 de euros y más de 100.000 empleos directos en el sector. Por tanto, el sector portuario tiene una capacidad y una estructura extraordinarias que nos ayudan a generar una actividad en torno a los puertos, puertos que además tienen que estar bien conectados, tanto por carretera como por el ámbito ferroviario, absolutamente interoperables en un sistema multimodal.

Quiero poner también de manifiesto la trascendencia de la conectividad por carretera que en algún momento en algún documento, en algún análisis alguien lo ha valorado como una característica singular del sector del transporte español. El 95% del transporte de mercancías se lleva a cabo en nuestro país por carretera y eso creo que en todo caso lo que tiene que poner de manifiesto es la fortaleza de ese sector; sin duda, también, la necesidad de potenciar otros modos alternativos pero es una característica muy relevante, muy a tener en cuenta, es necesario considerarla a efectos de cuidar el sector del transporte por carretera que tanto empleo y tanta participación económica genera en nuestro país.

La participación del ferrocarril en las cadenas intermodales de transportes es cierto que tiene una cuota relativamente limitada en comparación con otros países de nuestro entorno, pero también es verdad que está creciendo, alcanzó en 2012 el 6,5% del total, ganando algo más de un millón de toneladas respecto al año 2011. Es evidente que el ferrocarril tiene un papel muy importante a desempeñar en su colaboración con la carga marítima y también puede contribuir a evitar que se produzcan congestiones en la carretera. Por tanto, es otro de los objetivos: incrementar su participación en la estructura total de reparto del transporte de mercancías en nuestro país.

Estamos aportando también por el desarrollo de plataformas intermodales conectadas a la red ferroviaria, a las zonas de actividades logísticas, como luego pondré de manifiesto. Por tanto, si bien es verdad que tenemos fortalezas muy relevantes también es cierto que nuestro sistema de transporte y de logística tiene áreas potenciales de mejora muy relevantes. En todo caso, tenemos que trabajar, en primer lugar, en mejorar la intermodalidad del transporte; en segundo lugar, en incrementar el peso de la actividad internacional; en tercer lugar, potenciando la dimensión de nuestras empresas y, en cuarto lugar, promoviendo un uso intensivo de las tecnologías de la información.

Nuestra posición de partida en esta materia de la logística es buena, es positiva, tanto en lo geográfico como en la dotación de infraestructuras, pero para desarrollar todo este potencial sin duda tenemos un largo camino a llevar a cabo y lo debemos hacer todos juntos, coordinados con los agentes del sector, agentes públicos, agentes privados. Por eso, como les decía al inicio de mi intervención, en el diagnóstico y en la elaboración de la estrategia logística hemos querido contar con todos los agentes participantes, públicos y privados, que nos han permitido diseñar el estado de situación del sector y también el conjunto de actuaciones y medidas a medio plazo.

¿Por qué tratar la logística como un eje particular de la política del departamento? Como saben ustedes la logística no es un concepto novedoso, es una actividad económica y social que existe desde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 4

hace muchos años y me atrevería a decir, sin ánimo de grandilocuencia, desde que el ser humano ha comerciado y se ha abierto a nuevos territorios ha existido la logística, quizá no definida como tal pero como actividad preexistente; por tanto, tiene siglos de existencia en nuestro sector económico, en nuestra actividad. Lo cierto es que la logística se ha acuñado como subsector económico en los últimos tiempos y también es verdad que ha calado poco en el marco normativo y en el marco regulador en todos los países de nuestro entorno, no hay unas piezas singulares que desarrollen el sector de la logística. Para avanzar en su desarrollo tratamos de poner el concepto de la logística en el centro de la preocupación, en el centro de la agenda pública, sin disminuir el esfuerzo que ya prestamos al transporte que, sin duda, es una de las actividades más importantes dentro de la logística. En segundo lugar tratamos también de que al final de cada decisión que adoptemos esté siempre el ciudadano, esté el cliente, esté el consumidor y por tanto todas las actuaciones tengan ese enfoque final de aprovechamiento para los ciudadanos, para los consumidores, y se trata también de trabajar directamente para satisfacer las necesidades de los que producen y los que distribuyen. Al final, el conjunto de medidas que desde el ámbito público podemos desarrollar para fomentar la logística en nuestro país debe estar orientado a los sectores productivos, no es una actividad regulatoria en sí misma son que está siempre asociado a la actividad de los que producen y distribuyen.

Por ello, tras detectar la necesidad de coordinar las actuaciones y capitalizar las sinergias y las economías de escala en materia de logística, tomamos, como les decía hace ya unos meses, la decisión de desarrollar una auténtica estrategia logística de España que fuese omnicomprensiva, que le otorgase el papel de relevancia que les corresponde a las administraciones públicas, a las comunidades autónomas y a la Administración local, que le otorgase el protagonismo que les corresponde a los agentes del sector y que tuviese una visión integral y un auténtico plan de acción, suma del esfuerzo de todos ellos. Fíjense que la logística, y el transporte dentro de ella suponen, según las estadísticas disponibles en el sector, aproximadamente el 5,5% del producto interior bruto de nuestro país y dan empleo a más de 850.000 personas. Por tanto, es el sector que está caracterizado por un tejido empresarial de más de 2.650 empresas, con unos tráficos interiores de 1.500 millones de toneladas anuales, a los que se suman los más de cien millones de toneladas que atraviesan los Pirineos por transporte terrestre y los casi 400 millones de toneladas de tráfico internacional que entran o salen por nuestros puertos. Por eso las macromagnitudes del sector bien justifican dedicarle importancia, dedicarle atención.

El desarrollo de las infraestructuras del transporte y su integración en la logística son una clave absoluta para la competitividad, para estimular la actividad y estimular el crecimiento económico. La logística, también una vez más según las estadísticas más conocidas en el sector, significa entre el 7 y el 12% del coste final de los productos; por tanto, 1 de cada 10 euros de los costes finales de los productos tienen que ver con el conjunto de la cadena de la logística. Por ello, ser capaces de actuar, de generar eficiencia, de mejorar esa estructura de costes sin duda estará aportando valor a la economía de nuestro país y por tanto al crecimiento, a la recuperación y, en última instancia, al empleo, de tal manera que seamos capaces de competir con éxito en los mercados internacionales y también de generar mayor eficiencia en nuestra estructura económica interna.

Estos son los elementos en torno a las reflexiones, las consideraciones de carácter general que ponen de manifiesto la importancia de la logística y, por tanto, la necesidad de contar con una auténtica política pública que integre a todos los agentes y que integre todos los enfoques en torno a esta cuestión.

Después de estas consideraciones en torno a por qué abordar una estrategia logística en este momento y con carácter global en nuestro país, el segundo de los ejes de nuestra reflexión pasa por hacer este análisis coherente con la política europea de transportes y también con nuestro propio ejercicio de planificación, con el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda que estamos terminando de desarrollar. Como es evidente, la dimensión internacional, en materia de transporte y en el conjunto de actividad económica, es cada vez más importante, más relevante en economías globalizadas, en economías abiertas, por lo que nuestra estrategia logística tiene que ser necesariamente, y es, por vocación, perfectamente coherente con la de la Unión Europea, desarrollada en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea del año 2011. La Comisión Europea ha establecido un modelo de transporte de mercancías hasta el horizonte 2050, con unas perspectivas de crecimiento, con unas líneas de actuación; por tanto, intentamos ser lógicamente absolutamente coherentes y aprovechar el desarrollo de la normativa europea para trasladarla a nuestro país y desarrollar estos ejes de actuación. Por ello, el conjunto de normas recientemente aprobadas por la Unión Europea que son de aplicación directa en España, lógicamente tienen que formar parte de nuestro acervo normativo y así la Directiva 2012/34, que crea el espacio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 5

ferroviario único europeo, ha sido tomada en consideración; también el Reglamento 900/CEE, de 2010, que establece el funcionamiento conjunto de los corredores ferroviarios europeos de transporte de mercancías por ferrocarril y los reglamentos 1315 y 1316 por los que se articula la Red Transeuropea del Transporte, aprobados muy recientemente, en diciembre del año 2013, que ponen también énfasis en los sistemas del transporte de mercancías y en la logística, con la definición, como ustedes conocen, de los puertos y los nodos logísticos de la Red Europea del Transporte que deberán conectarse a través de las líneas férreas y de los sistemas viarios de carreteras. Por tanto, los esfuerzos que hemos hecho desde España para estar presentes en esa Red Transeuropea del Transporte ha permitido que 37 de nuestros puertos y 23 de nuestros centros logísticos pasen a formar parte de esa Red Transeuropea y por tanto coordinemos perfectamente los esfuerzos europeos con la visión desde el ámbito de nuestro país.

La nueva Red Transeuropea va a permitir que España mejore sus conexiones con el resto del continente, por medio de los nuevos corredores, el corredor mediterráneo, el corredor atlántico y el corredor central. Como digo, la estrategia logística de España necesariamente ha de ser coherente y coordinada con las iniciativas de la política comunitaria, entre otras cosas para ser capaces también de atraer el mayor volumen de fondos europeos previstos, a través del Instituto Connecting Europe Facility, los 26.000 millones de euros destinados al global de estas actuaciones, en donde competiremos con el resto de los países de Europa, por lo que cuanto mayor coordinación haya en nuestras políticas internas con la política europea más fácil nos será atraer fondos que cofinanciarán las infraestructuras y los programas asociados con este trabajo.

En segundo lugar también, como no puede ser lógicamente de otra manera, la estrategia logística además de ser coherente con la política europea de transporte y de la logística también es una pieza que está dentro de nuestro Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, cuyo periodo de información pública acaba de finalizar en el mes de marzo del año actual y que constituye, como ya saben ustedes, la hoja de ruta del conjunto de las actuaciones del departamento y en particular, en este tema, de la infraestructura del transporte y la logística. Como saben perfectamente sus señorías, los objetivos fundamentales del Pitvi son mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema global del transporte, optimizando las capacidades actualmente existentes; en segundo lugar, contribuir a un desarrollo económico equilibrado; en tercer lugar, reforzar la cohesión territorial en España; en cuarto lugar, promover la movilidad sostenible y, en quinto lugar, favorecer la integración funcional mediante un enfoque multimodal. Esos son los cinco grandes ejes con los que se ha desarrollado el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda y también, lógicamente, la estrategia logística es coherente con estos objetivos, llevando a cabo una aplicación singular y adaptada al sector específico del transporte, de las mercancías y de la logística.

En este sentido la estrategia logística encaja necesariamente con los intereses de los sectores económicos involucrados. Por eso, como les decía, la participación de las comunidades autónomas y del sector en su conjunto, a través de lo que se ha dado en llamar el Foro logístico, formado por casi treinta asociaciones de todos los ámbitos, de los modos y sectores, nos ha permitido trabajar con una visión común del sistema logístico y del sistema de transportes en España. Gracias a esta participación se ha llevado a cabo una labor de diagnóstico que ratifica que tenemos que perseverar en una serie de estrategias comunes, que por una parte permitan a los sectores productivos reducir sus costes logísticos y de esa manera aumentar su eficiencia y su competitividad para atender las necesidades de un sector internacional cada vez más competitivo, cada vez más exigente y, por otra, que además de desarrollar las capacidades del sector productivo español nos permita desarrollar un sector propio, un sector logístico y de transporte en un contexto global. De esa manera, si somos capaces de concluir en estos objetivos, estaremos colaborando de manera decidida en la creación de oportunidades de crecimiento económico y en la creación de riqueza en nuestro país.

Quizá el reto que hemos identificado, que las empresas nos ponen delante a las administraciones públicas, es la de poner a su disposición un sistema de transporte seguro, multimodal, eficiente y sostenible, que conecte las carreteras con los ferrocarriles, los puertos, los aeropuertos, que optimice el funcionamiento de las cadenas del transporte, que dé respuesta a las necesidades de las empresas y que contribuya a integrarnos en una economía global. No es pequeño el desafío, no es pequeño el reto, pero ese es el objetivo en el que nos hemos comprometido a trabajar con los operadores privados para ser capaces de desarrollar, como digo, una verdadera estrategia logística que integre este conjunto de objetivos tan ambiciosos, un transporte seguro, multimodal, eficiente, sostenible, que integre los modos de transporte, que optimice las cadenas de transporte, que colabore con las empresas. Por tanto, el desafío es ambicioso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 6

y en torno a él es donde hemos desarrollado la estrategia logística, estrategia logística que tiene cuatro objetivos fundamentales. En primer lugar, impulsar el sector logístico español como uno de los motores de la economía de nuestro país; en segundo lugar, mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transportes; en tercer lugar, desarrollar una red intermodal y, en cuarto lugar, potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa.

Esos son los cuatro objetivos fundamentales de la estrategia, que ha permitido estructurarlo en torno a tres programas de trabajo, que son los mismos tres programas que aparecen en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, para ser coherente con lo que acabo de decir; lógicamente la estrategia logística es una pieza más del conjunto de nuestra planificación y tienen los mismos tres programas que tiene el Pitvi, el programa de regulación, control y supervisión; el programa de gestión y de prestación de servicios y, por último, el programa de actuación inversora, que tampoco es de menor importancia. Fíjense que estamos previendo una dotación de en torno a 8.000 millones de euros para el conjunto de actuaciones de inversión que incorpora la estrategia logística.

El primero de los programas, el programa de regulación, coordinación, control y supervisión actúa sobre el marco institucional para garantizar un modelo organizativo, estable, claro, que dé respuestas a ese mercado cada vez más globalizado y más complejo. Una de las piezas necesarias en toda actuación de los poderes públicos es contar con un marco normativo que permita el desarrollo de la actividad de los agentes privados de manera óptima, sobre la base de la transparencia, la seguridad jurídica y la competencia efectiva. Las actuaciones, que luego desarrollaré, que están dentro de este programa, van orientadas, en primer lugar, a la racionalización del marco normativo, con el fin de clarificar y homogeneizar la regulación actualmente existente y, en segundo lugar, en la mejora de la transparencia y la competitividad del sector, con el fin de garantizar la igualdad de condiciones en la prestación del servicio de transporte y de la logística.

El segundo de los programas es el de la gestión y prestación de servicios, cuyo objetivo principal es contribuir a mejorar la calidad a través de un uso eficiente y racional de los recursos. Tiene tres líneas fundamentales. La primera, la mejora de la eficiencia de los servicios del transporte de mercancías, intentando eliminar o reducir las barreras que suponen el incremento de los plazos o de los costes o que signifiquen una pérdida o un deterioro de la calidad percibida por los usuarios. De esta manera aquí —luego lo desarrollaré con más detalle— se incorporan actuaciones tales como el impulso a las autopistas ferroviarias, la posibilidad de incrementar la carga y dimensiones de los vehículos pesados de la carretera en el sentido de generar mayor eficiencia en la cadena logística.

La segunda vertiente, dentro del programa de gestión y prestación de servicios es la simplificación de los trámites administrativos. Bien es verdad que esto constituye un continuo permanente desde hace ya muchos años en la orientación de la actuación de las administraciones públicas, pero tenemos que continuar trabajando en ella. Hay que seguir superando las limitaciones y las barreras de carácter administrativo y procedimental, hay que seguir trabajando en un viejo concepto pero que todavía para algunos sectores es una novedad, como es el de la ventanilla única, que lleva aparejada una mejora y una homogenización de los procedimientos.

En tercer lugar también —y lo he mencionado anteriormente— el incremento de la implantación, el incremento de la utilización de las nuevas tecnologías en el sector de la logística. Otra vez vuelve a ser un elemento seguramente muy oído, muy recordado, muy planteado por todos los Gobiernos pero que necesariamente tiene que seguir siendo una estrategia de trabajo para el empleo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en todos los modos y en todos los eslabones de la cadena logística para automatizar los procesos.

El tercer programa de los que mencionaba es el programa de actuación inversora. El programa de actuación inversora pretende llevar a cabo un ritmo de inversión acorde con la evolución real de la demanda, de tal manera que una vez que hayamos identificado los nodos logísticos principales y los corredores de potencial logístico agregado se concretarán las actuaciones de inversión en todo ello, de tal manera que se mejoren, por ejemplo, las conexiones ferroviarias, que se mejoren los accesos terrestres a los puertos, tanto ferroviarios como viarios y, por último, todas las actuaciones que tienen que ver con las terminales logísticas y con otros nodos de conexión. De esta manera seremos capaces de articular un verdadero mapa logístico, donde aparezcan todos los sectores de la actuación, el sector intermodal, el sector de la automoción, el sector siderúrgico, el sector petroquímico, el sector de graneles y el sector de mercancía en general; cada uno de ellos tiene sus particularidades, tiene sus demandas, tiene sus

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 7

necesidades, que nos han sido puestas de manifiesto a través del Foro logístico y con esa visión integral y de análisis de cada uno de los subsectores podremos desarrollar el conjunto de actuaciones que configuran la estrategia logística.

La estrategia logística —por ir de lo más genérico a lo más concreto, como estoy tratando a lo largo de mi intervención— se concreta en los tres programas que he mencionado y en un total de sesenta y seis actuaciones. El efecto del conjunto de actuaciones será, en primer lugar, la mejora de la eficiencia del transporte y de los servicios logísticos; en segundo lugar, el reforzamiento de la posición internacional del sector logístico español; en tercer lugar, el incremento de la competitividad de nuestros sectores productivos e industriales; en cuarto lugar, como efecto derivado e inducido, el incremento de la actividad económica y del empleo y, en quinto lugar, el desarrollo sostenible del sistema mediante la reducción de costes para el conjunto de la sociedad, como son los accidentes, la contaminación acústica o la congestión, la reducción de las afecciones al medio ambiente, por la utilización de modos menos agresivos y con menos emisiones de gases de efecto invernadero, coherente lógicamente con las políticas europeas de transporte sostenible y, por último, reduciendo la dependencia energética exterior al disminuir el consumo de combustibles fósiles en el sector del transporte.

El año horizonte considerado para la estrategia logística es el que también forma parte del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, por tanto, es el año 2024, sin embargo buena parte de los programas no tendrán un desarrollo diferido hasta el año 2024. Muchas de las actuaciones a las que ahora me voy a referir del programa de regulación, control y supervisión tienen su implantación efectiva prevista para el año 2016. Los que tienen que ver con el programa de gestión y prestación de servicios se desarrollarán progresivamente hasta el año 2020. El programa de actuación inversora lógicamente, ese sí, tiene un desarrollo temporal más dilatado y nos llevarán hasta el horizonte 2024. Lo que sí es cierto es que siendo una actuación de planificación, una actuación de estrategia a medio plazo, tampoco queríamos hacer un planteamiento diferido en el tiempo, sino que queremos también, como he dicho desde el primer momento, que la estrategia logística se constituya en un factor de dinamización, en un factor de apoyo a la política económica y a la recuperación y la creación de empleo. Por tanto, de esas sesenta y seis actuaciones a las que me he referido con carácter general, hemos elegido dieciocho que tienen un carácter prioritario y por tanto están ya en funcionamiento y van a tener un desarrollo inmediato y muy a corto plazo. Algunas de ellas, por ejemplo, son de carácter instrumental, pero evidentemente es un elemento muy necesario que el Ministerio de Fomento, como responsable del liderazgo en esta materia, cuente con una estructura administrativa que dé apoyo y soporte al conjunto de la estrategia logística, y esto no existía en el departamento. El Ministerio de Fomento se ha estructurado tradicionalmente en torno a los modos del transporte o a las áreas de la infraestructura; hay direcciones generales de carreteras, de ferrocarriles, de marina mercante, de aviación civil, del transporte terrestre, de la vivienda, pero nunca han existido unidades horizontales que integren con una visión multimodal el conjunto de las políticas que el departamento desarrolle. Para ello, hemos creado la unidad logística —luego me referiré con modestia, como corresponde a la austeridad de los tiempos actuales, que deben caracterizar la actuación de la Administración—, configurada con recursos propios del departamento, que va a dotar de continuidad y de coherencia la gestión de la estrategia logística en su conjunto.

En segundo lugar, dentro de las actuaciones prioritarias, vamos a desarrollar una normativa específica, propia de la logística, que dote al sector de un cuerpo jurídico propio y unas reglas de un conjunto de normas que ordenen la actividad del sector.

En tercer lugar, el impulso a la liberalización del transporte ferroviario de mercancías, que estamos trabajando. Por ejemplo Renfe, como saben, ha constituido una sociedad ad hoc para el transporte de mercancías; estamos trabajando también en la mejora de las conexiones ferroviarias, en un conjunto de actuaciones que tienen que ver con la potenciación y el fortalecimiento del transporte de mercancías.

La cuarta actuación priorizada es la mejora de la formación en el sector en coordinación con los ministerios de Educación y de Empleo y con las comunidades autónomas. Hemos identificado que no existe ni en el ámbito de la formación profesional ni en el ámbito de la formación universitaria superior unas capacitaciones, unas titulaciones específicas para el sector de la logística. Es verdad que se ha desarrollado un sector de la formación de posgrado, de másteres específicos, pero no hay esa formación previa y estamos trabajando con Educación y con Empleo para valorar la conveniencia de desarrollar formaciones ad hoc para este tipo de sector de la actividad económica.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 8

La quinta de las actuaciones singularizadas y priorizadas es la elaboración de un código de buenas prácticas para dotar al sector de un elemento de confianza, de transparencia, que sin duda va a mejorar también su legitimidad y su presentación ante el conjunto de la sociedad y de los operadores.

He mencionado, y es la sexta de las actuaciones priorizadas, la creación de una ventanilla única que permita una tramitación administrativa aligerada, que homogeneice los trámites en los distintos modos de transporte y que avance en ese objetivo, nunca concluido, de simplificar la actuación administrativa y los trámites que deben llevar a cabo los operadores en el conjunto de sus actuaciones.

La séptima actuación que singularizamos es la integración de la logística dentro del Observatorio del transporte. El observatorio que existe dentro del departamento ha pasado a llamarse Observatorio del transporte y la logística y por lo tanto incorpora todo este tipo de actuaciones y se va a convertir, sin duda, en un elemento de referencia a los efectos de contar con información, información agregada, información compartida, información, entre comillas, oficial, que nos permita a todos manejar datos de costes, de actividad, de líneas de actuación para desarrollar las políticas de futuro.

La octava de las actuaciones priorizadas tiene que ver con el análisis de la ampliación de las capacidades de carga en el transporte por carretera que dote de una mayor eficiencia al sector. Sin duda sus señorías conocen que este es un tema complejo, conflictivo; el sector del transporte de mercancías por carretera tiene una estructura empresarial de muy pequeñas empresas, con un alto volumen de empleo, con una estructura de vehículos propios de los últimos años y, por tanto, el debate sobre la ampliación de las cargas, de las alturas máximas, de los pesos por eje y del peso total máximo de los camiones es un elemento de tensión en el sector y hay que abordarlo con la colaboración de los operadores, de los transportistas, pero no podemos estar de espaldas a una práctica que se está generalizando en toda Europa y que por ello, sin duda, en los próximos años va a estar presente en nuestro país.

La novena de las actuaciones tiene que ver con algo tan de sentido común como la coordinación de las administraciones públicas para establecer el calendario de restricciones al transporte de mercancías por carretera que armonice la heterogénea situación actual. En el momento presente algunas comunidades autónomas establecen calendarios de restricciones a la circulación del transporte de mercancías por carretera en determinadas circunstancias, en determinados días, en determinados horarios, y esos calendarios no son armónicos entre sí y producen resultados paradójicos cuando hay transporte que supera el ámbito autonómico y que genera, como digo, graves disfunciones en términos de costes y en términos de cumplimiento de los tiempos del transporte.

La décima actuación priorizada tiene que ver con la puesta en servicio de las autopistas ferroviarias, lógicamente previo análisis de los potenciales tanto nacionales como internacionales. Como saben esta es una manera, en términos coloquiales, de subir el camión al tren y, por tanto, buscar la optimización y las sinergias que puedan existir entre la carretera y el ferrocarril para optimizar, hacer más eficiente, y también reducir congestión en las carreteras y reducir elementos contaminantes.

La undécima de las actuaciones que abordaremos y en la que ya estamos trabajando tiene que ver con la optimización de los modelos de gestión de las terminales intermodales. Por parte de la Administración del Estado, a través de ADIF fundamentalmente, por parte de las comunidades autónomas y los ayuntamientos, se ha desarrollado una amplísima red de terminales intermodales, con modelos de gestión muy variopintos, con participación directa de la gestión pública, con algunos ejemplos de colaboración público-privada y, en todo caso, lo que parece razonable es desarrollar modelos eficientes, aprovechar buenas prácticas comparadas, tanto en nuestro país como fuera de España y, por tanto, ir a un modelo de gestión que normalice la situación, que busque la mayor eficiencia y que genere, como digo, experiencias de éxito de colaboración público-privada en este sentido.

La duodécima de las actuaciones tiene que ver con el desarrollo de acuerdos con los sectores logísticos e industriales para potenciar el uso del ferrocarril. Así lo estamos haciendo por parte del Ministerio de Fomento. En los últimos meses hemos llevado a cabo acuerdos con el sector de la industria del automóvil, con Anfac, con la industria petroquímica y con la industria de la distribución comercial, con Aecoc, de tal manera que estamos promoviendo el uso intensivo del ferrocarril para la distribución de este tipo de productos buscando eficiencias, colaboración y, en última instancia, mayor uso del modo de transporte ferroviario para todo este tipo de sectores.

La décimo tercera actuación de estas dieciocho priorizadas, tiene que ver con el incremento de la competitividad en los puertos. Mediante reducciones en las tasas, como las que este año, como ustedes bien conocen, incorpora la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, hemos reducido las tasas que traslada Puertos del Estado al conjunto del sector. Aproximadamente en la estructura de costes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 9

del sector portuario los costes de los operadores públicos tienen una aportación en torno a un 20%, mientras que el 80% de los costes del sector portuario tienen que ver con las actividades de la estiba, del remolque y, por tanto, sobre esa línea queremos trabajar. Es evidente que ahí ya no depende de una decisión unilateral del sector público sino que serán acuerdos de los operadores privados los que en su caso puedan permitir la reducción de los costes y, por tanto, la mejora de la eficiencia y la competitividad de nuestros puertos.

La décimo cuarta actuación que incorpora la estrategia logística tiene que ver con la puesta en servicio de nuevas autopistas del mar, impulsando los acuerdos con los países correspondientes de la Unión Europea. Como saben, la autopista del mar Gijón-Nantes está funcionando con buenos resultados, se está llevando una buena parte de las cargas por modo de transporte marítimo y no por carretera; la nueva autopista del mar Vigo-Saint-Lazare está también empezando a funcionar con buenos resultados. Por tanto seguir trabajando en esta línea, seguir estudiando alternativas tanto con el norte de Europa como con el mediterráneo, es otro de los objetivos dentro de la estrategia logística.

La décimo quinta de las actuaciones prioritarias tiene que ver con la priorización y con el impulso de las terminales logísticas, estratégicas y/o prioritarias, y este, sin duda, es un elemento difícil, es un elemento complejo en el que tendremos que contar, lógicamente, con el apoyo y con el consenso de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales. Tenemos un mapa de plataformas logísticas muy numeroso, muy disperso en nuestro país, buena parte de él construido sin una planificación previa, sino fruto de la iniciativa, legítima, de las corporaciones locales, de los intereses privados o de las comunidades autónomas. Establecer estrategias de singularización de aquellas plataformas que deben tener especial atención por parte de los poderes públicos es una de las actuaciones a las que estamos dedicando especial atención, en la que estamos colaborando con las comunidades autónomas para definir cuáles de las múltiples plataformas y nodos logísticos existentes en la actualidad deben ser priorizados al objeto de atraer recursos y al objeto de ponerles con ese orden de actuación prioritaria en la planificación de nuestras infraestructuras.

La décimo sexta de las actuaciones prioritarias de la estrategia logística tiene que ver con la adaptación de los principales corredores ferroviarios para el transporte de mercancías. Por tanto, ahí aparece con protagonismo relevante el corredor mediterráneo, como el desarrollo del ancho UIC, el ancho europeo, para ser capaces de conectar con Europa directamente mediante la transformación de nuestro material rodante y de nuestra infraestructura ferroviaria —como saben eso es lo que estamos haciendo en el desarrollo del corredor mediterráneo—, y de otras actuaciones que también nos van a permitir desarrollar y ser coherentes con la Red Transeuropea del Transporte y los tres corredores que tenemos establecidos: el atlántico, el mediterráneo y también el corredor central.

La décimo séptima de las actuaciones prioritarias tiene que ver con los accesos terrestres a los puertos. Ahí se incardinan todas las actuaciones que sus señorías conocen cuando hemos presentado los presupuestos y las prioridades de inversión para las conexiones viarias y ferroviarias en todos los puertos, tanto de la cornisa cantábrica y atlántica como la mediterránea; estamos trabajando en la mejora de las conexiones viarias y ferroviarias de todos los puertos, que es otra de las actuaciones prioritarias.

La décimo octava y última de estas acciones prioritarias es la conexión de forma directa de los puertos con sus terminales interiores. Como saben los puertos, desde hace años, han desarrollado una figura que son los puertos interiores, los puertos secos, la vinculación del puerto que tiene la conexión marítima en la costa con el interior, y generando alianzas y desarrollos organizativos a través de los cuales los puertos principales tienen intereses en plataformas logísticas interiores. Pues bien, canalizar esas coordinaciones entre los puertos y las terminales interiores constituye la décimo octava de las actuaciones prioritarias que hemos singularizado en esta puesta en marcha de la estrategia logística.

Termino esta primera intervención en la que, como les decía, pretendía poner de manifiesto el contexto general de la logística en nuestro país, la coherencia de las actuaciones que estamos desarrollando con la política europea y con nuestro ejercicio de planificación del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, y con el desarrollo de esas sesenta y seis medidas de las cuales dieciocho están ya siendo priorizadas y, *de facto*, están siendo puestas en valor en las actuaciones que llevamos a cabo.

Termino con esa consideración de que es una estrategia logística que hoy, en representación del Ministerio de Fomento presento en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados pero que va mucho más allá. Es una estrategia de ámbito nacional, es una estrategia que afecta al conjunto de las administraciones públicas, es una estrategia que pretende implicar a los sectores privados del transporte, de la logística y del conjunto de los sectores productivos porque, en última instancia, queremos poner muy

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 10

en valor que el transporte debe estar asociado con los centros de producción. Hoy estamos hablando de transporte, fundamentalmente de mercancías y de aportación de valor a la economía en nuestro país; hoy no estamos hablando de transporte de viajeros, que también tiene un cierto elemento de conectividad con la actividad económica, pero fundamentalmente tenemos bien claro que para desarrollar políticas de transporte y de logística razonables en la España del siglo XXI, tiene que ser identificando las necesidades de los operadores económicos —son fundamentalmente del sector privado— con la colaboración de las administraciones públicas, de las comunidades autónomas y las administraciones locales que tienen competencias en estas materias en su ámbito territorial. Estamos en presencia de un trabajo compartido, un trabajo desarrollado por muchos y lo que hace el Ministerio de Fomento es coordinar, impulsar, priorizar actuaciones, apoyar con toda la fortaleza de la Administración del Estado, con los presupuestos de la Administración del Estado, pero siendo conscientes de que el desarrollo de esta estrategia logística y todas y cada una de las actuaciones que he mencionado, serán un proyecto continuado y compartido con el conjunto de los actores que han participado en la elaboración de la estrategia y que necesariamente tendrán que seguir colaborando en el desarrollo y en su aplicación futura.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de intervenciones de los grupos parlamentarios. No está el Grupo Mixto, por tanto, comenzamos por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV. Tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: En primer lugar, quiero pedir disculpas por el retraso pero es cuestión de aviones.

Quisiera comenzar mi intervención agradeciendo la presencia en esta Comisión del señor Catalá en presentación del Gobierno, cuestión esta de importancia por lo que a continuación señalaré. Voy a comenzar con rotundidad, y es que no deja de resultar cuando menos sarcástico que esta comparecencia haya sido convocada, vamos a decir, a petición propia —dice: autor Gobierno— con el siguiente literal: para informar sobre el contenido del Plan de estrategia logística nacional que ha elaborado el Ministerio de Fomento, en coordinación con las comunidades autónomas y representantes del sector. Les decía esto porque, en primer término, es difícil de entender que señale su comparecencia a petición propia en la medida en que como autor aparece el Gobierno, cuando este grupo, el Grupo Vasco, registró hace más de cuatro meses, concretamente el 28 de enero, una solicitud de comparecencia de la ministra al objeto de explicar precisamente —cito literal— el Plan de estrategia logística nacional, presentado el 25 de noviembre de 2013 en Cádiz, que por cierto ha recibido la llamada por respuesta.

En segundo lugar, hablar de que el plan está elaborado en coordinación con las comunidades autónomas es mucho decir. Es mucho decir porque se ha articulado simple y llanamente un trámite de audiencia, es verdad que cariñosamente, y es de agradecer porque en otros casos tampoco se da, pero es un trámite de audiencia. Digo esto porque la colaboración es un recorrido de doble sentido, que exige de un trabajo conjunto y de unas conclusiones comunes. Sinceramente, no creo que este haya sido el caso; de hecho el Gobierno vasco, con fecha 9 de septiembre, remitió a su secretaria de Estado las aportaciones al documento de avances de la estrategia logística de España, reiterando además por parte del viceconsejero la voluntad, ya manifestada con anterioridad a la ministra por la consejera Oregi, de trabajar conjuntamente en la estrategia que se estaba elaborando y solicitándole que se les mantuviera informados sobre la evolución de los trabajos. Pues bien, esto no ha ocurrido, ni trabajo conjunto ni información, así que tengo que decir que me parece muy generoso hablar de coordinación.

Qué decir —esto es una crítica como diputada en esta Cámara— de su puesta en sociedad, porque la puesta en sociedad es lo que hizo el ministerio el 25 de noviembre en Cádiz. Yo les pregunto ¿creen sinceramente que son formas?, ¿no creen que esto que se está produciendo hoy aquí, con más de cuatro meses de retraso, debería haberse dado con carácter previo a la presentación gaditana?, ¿hacer una presentación formal? No sé, a partir del 25 de noviembre de 2013 no ha habido nada, salvo la información que hemos podido obtener a través de la web del ministerio. En cualquier caso, como hemos señalado en otras ocasiones, esto tiene sus partes positivas y compartimos al cien por cien la necesidad de definir —como hemos dicho en otros momentos en esta Cámara— de manera urgente y mirando a Europa una estrategia que provoque una transformación radical del transporte de mercancías y de logística de España y ello, fundamentalmente, porque estamos convencidos de que pura y simplemente la eficacia, la rapidez y la efectividad del transporte, vinculadas *sine qua non* a la concepción y gestión de las infraestructuras y los procesos logísticos y de distribución, producen un efecto determinante sobre el conjunto de la economía. Ha sido una buena decisión abordar este proceso de elaboración del plan. Hasta aquí de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 11

acuerdo, al fin y al cabo es teoría general que entiendo que ninguno de los que aquí estamos negaremos, es difícil de negar. Se ha hecho un trabajo bien hecho, no lo voy a discutir, por lo que he podido ver en la web, no por la información que me ha sido reportada con anterioridad, pero llegados a este punto echo en falta cosas. Por ejemplo, en su discurso echo en falta cualquier referencia al eje atlántico europeo, aunque lo haya citado de pasadilla. En materia ferroviaria, por ejemplo, no hay dotación presupuestaria para concluir la Y vasca ni continuar con la alta velocidad, con ese proyecto prioritario número 3 que conecte con Madrid y permita también «linkar» con Portugal, lo cual construiría el gran eje que permitiría conectar con el centro de Europa de la manera más rápida y más corta. Qué le voy a decir, por ejemplo, de la situación en que se encuentra el aeropuerto de Foronda, uno de los elementos estratégicos para el transporte de mercancías en la zona norte del Estado. —Una última cuestión, aunque no me voy a extender demasiado—. Confío en tener la posibilidad de descender en este plan estratégico e ir viendo cuáles son las medidas ciertas y reales que se van adoptando, entre otras cosas porque no he oído ni una sola palabra de dotación presupuestaria. Es verdad que la planificación estratégica se realiza en un nivel superior pero es absolutamente necesario que esto tenga, por lo menos, un programa de actuaciones económicas que permita la puesta en marcha, porque si no todo este trabajo realizado quedaría en papel mojado.

Como les decía, el trabajo está bien hecho, independientemente del nivel de definición en el que no voy a entrar, porque tampoco he tenido la oportunidad de conocerlo, pero queda todavía muchísimo por hacer. Le pediría un poco de *fair play* parlamentario en general al Gobierno, no solamente en este caso. De verdad, nosotros tenemos dificultades a la hora de desarrollar nuestra labor de control, una labor de control en un sentido positivo y de aportación. No puede ser que vengamos aquí, con el documento que está colgado en la página web, cuatro meses después de solicitar una comparecencia, después de su presentación en sociedad, como decía, en Cádiz, además en los medios de comunicación. Las cosas deben seguir un orden. Lo mismo digo respecto a las comunidades autónomas que no han tenido un *feedback*, no han recibido respuesta de las aportaciones que formularon en su momento.

En cualquier caso me gustaría que la información fuera reportada con periodicidad y, sobre todo, conocer de esas 66 medidas que aparecen en el documento, de las 18, si no me equivoco, priorizadas cuál es su fundamento, cuál es su periodificación, cuál es su dotación económica y cuál es la apuesta real en la que al final los proyectos deben verse traducidos en el presupuesto para que sean tales. Al final el presupuesto es suponer, recoger, en términos económicos cuál es el proyecto del Gobierno, cuál es la apuesta del Gobierno. A nivel teórico está muy bien, pero tengo mis serias dudas de que muchas de las cuestiones que ahí aparecen se puedan abordar en tiempo y plazo, más que nada porque no hay recursos ni voluntad, por lo menos hasta ahora manifestada, de ponerlos. En este caso no estoy culpando al Ministerio de Fomento, seguro que parte de culpa tiene, pero es una alusión clarísima al Ministerio de Hacienda, ya que al final Hacienda lo gobierna todo y, desgraciadamente, como le decía, no tenemos tren de alta velocidad, con lo cual vamos a tener muchas dificultades para formar parte de esas autopistas ferroviarias tan necesarias, priorizadas tanto en este plan como por Europa, con los proyectos finalizados del nudo de Bergara a finales del año 2012 y sin licitar a fecha de hoy.

Esto es el cuento de nunca acabar. Así que, suerte, como se dice en el ruedo, porque todos ganaremos en la implementación de este plan, pero estaremos vigilantes y nuestra opinión se la daremos siempre con sinceridad desde una visión crítica en positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra el diputado don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor secretario de Estado, gracias por su comparecencia, por la información que nos ha facilitado. Ha presentado un documento técnico; suponemos que está bien elaborado y que ha sido bien consultado con las administraciones públicas concernidas —esperemos que así haya sido—, pero un documento puede quedar en una mera declaración de buenas intenciones si no se fijan, si no se establecen plazos e inversiones, si no se habla de inversiones en un carácter plurianual. Es el mismo problema de que adolece el Pitvi y está muy bien que se analicen debilidades, amenazas, fortalezas, oportunidades, pero cuando faltan plazos e inversiones, lo cual es fundamental, parece que algo no está completo en el estudio del documento.

Para La Izquierda Plural el sector de la logística es un sector estratégico, por supuesto, que puede diversificar y completar la actividad económica de nuestro país —eso es muy importante—, también puede crear empleo, somos conscientes de ello, pero no deberíamos considerarlo como una alternativa a la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 12

industria; de hecho el empleo logístico suele ser de baja calidad, con peores condiciones laborales y salariales que el de la industria consolidada, por ejemplo. Digo esto porque, como usted sabe, en Aragón tenemos alguna experiencia en este sentido, y luego ampliaré la cuestión. En todo caso, convendrá conmigo en que la apuesta por la logística necesita una fuerte inversión en infraestructura pública y también una apuesta por la intermodalidad, sobre todo, por el ferrocarril como medio sostenible por antonomasia. El Estado español, hay que ser conscientes de ello, está en peor situación que otros Estados de Europa en cantidad transportada por ferrocarril, por tanto, tenemos que crecer bastante más en ese apartado, y luego señalaré algún ejemplo al respecto. Lo cierto es que en estos años no hemos visto ese esfuerzo presupuestario que nos haga ser optimistas de cara al futuro; no sé si a partir del año que viene llegarán los fueros artificiales, pero hasta ahora no hemos visto ese esfuerzo inversor que resulta imprescindible.

Tengo que decirle que para los partidos que formamos parte de La Izquierda Plural el principal problema de este documento estratégico es que forma parte de una estrategia ideológica del Partido Popular, de liberalización del sector ferroviario. Digo estrategia ideológica porque no se hace esa apuesta por la liberalización porque resulte más eficaz, sino porque lo llevan ustedes, por decirlo así, lo lleva el Partido Popular en el ADN, y por lo tanto es lo que se sienten obligados a hacer. Pero esa estrategia liberalizadora es la que nos ha llenado de incertidumbre y también al conjunto de la sociedad afectada por estas cuestiones. Estamos hablando de una liberalización que pone en peligro miles de puestos de trabajo, que pone en riesgo de empeoramiento la calidad del servicio ferroviario, y eso es muy importante que se tenga en cuenta. No podemos ocultar que la liberalización esconde un proceso en la práctica de privatización del ferrocarril, y eso ya sabemos cómo acaba. La experiencia de Margaret Thatcher fue terrible en el Reino Unido y, desde el punto de vista de nuestro grupo, no nos parece sensato seguir ese ejemplo.

Decía antes que en Aragón tenemos alguna experiencia en logística. Usted sabe que en la última década se ha hecho una apuesta fuerte por poner en valor nuestra renta de situación, el centro del cuadrante noreste, el sector más dinámico de la península ibérica; se ha hecho una apuesta logística muy importante en Zaragoza y no solo en Zaragoza, también en otros puntos que figuran expresamente recogidos en la estrategia logística, como no podría ser de otra manera. Quería poner el ejemplo de Plaza, de la plataforma logística de Zaragoza, donde precisamente las empresas apenas utilizan el ferrocarril, y eso que están ubicadas junto a la mayor estación ferroviaria del sur de Europa. Es impresionante, pero solo hay un acceso y cuando un tren entra el complejo se cierra durante cuarenta minutos hasta que puede salir. Ese es un problema estructural que se está dando en estos momentos, que habrá que corregir para que la logística de un lugar, por ejemplo, Plaza, pueda utilizar el servicio ferroviario. Plaza no estará completa hasta que no se amplíe la ronda sur ferroviaria de Zaragoza. Pongo esto como ejemplo, pero me gustaría saber si está usted en condiciones de concretar en qué situación se encuentra ese proyecto. Nos consta que hay varios itinerarios que estudió una consultora de ingeniería entre los que elegir, y no sé en qué fase estamos a la hora de poner en marcha ese proyecto. En todo caso, a nadie se le escapa que también haría falta la reapertura de Canfranc en ancho internacional; solo con la apertura de Canfranc en el ancho internacional lograríamos que Plaza fuera de verdad esa rótula que uniera la red española de ancho ibérico y la de ancho internacional y que fuera una salida básica hacia Europa. Hay estudios que lo demuestran. La reapertura de la línea internacional Canfranc-Pou sería rentable desde el primer año de explotación. El estudio de la consultora Ineco es muy claro en este sentido; no le voy a repetir las cifras que usted conoce, una rentabilidad que merece el apoyo de todas las administraciones públicas para que se pueda reabrir en ese horizonte de 2020, tal como reclaman los Gobiernos de Aragón y de Aquitania. Sin esas infraestructuras ferroviarias no hay logística que valga. Cuando hablamos de logística —he puesto el ejemplo de Zaragoza, porque obviamente es el que mejor conozco— estamos hablando de la necesidad de un esfuerzo inversor muy importante en ferrocarriles que ojalá se dé en la segunda parte de esta legislatura y en la próxima, pues si no estaríamos ante un escenario bastante hueco.

Señor secretario de Estado, termino ya. Discúlpeme porque voy a tener que ausentarme. Hoy hay quince o más comisiones; esta mañana estamos todos locos, y no solo los grupos pequeños, corriendo de una sala a otra. Puede responderme con toda tranquilidad porque le aseguro que voy a leer con mucha atención en el «Diario de Sesiones» su intervención para conocer sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Catalán se ha ausentado hace un momento. Le doy la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, al diputado don Manuel Pezzi.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 13

El señor **PEZZI CERETO**: Permítanme que brevemente exponga algunos temas previos. En primer lugar, como oposición, estoy viendo que el Gobierno escoge de qué quiere hablar en el Congreso de los Diputados. Nos gustaría que con el ánimo de la legislación que hemos aprobado de transparencia el Gobierno también aceptara venir a hablar de los temas que no son tan aparentemente mollares y que viniera a hablar de estas autopistas de peaje que tienen claramente ganancias privadas y pérdidas públicas; de esas privatizaciones de AENA, de esa división que está extrañando tanto en Europa de Renfe, de Adif y de la posible privatización de mercancías con Deutsche Bank, de las redes transeuropeas y cómo lo van a llevar a cabo, es decir, que el Gobierno fuera sensible para que estos miles de iniciativas que hay pendientes en la oposición pudiéramos también discutirlos, aunque no sean de los temas que pueda sacar pecho el Gobierno porque son bastante más discutibles.

En segundo lugar, el Gobierno ha escogido un tema, el Plan de estrategia logística nacional, como ha dicho la portavoz del PNV, pero le añade en coordinación con las comunidades autónomas. Dígame usted con qué comunidades autónomas lo ha coordinado; en su documento no veo la coordinación. Soy andaluz, como usted bien sabe, no me consta esa coordinación, todo lo contrario; se está sistemáticamente diciendo que el Ministerio de Fomento está incumpliendo la normativa de las redes transeuropeas de transporte y una serie de iniciativas que me parecen muy importantes. Cuando veo el documento hay un montón de comunidades autónomas que en los temas de nodos logísticos no son citadas porque no ha habido acuerdo y otras han sido abandonadas, como Canarias y Baleares, ya que no aparecen ni en los anexos ni en los acuerdos.

Esta estrategia logística que traemos hoy aquí es una hijuela del Pitvi y, por tanto, como el árbol está contaminado las frutas están contaminadas. El árbol del Pitvi es un árbol que no dice nada, carece de acciones concretas, no aporta estudio económico, carece de priorización, no tiene ningún tipo de discriminación ni de coherencia, es un vademécum. Tenga usted la enfermedad que tenga, vaya al Pitvi, que es como el libro de Petete que usted recordará —por lo menos yo lo recuerdo, que soy bastante mayor que usted— que cualquier consulta la resuelve, cualquier nodo logístico, cualquier pueblo. El Pitvi es una acumulación de programas electorales locales, regionales, provinciales que no tiene sentido, y por eso hemos presentado una alegación de carácter general, porque el Pitvi no tiene ningún sentido en un momento de crisis como el que estamos pasando, no tiene sentido que el Gobierno apruebe un documento de esas características. Ítem más, lo aprueba cuando su presupuesto para 2014 es de 7.311 millones del Ministerio de Fomento, de inversiones reales de la sección 17, el 0,7% del PIB, cuando su ministra dijo que el PIB iba a estar en torno al 0,94% cuando lo presentó, pero ustedes nos presentan unos presupuestos de ruina. ¿Ustedes creen que con estos presupuestos pueden llevar adelante la estrategia logística, el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda y cumplir los reglamentos de redes transeuropeas que son de obligado cumplimiento porque están aprobados por el Parlamento Europeo y la Comisión? No tiene sentido. La estrategia logística trae las mismas carencias que trae el Pitvi, inconcreto, sin priorización, sin programa económico, un cúmulo de literatura que le ha permitido a usted leer una serie de elementos, de lugares comunes, pero que no tiene ninguna base real. Si yo fuera responsable el retiraba el Pitvi, retiraba la estrategia logística de España que nos trae e intentaría acordar con los grupos parlamentarios de esta Cámara un Pitvi, una estrategia logística que tenga futuro, porque estas están abocadas a que cuando cambie el Gobierno o pierdan ustedes la mayoría absoluta esto quede en el aire colgado porque no tiene sentido ni tiene ninguna razón de ser.

En cuanto a la forma de la estrategia logística, resulta llamativo de verdad. Señor secretario de Estado, no permita que sus colaboradores le mandan al Congreso con documentos de estas características. Es un documento viejo, viejo, avejentado, no tiene los datos actualizados mínimos. Ustedes traen una estrategia logística citando en la estrategia logística al Banco Mundial de 2012, está publicada ya la de 2014. **(Muestra un documento)**. ¡Hombre, no! El secretario de Estado de mi país, España, no puede venir al Congreso de los Diputados citando al Banco Mundial de 2012 cuando está la estrategia logística del Banco mundial de 2014 publicada en Internet. No puede ser. No puede ser que el secretario de Estado venga a esta Cámara y traiga datos más viejos que los que presenta la CEOE en el memorándum del sector del transporte y la logística de España. Ustedes hacen una estrategia logística con datos de 2010 y 2011, Gobierno de Zapatero, y ¿dónde meten los brotes verdes, dónde meten la crisis de 2012, de 2013? **(Muestra otro documento)**. Usted sabe, porque ustedes lo publican en su ministerio, que tienen ya los datos de la encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera de 2012, y en su estrategia logística ponen el de 2011, cambio abismal entre 2011 y 2012. **(Muestra otro documento)**. ¿Usted sabe que el Observatorio de actividad del transporte de mercancías

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 14

de vehículos pesados es de 2013? Ni lo huelen. ¿Usted sabe que Puertos del Estado tiene ya el primer mes de 2014? Datos suyos de 2011. **(Muestra otro documento)**. No puede ser. Usted no nos puede traer datos antiguos, no podemos aprobar una estrategia logística basada en una argumentación que se ha quedado anticuada, ya que, por ejemplo, la base de esta estrategia logística, la encuesta permanente de transporte de mercancías por carretera, con los datos que usted nos trae de 2011 se queda anticuada, y ya se han publicado los de 2012, ¿Sabe usted que se ha caído el transporte un 13,2% en las operaciones, un 15,5% en las toneladas, un 3,7% toneladas por kilómetro, que hemos pasado de 1.467 millones de toneladas en 2011 a 1.239 millones de toneladas en 2012? Es una caída brutal. Usted, sobre la base de 2011, hace una planificación de lo que va a pasar en 2024. No me salen las cifras. Dice que vamos a crecer un 9%, pues dígame usted sobre qué datos, ya que sobre los que ahora mismo tenemos su cifra del 9% es absolutamente kafkiana y fuera de lugar. Incluso mete en su estrategia logística para el 2024, el gran éxito de esta estrategia logística, el transporte por carretera que será del 1,6% para el ferrocarril, un 1,6%; ahora estamos en torno al 4%. Si hacemos una estrategia logística en la que el transporte por carretera sigue siendo absolutamente prioritario, el ferrocarril se queda en el 1,6%, ¿que es lo que estamos discutiendo aquí? No una estrategia logística, estamos haciendo cualquier otra cosa.

Para más sonrojo, ¿es que la estrategia logística no tiene ningún estudio económico? Medio folio en la página 90, medio folio, con una estimación económica cogida del Pitvi. Dice, como el Gran Capitán: Para conexiones ferroviarias, 3.350 millones; para accesos terrestres 1.300 millones; terminales logísticas, 3.000; 7.650 para... —acuérdesse usted, para picos, palas y otros..., de las cifras del Gran Capitán—. ¿Cómo con medio folio vamos a ir a Europa y le vamos a decir al Banco Mundial, que acaba de hacer su última estrategia logística, que vamos a invertir sobre chispa más o menos hasta 2024 unos 7.650 millones, pero no sabemos en qué ni sabemos de dónde ni sabemos en qué presupuestos? No es creíble una propuesta que no trae concretadas las prioridades. Si usted va a apostar por el ferrocarril, el transporte de mercancías por ferrocarril con las conexiones en puertos, ¿qué puertos, cuándo, de dónde a dónde, de qué modelo, con qué ancho de vía, con qué gálibo, con qué nodo logístico, con qué participación pública? No tienen nada de nada. ¿Qué va a hacer España? Lo que debe hacer España es ver los referentes. ¿Quién es el número uno mundial? Alemania; fijémonos en lo que hace Alemania, número uno mundial en conexiones logísticas; fijémonos qué hacen los que le siguen: Países Bajos, Bélgica, Reino Unido, Singapur, Suecia, Noruega; España está en el puesto 18, que no está mal, pero con esta estrategia logística no vamos a escalar puestos porque no tiene ningún sentido como está redactado. Usted dice que lo ha redactado —perdóneme presidente— con las comunidades autónomas, pero en su documento dice que faltan por firmar Galicia, Castilla y León, La Rioja, Madrid, Comunidad Valenciana, y se han olvidado de Baleares y Canarias, como están en islas lo mismo no han comprendido que en España entra todo. Ustedes no dicen si lo van a firmar y lo van a llevar adelante en los reglamentos de la Comisión y el Parlamento Europeo de redes transeuropeas de transporte. Usted nos trae un anexo número 1, anexo número 1 de su documento, con los planos de cada comunidad autónoma. ¿Su estrategia logística es la suma de diecisiete estrategias logísticas de comunidades autónomas? Porque yo le digo, como geográfico de la universidad donde he trabajado en temas de estrategia y de planificación, que la suma de diecisiete no da uno, ¿eh?, no da uno. No da uno porque los intereses de Extremadura pueden entrar en colisión con los de las regiones limítrofes, y usted tiene la obligación de hacer la coordinación general; sin embargo usted mete planos sin escala, dice que son millones de metros cuadrados de superficie, sin ningún sentido.

No me habla usted de cosas importantes. Me gustaría saber qué pasa con Deutsche Bank. La mercancía que usted introduce en la estrategia logística, ¿la va a hacer un transportista público alemán?, ¿es ese nuestro objetivo? Me gustaría saber qué va a hacer usted con AENA, con mercancías, con las autopistas. Todas estas cosas hay que ponerlas encima de la mesa.

Termino, se me ha encendido la señal roja. Señor secretario de Estado, esta estrategia logística que adelgazó en unos meses ciento y pico páginas —el avance tenía casi trescientas y se ha quedado bastante más adelgazada— no es digna de la marca España. Mi Gobierno no puede llevar esto a Europa ni a ningún sitio; medio folio de la economía para la estrategia logística no puede ser. Usted no puede traer los datos del Gobierno de Zapatero para hacer la estrategia logística para 2024. La crisis es su crisis y mi crisis, y usted tiene que ponerlo sobre los datos de hoy mismo, porque los tiene en su ministerio. Por tanto, retírela, sencillamente, retírela. Péguelas un pescozón a sus colaboradores. Dígaless usted: no me pueden

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 15

mandar al Congreso de los Diputados con esto, donde hay gente que se lee los papeles. Ahora vendrá su portavoz y seguramente dirá que esto es divino, que coger 2010 y 2011 es palabra de Dios, pero yo le aseguro que esto no pasaría ni una memoria de licenciatura del peor de mis alumnos en la Universidad de Granada. **(Aplausos)**.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias señor secretario de Estado por su comparecencia, y muchísimas gracias por su intervención; ha sido una magnífica intervención. No es este diputado proclive a hacer calificativos de esta naturaleza pero en la mañana de hoy la intervención que ha tenido el secretario de Estado hablándonos de la estrategia logística ha sido una intervención magnífica, una intervención coherente, redonda, diríamos en definitiva, y además pone de manifiesto la sensibilidad que en este momento tiene el ministerio, la sensibilidad que tiene la Secretaría de Estado para obtener lo necesario y lo posible dentro de una cuestión tan trascendente y tan importante como nos ha puesto de manifiesto el propio secretario de Estado.

Todos los países no pueden tener una estrategia logística al nivel de la que tiene España. Dicho de otra manera, pocos países o muy pocos países pueden tener una estrategia logística así, dadas las condiciones que nosotros tenemos. La estrategia de la logística en transporte para España es un plus, y ese plus se incentiva, se magnifica con una política tan establecida, tan estructurada como se hace en esta estrategia de logística. A lo largo de los años, muchísimos años, algunos lugares, algunos emplazamientos han conseguido una oferta logística con un hinterland más o menos grande y finalmente son potentes. Eso es cierto, pero es que España lo tiene en potencia. —Se ha destacado aquí, y eso es lo que hay que significar especialmente—. Nuestra situación, tal y como lo ha dicho el secretario de Estado, es una gran plataforma logística en el sur de Europa, punto neurálgico entre las rutas de Asia, Europa, África y América. Por tanto, como digo, para nosotros es un plus y ese plus está bien planificado, está bien orientado y está bien estructurado para conseguir lo que en definitiva se pretende. Es una mejora de nuestra competitividad y, en definitiva, una mejora de nuestra situación económica, que es de lo que se trata. Por tanto, con independencia de otras críticas a las que luego haré referencia, esta estrategia logística está llena de coherencia y de sensatez, sensatez en el análisis, sensatez en la programación, sensatez en los objetivos y en lo que es la planificación. Hay que felicitar nuevamente al Gobierno por esta estrategia en la que se está trabajando desde hace mucho tiempo. Esto no ha sido un trabajo de despacho, de gabinete; ha sido un trabajo en el que la coordinación es el elemento básico, se diga lo que se quiera, para conseguir finalmente la competitividad, como he dicho antes, y el crecimiento económico.

Cuando aquí se ha dicho que se ha coordinado con las comunidades autónomas, con el sector y con la Unión Europea, es porque se ha coordinado con las comunidades autónomas, con todas las que han querido, con el sector, que se ha manifestado en su apoyo a esta estrategia y, por supuesto, con la Unión Europea, en la cual, le pese a quien le pese, trabajando en paralelo, se ha conseguido incluir actuaciones nodales y actuaciones prioritarias en corredores importantes en los reglamentos tanto en el 1315 como en el 1316 del último diciembre. Por tanto se puede decir lo que se quiera, pero en realidad cuando uno tiene que analizar los documentos europeos ve que Europa sí que apoya la estrategia logística que se está haciendo por el Gobierno de Mariano Rajoy y por el Ministerio de Fomento, dirigido por Ana Pastor, en el cual es pieza fundamental el secretario de Estado que hoy está compareciendo aquí. El secretario de Estado ha sido suficientemente prolijo y detallista en la explicación de los objetivos y los programas, y ha dedicado un tiempo a la explicación y explicitación de los 18 puntos prioritarios que no voy a reiterar porque no sería capaz de hacerlo ni siquiera tal y como lo ha hecho él.

Estamos en el camino adecuado y además pueden hacer las críticas por parte de la oposición, como es su obligación, pero lo que está claro es que el secretario de Estado ha puesto aquí de manifiesto hoy el reto que tiene el Gobierno de España para establecer la mejor oferta en cuanto a disminución de los costes que España ofrece al resto del mundo en la operativa del transporte que, como ha dicho también el secretario, supone el 10% del coste de los productos finales. Por tanto, ¿qué es lo que tiene que hacer el Congreso de los Diputados? Pues desearle la mejor de las fortunas a la estrategia logística de España.

Señor presidente, también tengo que hacer algún comentario sobre lo que han dicho los representantes de los otros grupos parlamentarios. He de decir que no había ningún inconveniente —se barajó en el seno de Mesa y portavoces de esta Comisión— en acumular en la comparecencia del secretario de Estado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 16

algunas otras pedidas, y se barajó incluso la posibilidad de que hubiera comparecido la ministra. No pudo ser por razones de agenda, como se dijo bien claro, y espero que la portavoz del PNV no tenga inconveniente en que se diga que esta comparecencia también supone la petición que ella realizó hace cuatro meses. En el ánimo del Grupo Parlamentario Popular estaba dar cumplimiento a los deseos de cuestiones razonables y lógicas, como era esa petición de comparecencia, si bien la ha tenido que desarrollar el secretario de Estado por razones de agenda, respecto a lo cual no creo que haya ningún inconveniente.

Señora Sánchez Robles, en cuanto a lo que ha dicho de que no se ha coordinado con las comunidades autónomas, le quiero comentar que el hecho de que alguna observación no haya sido incorporada no significa que no se haya coordinado, entre otras cosas porque la coordinación con las comunidades autónomas es imprescindible. Hay competencias en materia de transporte que son de las comunidades autónomas y por tanto sería una torpeza pretender hacer una estrategia sin contar con esa coordinación y, evidentemente, en esa torpeza no ha caído el ministerio en ningún caso.

Desde mi posición de portavoz del grupo parlamentario que apoya al Gobierno tenemos que escuchar con paciencia que estamos hablando de documentos ideológicos y que con el aumento de actividad se pierden puestos de trabajo porque se liberalizan las actividades económicas —se ha ido el representante de La Izquierda Plural—. Aunque estamos acostumbrados a oír de todo, llegan al extremo de afirmar que el aumento de la actividad puede originar la pérdida de puestos de trabajo o la pérdida de calidad del servicio del transporte de mercancías de España, cuando verdaderamente la calidad de dicho servicio es lo que está haciendo que se haya bajado a cotas reducidísimas. Evidentemente la calidad del servicio del transporte de mercancías en España es manifiestamente mejorable y es uno de los retos que tiene el ministerio con esta estrategia logística.

Finalmente, el Gobierno viene y comparece en la Comisión de Fomento o en cualquier otra Comisión de este Parlamento para lo que deciden la Mesa y portavoces de la Comisión correspondiente, en este caso la de Fomento. Por tanto, si ha venido hoy aquí el secretario de Estado a hablar de estrategia logística, es porque lo hemos decidido en Mesa y portavoces y no de otra manera. La oposición tiene sus cauces y si tanto interés tiene en que se hable de determinadas materias, pueden hacer lo que van a hacer mañana. En el Pleno del Congreso se va a hablar de las autopistas de peaje, porque lo han decidido, en la interpelación al Gobierno. Hagan lo mismo con el resto de asuntos que tienen tanto interés que se debatan en esta Comisión. Hagan lo mismo y se podrá hablar de la privatización de AENA, se podrá hablar nuevamente, si quieren, de las autopistas de peaje o de la estrategia logística. Aquí ha venido a comparecer el secretario de Estado por una decisión que ha tomado Mesa y portavoces de la Comisión de Fomento. El Gobierno no comparece porque él haya querido comparecer. Ha comparecido quien ha decidido Mesa y portavoces. Por tanto, me parece que esas críticas son ociosas y absolutamente huecas en cuanto a su contenido.

Criticar es bastante sencillo e intentar ser gráfico para esas críticas hace que uno sea bastante inexacto, porque el académico interviniente del Grupo Socialista parece que nunca ha visto más documentos que esta estrategia logística y nunca ha visto ningún documento de su propio Gobierno cuando hacía estimaciones económicas. Los papeles se leen cuando a uno le interesan. Uno no se lee todos los papeles, porque si no se habría leído el PEIT y habría visto que 240.000 millones de euros eran un cuarto de folio, ni siquiera medio folio, para hablar de 7.560 millones; 240.000 millones eran un cuarto de folio en el PEIT. Y el Plan estratégico de mercancías, que por cierto nadie supo nada de él, a pesar de ello tenía una inversión de 12.000 millones de euros en dos líneas. Si tenemos en cuenta que la estrategia logística está coordinada con el Pitvi, vemos la coherencia en cuanto a las determinaciones y las decisiones de un documento que lo que está haciendo es marcar el camino por el que van a ir las 66 actuaciones, 18 de las cuales son prioritarias. Todos los papeles deben ser leídos y todo debe ser analizado con el mismo criterio, porque eso es lo académico. Lo otro es haberse olvidado de cuando uno estaba dando clases en un colegio de párvulos.

Voy a acabar, señor presidente, con una frase que no es ni del secretario de Estado ni del ministerio ni de ningún otro sitio, nada más que del Observatorio del transporte y la logística de España —informe anual de 2013, que espero que esté actualizado, no sé si será el más, el menos o habrá uno del mes de abril de 2014 para ser referido—, en cuyas conclusiones, tras analizar la influencia que va a tener la estrategia logística en nuestro transporte y en nuestra logística, dice lo siguiente: El futuro se perfila por tanto de otra manera. El énfasis debe transitar progresivamente hacia los aspectos de gestión y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 17

competitividad, lo que requiere decisión para acometer las reformas estructurales. Las necesidades de la economía española así lo determinan de forma imperativa.

Está claro, señor secretario de Estado que este es el camino, esta es la forma; evidentemente el ministerio lo está haciendo bien y el Grupo Parlamentario Popular está tranquilo en cuanto a la actividad del ministerio en esta materia y le reitera que lo que le desea es la mejor de las fortunas para la implantación y la puesta en servicio de todas las actuaciones necesarias en esta estrategia logística para que la competitividad sea el elemento mejor de la oferta de España en cuanto a la logística del transporte.

El señor **PRESIDENTE**: Contesta el señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Rafael Catalá Polo.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Voy a tratar, espero, de responder a los temas que se han planteado con la brevedad que requiere la intervención y son muchas las cuestiones. Empezaré por orden de intervención con su señoría Sánchez Robles. Me sorprende el planteamiento de la no colaboración o no participación de las comunidades autónomas, porque este trabajo se ha hecho en torno a unas proposiciones que se hacían desde el Ministerio de Fomento, como le digo, pero con reuniones a las que he asistido yo; por lo tanto no me lo han contado, he sido yo el ponente principal, el que daba introducción a los asuntos durante todo el año 2013. El 28 de febrero y el 15 de julio ha habido reuniones plenarias en el Ministerio de Fomento, donde se han presentado documentos de trabajo, borradores que han recibido observaciones de las comunidades autónomas a través de la FEMP, de las corporaciones locales, del Foro de la logística, del conjunto de las empresas y asociaciones participando en este formato de trabajo y esa ha sido la metodología de trabajo. Así pues, ha habido presencia de las comunidades autónomas, presencia de la FEMP y de las corporaciones locales y presencia del sector privado. Esa ha sido la manera de trabajar, es una manera participativa, abierta, que parte de una ponencia evidentemente, que alguien tiene que hacer, alguien pone el papel encima de la mesa, pero ha habido un debate amplísimo, ha habido un debate intenso, ha habido muchas aportaciones por parte de los representantes de las comunidades autónomas y ese ha sido el formato de trabajo que nos llevó a una presentación el día 25 de noviembre de la estrategia logística en Cádiz y ese ha sido el *íter* que ha llevado a ese documento que sus señorías conocen, que está publicado en la página web del departamento y que ha sido fruto de un proceso, como digo, largo y complejo de enmiendas, de observaciones y de comentarios.

Bien es verdad que es un documento que tiene las limitaciones propias de su objetivo. No es el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda. Intenta ser coherente con él, por supuesto, no podría ser de otra manera, pero no es el vademécum, como se ha dicho, de las actuaciones inversoras que va a desarrollar el Gobierno en los próximos años. Puede echar en falta algunas referencias en materia de infraestructuras. El capítulo de infraestructuras, el programa de actuación inversora, como he dicho antes, es el tercero de los programas que establece la estrategia logística, y para tener una visión integrada y completa y ver las actuaciones que puedan faltar habría que tener al lado posiblemente el Pitvi e incluso me atrevería a decir que hasta el presupuesto de cada año corriente para ver lo que estamos haciendo. Es evidente que las referencias a la Y vasca no están expresamente en la estrategia, pero donde están, como bien conoce su señoría, es en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda y en el que figura en el presupuesto de cada año. Seguimos invirtiendo cada año en la Y vasca, este año 540 millones entre lo que invierte el Ministerio de Fomento directamente y lo que invierte el Gobierno vasco a través del modelo de colaboración con cargo al cupo, y eso nos está permitiendo seguir avanzando en la configuración y en el desarrollo de una infraestructura sin duda compleja y sin duda con graves dificultades dada la orografía del País Vasco, pero en la que seguimos avanzando con intensidad, como también estamos trabajando en todo lo que tiene que ver con el corredor atlántico, que proporcionará también una alternativa importante de conectividad al País Vasco.

En lo que tiene que ver con el aeropuerto de Foronda, como sabe, hemos tenido un proceso de incremento de la eficiencia de los aeropuertos y de ajustes de los horarios operativos que en el caso de Foronda llevó consigo un ajuste del horario operativo básicamente para ofrecer servicios allí cuando son demandados, no tener los servicios abiertos a ver si hay alguna demanda de pasajeros o de carga. Fíjese que los datos que tenemos del año 2013, incluso de los primeros meses de 2014, son muy positivos, el aeropuerto de Foronda está yendo muy bien y esa es una magnífica noticia para todos. En carga ha subido en el año 2013 más de un 8% y en los primeros meses del año 2014 está subiendo en más de dos dígitos, el 12%, el 14%. También ha subido en pasajeros, lo que pasa es que en pasajeros viene de tan

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 18

abajo que es fácil incrementar, pero creo que el planteamiento que se ha hecho de tener el aeropuerto abierto cuando hay demanda, abierto a la posibilidad de que cualquier solicitud de actividad sea atendida inmediatamente está funcionando muy bien. En todo caso, por lo que se refiere a las terminales logísticas, el Gobierno vasco nos ha planteado priorizar la de Lezo y la de Jundiz, así como muy recientemente la de Arasur, que fue objeto de un análisis en la resolución que se aprobó en el último debate del estado de la Nación. Esas tres plataformas forman parte de la estrategia logística, están priorizadas y configurarán actuaciones de referencia en ese sentido.

El diputado señor Yuste me ponía de manifiesto algunas necesidades en cuanto a concretar e identificar aspectos concretos. En el caso de Aragón hablaba de la plataforma Plaza, del Canfranc o de la travesía central. Todas ellas forman parte de la estrategia logística, todas ellas están previstas o bien en la estrategia o bien en el Pitvi y, como le decía a su señoría Sánchez Robles, están en los presupuestos y están siendo objeto de actuación. Estamos colaborando con el Gobierno de Aragón para el desarrollo del Canfranc en el ancho internacional y recientemente hemos firmado un convenio para la mejora de esa línea y estamos trabajando con Francia para la recuperación de la conexión internacional del Canfranc. La travesía central forma parte de los corredores europeos del transporte y por tanto va a tener presencia y va a tener protagonismo en nuestras inversiones futuras. La plataforma Plaza ciertamente tiene algunas limitaciones en su desarrollo actual, pero no por eso deja de tener algunas actuaciones previstas en materia de infraestructuras que van a permitir dotarla de alguna actuación adicional y en ese sentido estamos trabajando con el Gobierno de Aragón.

Lo que sí es cierto y no quiero dejar de ponerlo de manifiesto, aunque ya ha sido objeto de referencia por el diputado señor Ayala, es que los procesos de liberalización del transporte han caracterizado a Europa durante las últimas décadas; por tanto no me parece que caminar en esa senda sea algo preocupante o negativo sino más bien todo lo contrario. Son políticas de la Unión Europea la liberalización en el sector del transporte aéreo, en la que ya estamos totalmente consolidados, pero también en el sector ferroviario; ya se ha llevado a cabo en el ámbito del transporte de mercancías —y no fue un Gobierno del Partido Popular el que lo puso en marcha— y estamos avanzando en la liberalización del transporte de viajeros, como prevé el IV paquete ferroviario y porque además nos parece que puede ser un elemento de dinamización económica, de creación de oportunidades, de generación de empleo y de mejorar en última instancia la calidad de servicio. Estamos convencidos de que la competencia genera oportunidades, la competencia y la liberalización ofrecen mejoras de calidad de servicio siempre que haya un marco regulatorio que garantice los servicios a los ciudadanos, y como estamos convencidos de que esa es una buena manera de trabajar, con marcos normativos que garanticen los servicios públicos y operadores privados que en ese contexto regulado puedan llevar a cabo actividades de oferta de servicios, nos parece que la liberalización puede ser un buen elemento de dinamización y de mejora del sector de los servicios públicos del transporte en nuestro país.

Me decía el señor Pezzi que vengo a hablar de lo que yo quiero. Evidentemente vengo a hablar cuando se me solicita y de los temas que solicita esta Cámara, por tanto estaré encantado de comparecer tantas veces como sea necesario y de hecho mañana hay una interpelación a la ministra, presentada por el Grupo Socialista, para hablar de las autopistas de peaje. Ayer por la tarde, sin ir más lejos, teníamos una reunión en el ministerio para el repaso de las solicitudes de control al Gobierno por parte del Congreso y del Senado. Llevamos casi 20.000 preguntas parlamentarias durante estos dos años y estamos preocupados de no estar al día. Sabemos que tenemos algunas demoras, algunas preguntas escritas que se transforman en orales, pero, como comprenderán, es casi un 16% del total de las preguntas que se han formulado al Gobierno por el Congreso y el Senado. Tenemos una estructura administrativa dedicada exclusivamente a este trabajo e intentamos atender lo que sus señorías plantean en el lógico ejercicio de la labor de control al Gobierno. Como digo, las comparecencias en esta Cámara o en el Senado por mi parte o por parte de los que podemos comparecer ante las comisiones del Congreso son una orientación clarísima del departamento. Estaremos a su disposición en el formato que se nos solicite.

Insisto, señor Pezzi, en lo mismo que decía anteriormente. Las comunidades autónomas han colaborado en este desarrollo. Ha habido una ponencia por parte del ministerio, evidentemente, pero los representantes de las consejerías de Transporte y de Infraestructuras de las comunidades autónomas han estado convocados a las reuniones que se han mantenido en el ministerio, han asistido, han presentado alegaciones, han presentado observaciones y fruto de ese trabajo conjunto —de difícil articulación porque es cierto que hay intereses que pueden ser contrapuestos entre el sector privado y el sector público, entre unas comunidades autónomas y otras, entre las corporaciones locales y la Administración del Estado y la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 19

autonómica— es el documento que ustedes conocen y que pretende ser coherente, como he dicho antes, con el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, como no podía ser de otra manera, y también con las políticas comunitarias, con las redes europeas, con las directivas europeas y con el conjunto de normas que tienen que armonizarse para hacerlo efectivo.

Canarias y Baleares por supuesto que forman parte de nuestra planificación, evidentemente dentro de lo que corresponde a las políticas del departamento. No existe red de carreteras de interés general ni red ferroviaria de interés general en Canarias y en Baleares, por tanto esa es una limitación, pero por supuesto que los puertos y aeropuertos de carácter general están presentes en la estrategia logística, están presentes en el Pitvi y están presentes en las redes transeuropeas, en las que hemos peleado con intensidad para que los puertos canarios y los puertos de Baleares y los aeropuertos de unas y otras islas tengan presencia y por consiguiente sean destinatarios de fondos europeos en ese sentido.

La estrategia logística es un proceso de reflexión, de trabajo, cuya elaboración ha llevado un año, por lo que creo que es un poco tramposo el juego de la actualización de los datos. Los primeros borradores de la estrategia logística se inician a finales del año 2012 y por lo tanto con la documentación existente. He mencionado que una de las líneas de actuación es incorporar el área de la logística al Observatorio del transporte, entre otros motivos para tener buenos datos, para tener información de la que no disponemos. Así pues, cuando un documento empieza a tomar cuerpo en los primeros meses del año 2013 toma como base la información existente con anterioridad. Será actualizado permanentemente, pero el diagnóstico que hace la estrategia logística en el momento que se redacta, en el momento que se elabora, en el momento que se presenta toma como datos lógicamente los disponibles en ese momento. Creo que es un tanto tramposo decir que el informe del Banco Mundial presentado el 2 de marzo de 2014 es más actualizado que la estrategia logística que se presentó el 25 de noviembre de 2013. Por supuesto. Si yo hiciese hoy otra estrategia logística, la actualizaría, pero no vamos a hacer una cada seis meses, porque aunque son pocos los funcionarios que se dedican a esto, son de alta cualificación, han hecho un magnífico trabajo. En cualquier caso, creo que las fuentes que se han utilizado son las disponibles. Ojalá tuviésemos fuentes mejores, ojalá el ministerio se hubiese dedicado, además de a lo que hizo en los años anteriores, a preparar fuentes de información de mejor calidad y eso nos ayudaría a hacer esa labor de planificación que tan necesario es que lleve a cabo la Administración pública y que en ocasiones se hace con dificultades por la falta de fuentes suficientes. Creo que el documento que se ha presentado tiene una altísima calidad; toma las bases de datos existentes y disponibles al momento de su elaboración y no *a posteriori*, evidentemente, como cualquier documento que toma bases de datos estadísticos anteriores. Ha estudiado modelos europeos de referencia, ha estudiado los antecedentes en nuestro país y, como ha estudiado los antecedentes en nuestro país, ha tomado de referencia también el Plan estratégico de mercancías, el PEIT, para lo que valgan. De ahí toma sus referencias en la medida que son referencias de calidad. Insisto, utiliza las fuentes que tiene disponibles. No puede utilizar las que se han publicado con posterioridad. Por tanto, en las revisiones que hipotéticamente puedan plantearse hacia el futuro, sin duda esas fuentes estarán más actualizadas.

Este es un trabajo de todos los que han preparado el documento, de las comunidades autónomas, y si algunos de los convenios en torno a los planes de mercancías están sin firmar, es porque se han dejado sin firmar y hemos intentado empujarlos y avanzarlos, pero, como eran protocolos sin ningún compromiso por las partes, entiendo que las comunidades autónomas no tengan gran interés en firmar protocolos que no tienen compromisos ciertos, que no tienen presupuestos comprometidos. Nosotros sí hemos previsto en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda y en esa estrategia logística dotaciones presupuestarias, que es verdad que no son de decenas de miles de millones porque corresponden a los tiempos actuales, pero pretendemos ser, en primer lugar, responsables, en segundo lugar coherentes con la política económica y, en tercer lugar, si me permiten la expresión, serios en el sentido de no comprometer lo que no se tiene y no comprometer inversiones de miles de millones que no se van a poder llevar a cabo. Lo que sí es cierto es que con los presupuestos del Estado de los años 2012, 2013 y 2014 estamos siendo capaces de continuar con la política de inversión en materia ferroviaria, en materia de carreteras, en materia aeroportuaria y portuaria, haciendo un ejercicio de racionalidad, limitando la inversión allí donde no es necesaria, y le puedo asegurar, señor Pezzi, que entre las múltiples críticas que ha hecho usted en su intervención no me parece la peor la de comparar la estrategia logística con el *Libro gordo de Petete*, porque yo también conozco esa publicación, que decía, si recuerda el eslogan, que enseñaba y entretenía. Si solamente conseguimos que la estrategia logística enseñe y que entretenga en el sentido de que coordine los esfuerzos de trabajo de todas las administraciones responsables de llevar a cabo las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 20

actuaciones, estará muy bien empleado el esfuerzo, que, en última instancia, no es más que un sumatorio de actividades y de trabajos de todos los agentes. No es el vademécum de actuaciones del Ministerio de Fomento. Es mucho más que eso. Es una guía de actuación, una priorización de actuaciones, tiene una magnífica sistemática, en mi opinión, de ordenación de estrategias, objetivos, actuaciones y, dentro de esas actuaciones, las más prioritarias, todas ellas para ser desarrolladas por el Ministerio de Fomento, sin duda, que asume una responsabilidad y protagonismo, pero también por las comunidades autónomas, también por las corporaciones locales y, sobre todo y muy importante, por los agentes privados del sector de la economía productiva, que es al que tenemos que dedicar nuestras actuaciones para hacerles viable y posible el desarrollo de su actividad. En última instancia son ellos los que generan actividad económica, son ellos los que crean empleo y deberíamos poner a su servicio el conjunto de estas actuaciones.

Decía el señor Ayala que el trabajo en torno a la estrategia logística es un trabajo complejo y largo y es ciertamente así, más de un año y medio de trabajo para alcanzar este resultado final y un esfuerzo muy importante de coordinación —le agradezco la valoración—, porque no es nada fácil en ninguna materia en nuestro país poner a trabajar juntos a comunidades autónomas, corporaciones locales, sector público, sector privado y salir con algo consensuado. Entiendo que no genere unanimidades, lamentablemente no es posible, pero al final asumimos la responsabilidad que le corresponde al Ministerio de Fomento de liderar este trabajo y de intentar ordenar múltiples intereses, múltiples objetivos y priorizar actuaciones. Esas actuaciones casi me atrevería a decir que constituyen un programa de Gobierno, porque detrás de las 16 que he mencionado hay un conjunto amplísimo y diverso de actuaciones inversoras, las conexiones ferroviarias y viarias con los puertos, la transformación del ancho ibérico en el ancho europeo, las inversiones en las plataformas logísticas, también actuaciones de mejora de la gestión, los modelos de gestión de las plataformas logísticas, actuaciones de desarrollo normativo y de ordenación del conjunto del sector. En torno a todas ellas ha habido un trabajo de coordinación y de búsqueda del consenso. El resultado, que compartimos con todos los asistentes a la presentación de la estrategia logística, genera un trabajo conjunto y coordinado. Cada una de las actuaciones que he mencionado tiene detrás de sí una ficha, como habrán podido comprobar sus señorías en el documento que está publicado y que está colgado en la página web del ministerio. Hay una ficha para cada una de las actuaciones, cada una de esas fichas tiene su calendario, tiene sus responsables, tiene sus actuaciones intermedias y tiene su dotación presupuestaria. Por tanto, insisto, me parece que desde el punto de vista de la metodología, de la planificación de las actuaciones, es un magnífico documento, y no porque lo diga yo, no me quiero atribuir ningún mérito, sino porque detrás de este trabajo hay muchas horas de los profesionales del Ministerio de Fomento y del resto de las administraciones públicas, que han hecho un extraordinario trabajo que es digno de ser puesto en valor y digno de ser reconocido. Por ello le agradezco al señor Ayala las consideraciones en este sentido. En todo caso, como es un trabajo a medio plazo, un trabajo que pretende generar una guía de actuaciones hasta el año 2024, estoy seguro que tendremos ocasiones en el futuro de comparecer, de responder a preguntas o interpelaciones, donde podamos ver o bien la estrategia logística en su conjunto, como hemos hecho hoy, o bien algunas o todas y cada una de las actuaciones de desarrollo que van incorporadas, y cada una de ellas, como digo, tiene su calendario, sus compromisos de actuación y su presupuesto de inversión asociada.

El señor **PRESIDENTE**: Pide la palabra el señor Pezzi, seguro que para alguna aclaración. Le doy tres minutos.

El señor **PEZZI CERETO**: No podía quedar en el «Diario de Sesiones» el calificativo de tramposo impunemente. Primero, en cuanto al tema de las comunidades autónomas, creo que es tramposo, señor secretario de Estado, decir que cuando uno cita a las comunidades autónomas al despacho, a la sala de reuniones del Ministerio de Fomento eso ya es un hecho de coordinación. No, es un hecho de cita. La coordinación implica acuerdo y acuerdo significa que cada uno expone sus posiciones y se llega a algún tipo de resultado. A mí me consta que hay comunidades autónomas, la andaluza, que le ha reclamado repetidamente que la estrategia logística acuerde determinados elementos que para nosotros son absolutamente fundamentales. Por ejemplo, la estrategia logística tiene que recoger cuál es la solución al gran puerto de la bahía de Algeciras, que en 2013 no ha tenido ninguna. El puerto de la bahía de Algeciras es el primero por cifras brutas en España, el primero del Mediterráneo y el quinto de Europa. Ustedes pasan por él como si nada, aquí no hay nada, ningún dato, ni de este ni del de Barcelona ni del de Valencia ni del de Gijón ni del de A Coruña. Son cifras de tipo general que no concretan dónde van a hacer esto. Por tanto, en cuanto al acuerdo con las comunidades autónomas, tráigamelo usted, a mí no me consta;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 21

por lo que se refiere a aquella en la que yo vivo, desde luego no. En el documento que nos presenta, en la página 34, dice usted con quién ha firmado protocolos solo en las terminales logísticas, y usted cita diez comunidades autónomas. —página 34 del documento—. Le falta Galicia, le falta Castilla y León, le falta La Rioja, le falta Madrid, le falta la Comunidad Valenciana. Actualíceme. Son comunidades suyas. ¿Es que no estaban de acuerdo? ¿Es que esto se ha producido *a posteriori*?

Segundo tema. Lo de los datos no es irrelevante ni tramposo. Usted puede empezar el trabajo donde sea. Si usted estuviera en vez de en un ministerio en un banco, en una empresa, dígame usted al señor que se está gastando el dinero: mire, vamos a hacer una planificación, pero voy a utilizar los datos de 2010 y se va a mover su dinero con los datos de 2010. Fíjese usted qué barbaridad, página 61 de su estrategia logística: Para estimar, dice, la evolución tendencial de la demanda de transporte terrestre de mercancías en España entre 2011 y 2024, se ha considerado un crecimiento escalonado ascendente de la demanda, de manera que da el 25%, escalonado, ascendente de 2011 a 2024. Pues bien, de 2011 a 2012, con datos de su ministerio, cayeron un 13,2% las operaciones, un 15,5% las toneladas, un 3% las toneladas/kilómetro. Mire usted, el transporte de materiales de construcción, el principal, suponía en 2011 el 46,6% del total. ¿Sabe cuánto cayó en 2012? El 30% las operaciones y el 30% las toneladas. ¿Y usted me dice que con estos datos en un solo año va a llegar a un crecimiento del 25% continuado de 2011 a 2024? Si usted fuera un analista financiero o de Bolsa, desde luego yo no le dejaba mi dinero, se lo aseguro, por mi madre, que no le dejaba yo el dinero si usted los datos los trata igual que los está tratando esta estadística aquí.

Finalizo. Sinceramente, no me gustaría que se implantara que cuando se hacen críticas, porque estoy en la oposición, se llamara tramposo al que las hace, porque es mi papel. Académico, sí. Ser profesor titular de universidad creo que no va a ser un desprestigio para hablar en esta Cámara. El haber dirigido tesis doctorales y haber dado clases de planificación estratégica de Andalucía tampoco será un demérito. Saber de esto tampoco será un demérito para hablar, ¿no?, a menos que lo que se cotice aquí en algunos partidos sea la insolvencia y la chapuza, como es esta estrategia logística que nos trae, que empezó usted hace muchos años, pero que la tiene que actualizar hoy. Usted viene hoy al Congreso de los Diputados. Si han salido los datos, señor secretario de Estado, usted tiene que empezar hablando de esto. Usted viene hoy aquí. ¿Qué me cuenta que ha tenido usted muchas reuniones? Y yo, pero mis reuniones son mi ámbito y las suyas son el suyo. Hoy es cuando dialécticamente el secretario de Estado habla en nombre del Gobierno y yo hablo en nombre de la oposición, y usted hoy me tiene que traer los datos de hoy, de hoy, se lo exijo, es su trabajo, y si no pueden dormir sus colaboradores, que no duerman, pero los datos en el Congreso de los Diputados tienen que ser datos serios, solventes, y esto no lo es.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, qué triste es la labor del meritorio, porque tener que escuchar aquí determinadas cuestiones... La palabra tramposo, como se ha utilizado en esta comparecencia, deberíamos saber enmarcarla y, por el rigor que imponen las intervenciones en el Congreso de los Diputados, tendríamos que ser un poco más, como digo, rigurosos en las palabras. La coordinación siempre, en cualquier materia, tiene que venir en las dos direcciones. Difícilmente se coordina con aquel que no deja coordinarse y, si tenemos ejemplos en los que supuestamente pueden hablar de coordinación, como es imponer el eje transversal ferroviario en Andalucía, para después empeñarse en que lo asuma el Estado, cuando se ha visto que estaba mal planificado y además la comunidad era incapaz de hacerlo, evidentemente tenemos que venir aquí a decir que es que no se coordina. Claro, la responsabilidad está solamente en un camino. Cuando exigen, como exige esa comunidad autónoma y su nueva presidenta, ahora —a la vejez viruela, como dicen en mi tierra y en alguna otra—, el soterramiento de la estación de donde vive el portavoz del Grupo Socialista, cuando en los presupuestos de los ejercicios anteriores a 2011 había 750 millones de euros para dedicarlos a esa estación de Granada y no se ha dedicado un euro, insisto, es muy triste la labor del meritorio que viene aquí a hacer no sé qué. Desde el Grupo Parlamentario Popular, evidentemente, se respeta la academia, pero para ser académico hay que merecerlo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Sánchez Robles también desea hacer alguna precisión.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Creo que no merece la pena seguir abundando en esta cuestión. Sencillamente, señor secretario de Estado, y al hilo de lo que estábamos hablando, coordinación, colaboración son términos que se pueden entender de muchas maneras. Lo único que he querido decir

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 22

es que después de las aportaciones —tras esa reunión que se celebró en julio— de las comunidades autónomas, y hablo desde lo que conozco, que es el caso de Euskadi, que fueron formuladas el 9 de septiembre de 2013, no ha habido respuesta. Tampoco he dicho, como ha señalado el señor Ayala, que se hayan incorporado o no se hayan incorporado la totalidad de esas aportaciones. Lo que quiero decir es que no ha habido un *feed back*, ha habido dos reuniones, en las que efectivamente se habrá trabajado, pero no ha habido un *feed back*. No he sido antes tan crítica pero sí lo voy a ser ahora. No me parece de recibo, sinceramente, que la presentación de este documento tan relevante, en mi modesta opinión, se haga en un sarao en Cádiz sin pasar por esta Cámara, sin haberse presentado a las comunidades autónomas en los órganos o en las comisiones de coordinación existentes en distintos niveles. Sinceramente, creo que debiera haber venido antes. En cualquier caso, como digo, respecto a coordinación y cooperación, lo que quiero decir es que no ha habido un *feed back* después de aquello y aquí el documento se ha presentado en sociedad, y cuando digo en sociedad es incluso a los medios, antes de dar reporte a quienes teóricamente han colaborado. Cuando menos, es bastante feo. Respecto a la dotación presupuestaria, no me voy a centrar exclusivamente en lo que he comentado antes, pero sí creo que debiera de casarse en un documento cuál es la planificación presupuestaria sobre la que se soporta este plan. En cualquier caso, muchísimas gracias por su comparecencia y por las cumplidas explicaciones.

Señor Ayala, no tengo ningún inconveniente en que aparezca la solicitud de la comparecencia. Lo que he querido de alguna manera ha sido poner de manifiesto ese hecho de que estuviera solicitada hace cuatro meses y no se nos hubiera dado respuesta. Por supuesto, me ha satisfecho muchísimo que venga el señor Catalá, que lo ha hecho estupendamente, y me daba lo mismo la ministra que el secretario de Estado con tal de que se realizara como se ha realizado en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra definitivamente la comparecencia el señor secretario de Estado, don Rafael Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Empiezo por la última intervención de la señora Sánchez Robles, por insistir en la metodología. Nosotros hemos pretendido, no sé si lo hemos conseguido, tener un proceso participativo, muy complejo, con muchos agentes y por tanto con gran dificultad para articular la presentación de propuestas, la coordinación de dos enfoques distintos, pero lo que le puedo asegurar es que nuestra relación institucional con el Gobierno vasco y con la consejera Oregi es de absoluta lealtad y colaboración: reuniones permanentes, intercambio de información para incorporar el nuevo planteamiento que se hizo y la moción acordada en el debate del estado de la Nación y muy en particular en materia de logística para la identificación de las plataformas logísticas. Por tanto, pensamos que ha habido oportunidades: presentación del documento inicial, alegaciones, comentarios, reuniones bilaterales, reuniones multilaterales. La verdad es que mi percepción —puedo estar equivocado— es que ha habido un proceso participativo, para lo complicado que es esto, bastante razonable. Y fíjese que la presentación de la estrategia en Cádiz pretendió ser eso mismo, porque estuvieron invitados representantes de esta Cámara, todas las comunidades autónomas, el sector privado. Pero usted hace un planteamiento —quizá ahí podemos tener un debate— sobre la metodología de la presentación, de la aprobación final de la estrategia logística. ¿Que deberíamos haber comparecido previamente a su aprobación en esta Cámara para presentarla? Pues nuestra interpretación fue que no era tanto un trabajo de carácter político-parlamentario legislativo, si vale la expresión, sino que, precisamente por lo que he dicho reiteradamente a lo largo de mi intervención, tenía mucho más que ver con las demandas del sector privado, de los sectores productivos, de las administraciones públicas; tenía un contexto que no era estrictamente parlamentario y por eso no había ninguna voluntad de descortesía hacia esta Cámara o hacia esta Comisión al venir ya con la estrategia aprobada, *a posteriori*, sino que simplemente nos pareció que ese era el formato natural: por supuesto, comparecer aquí y donde haga falta, explicarla, detallarla, pero no aprobarla aquí porque no tiene esa naturaleza institucional.

Ese era un poco el orden de los trabajos, orden de los trabajos que seguramente tiene mucho que ver con lo que plantea el señor Pezzi. Si en el «Diario de Sesiones» aparece mi intervención atribuyéndole a usted la condición de tramposo solicitaría que se corrija porque yo no he querido decir eso y creo que no lo he dicho, he dicho que lo que es tramposo es utilizar datos posteriores a la publicación del informe, la técnica, no la persona, que por mi parte no hay ningún ánimo, ni muchísimo menos, de mandar ese mensaje. Creo que es —insisto en la palabra por matizar más el término— tramposo querer decir que un documento que se aprueba en noviembre de 2013 no incorpora los datos publicados en marzo de 2014. ¡Pues claro!

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 541

8 de abril de 2014

Pág. 23

¡Cómo va a ser de otra manera! Es imposible. Cuando empezamos a trabajar, a principios del año 2013, tomamos como base del trabajo los datos disponibles, los que existían en ese momento, los que existían en el Ministerio de Fomento después de muchos años en los que no se habían mejorado las bases y teníamos una información desactualizada. Pues es verdad, es uno de los problemas que queremos resolver y queremos mejorar, que cada vez que hagamos un diagnóstico tengamos datos lo más acertados, lo más ajustados y lo más actualizados posible, porque si no seguramente tendremos mayor margen de error.

En todo caso le aseguro que la colaboración, como le decía a su señoría Sánchez Robles, con la colaboración autónoma, en este caso de Andalucía, ha sido de lealtad absoluta. Estaré encantado de verdad si me tratan con la misma lealtad con la que yo trato a mis interlocutores; si recibo esa misma lealtad de retorno, creeré que estamos siendo tratados con equilibrio y con equidad, porque han tenido nuestros documentos, borradores, han formulado observaciones, han asistido a reuniones en términos de igualdad con todas las comunidades autónomas —o sea, que no ha habido ningún trato de los míos y los que no son míos—, con transparencia absoluta con el sector privado, con transparencia absoluta con la FEMP y por tanto con la Administración local. Es mucho más que citarle esas reuniones, el proceso participativo para elaborar este documento ha sido mucho más intenso que eso.

En este documento, quizá, tenemos un problema de metodología porque, aparte de lo que digo de los datos, de que evidentemente la estrategia logística ha manejado los datos disponibles en el momento de su elaboración, yo creía que hoy comparecía aquí para hablar de ese documento, no para hablar de la política de la logística en España en general sino a través de un vehículo, de un instrumento que es el que hemos articulado con toda esa estructura a la que me he referido y que tiene una fecha, evidentemente, tiene una fecha en la que se publica. Hoy tengo unos datos que no tenía cuando hice la estrategia logística y eso sin duda va actualizando la información y a lo mejor nos planteamos —ya lo trabajaremos con el foro de la logística, con las comunidades autónomas— una versión actualizada, la versión de 2014, la versión de 2015, y eso nos permitirá ir actualizando los datos, pero la calidad que tiene el documento aprobado el 25 de noviembre creo que es muy alta, es un documento con una gran sistemática en su elaboración. Quiero reconocer el trabajo que han hecho los profesionales del Ministerio de Fomento y del conjunto de las administraciones públicas. No vamos a retirar el documento, como es evidente, ni creo que haya que calificarlo de chapuza ni nada por el estilo; más bien al contrario, tiene una alta calidad. No conozco otro igual, no he visto otro en el Ministerio de Fomento que tenga una calidad equivalente. Por tanto es el mejor, es el mejor porque no hay otro y es el que mejor se ha hecho en los últimos años donde, sin duda, ha habido quien ha podido hacerlo y no lo ha hecho. Ha hecho protocolos que se han quedado luego sin firmar, lamentablemente, porque creo que hay gente responsable que dice: Mira, para firmar un protocolo donde no hay ni compromiso ni dotaciones pues casi mejor no firmo nada y cuando haya algo concreto, ya hablaremos; ya hablaremos si hacemos un proyecto con el Gobierno de Aragón para una inversión concreta o con el Gobierno de Andalucía, si es el caso, como estamos haciendo en el puerto de Algeciras, como estamos revisando todo el proyecto de inversión en Isla Verde Exterior o como estamos mejorando la conexión ferroviaria desde Antequera y en particular en el tramo de Almoraima. Eso lo estamos haciendo, son inversiones concretas que están en el presupuesto y que no forman parte de protocolos o de datos generales.

En todo caso, señor Pezzi, como lo único que he conseguido es ser profesor asociado, no he llegado a alcanzar la condición de titular, me merece mucho respeto la docencia universitaria, pero creo de verdad que el análisis que se hace del documento no pone en valor los muchos aspectos positivos que tiene y sobre todo haber sido capaces de articular en términos de colaboración con todas las administraciones públicas un sector sobre el cual no había reflexión, no había una visión horizontal del conjunto de los modos de transporte. Por eso, como decía el señor Ayala, el ejercicio de coordinación que en este caso sí se ha hecho, con lealtad, con todas las comunidades autónomas es uno de los valores que tiene este documento. ¿Qué habrá que actualizarlo? Sin duda, vamos a trabajar en ello y lo actualizaremos conforme vayamos desarrollando cada una de las actuaciones que conforman este proyecto, que tiene 18 actuaciones prioritarias, 66 actuaciones conjuntas, fichas de actuación para cada una de ellas, presupuestos asociados con cada una de ellas y un sistema de seguimiento y actualización que nos permitirá seguir trabajando sobre ello en los próximos meses.

El señor **PRESIDENTE**: Después de esta interesante comparecencia del señor secretario de Estado don Rafael Catalá Polo, agradezco a todas sus señorías sus intervenciones y, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

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