



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 785

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles 15 de abril de 2015

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor presidente del Organismo Público Puertos del Estado (Llorca Ortega), para:

- Informar sobre el «Informe anual de competitividad de los servicios portuarios en el ámbito de los puertos de interés general». A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/002202) ..... 2
- Que explique la situación en la que se encuentra el proyecto de nueva dársena en el puerto de Cartagena (Murcia). A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 212/001014) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 2

**Se abre la sesión a las seis y treinta minutos de la tarde.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo a la sesión de esta Comisión de Fomento, una vez que ha finalizado la sesión plenaria, dando la bienvenida al presidente del Organismo Público Puertos del Estado, señor Llorca, que una vez más comparece ante esta Comisión para sustanciar dos comparecencias: una, a petición del propio Gobierno, para informar sobre el informe anual de competitividad de los servicios portuarios en el ámbito de los puertos de interés general, y una segunda, que va a versar sobre la situación en la que se encuentra el proyecto de nueva dársena en el puerto de Cartagena, Murcia; comparecencias que se van a sustanciar acumuladamente, empezando por el primer tema y continuando por el siguiente. Sin más, y agradeciendo una vez más la presencia de don José Llorca Ortega, le doy la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señor presidente, señores diputados, señoras diputadas, es para mí un honor comparecer ante sus señorías para presentar el primer informe anual de competitividad de los servicios portuarios en el ámbito de los puertos de interés general. En mi intervención del pasado 18 de febrero de 2014 ante esta misma Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados tuve ocasión de manifestar lo siguiente: La solución para el progreso de nuestros puertos no es otra que ganar competitividad. Ganar competitividad es importante para consolidar e incrementar el tránsito internacional, pero también para los otros tipos de tráfico, con el objeto de coadyuvar al desarrollo de la industria nacional por la vía de reducir los costes logísticos. Y ganar competitividad en puertos significa reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad; es decir, en productividad. Eso significa que todos los agentes de la comunidad portuaria deben ser conscientes de este reto y colaborar activamente para conseguirlo. No podemos mirar para otro lado pensando que son los otros los que deben bajar costes o ganar en eficiencia.

En este sentido, el Gobierno ha estado trabajando durante toda esta legislatura, y lo seguirá haciendo hasta el final de la misma, para mejorar la eficiencia y calidad de las operaciones de los puertos mediante, entre otros, los avances de la simplificación administrativa, mediante ventanillas únicas aduanera y portuaria, y en la mejora de la coordinación de los servicios de inspección en frontera. También ha actuado sobre uno de los principales factores del coste del paso de la mercancía por los puertos, reduciendo de manera significativa en términos reales las tasas portuarias de ocupación y de utilización del dominio público, procediendo a su desindexación del IPC y aumentando las bonificaciones por diversos conceptos.

La mejora de la competitividad de los servicios portuarios constituye la tercera línea de esta estrategia. La Ley 48/2003, publicada en noviembre de 2003, creó el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios con la finalidad de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios portuarios y establecer las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones. Asimismo, la Ley 48/2003 impuso a Puertos del Estado la obligación de elaborar un informe anual de competitividad a partir de los análisis y conclusiones del observatorio permanente, informe que debe ser elevado al Ministerio de Fomento. Una inmediata puesta en marcha de ambas herramientas hubiera sido de gran importancia e interés para nuestra economía, especialmente durante el periodo de crisis económica, como fuente de información y conocimiento sobre la situación competitiva de la prestación de los distintos servicios portuarios, posibilitando el diseño y la adopción de medidas que pudieran coadyuvar a la mejora de la competitividad de nuestros puertos.

Desgraciadamente, ninguno de los responsables de Puertos del Estado de las dos legislaturas siguientes a la entrada en vigor de la Ley 48/2003 con Gobiernos socialistas, de abril de 2004 a diciembre de 2011, tuvo el más mínimo interés en cumplir lo dispuesto en la ley y en poner en marcha el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios. Así, señorías, desde mi punto de vista hemos perdido ocho largos años. Conscientes de la importancia y ventajas de mejorar la competitividad de los servicios portuarios como uno de los factores de coste del paso de las mercancías por los puertos, si no el principal, desde el comienzo de esta legislatura empezamos a trabajar en esta dirección que, como ya he señalado, constituye el tercer pilar de una estrategia coherente que ofrecerá sin duda sus frutos a medio plazo. En este sentido, por un lado, estamos incidiendo en aspectos fundamentales para la competitividad mediante el informe vinculante de los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios. Estos aspectos son: Primero, la apertura del mercado y del acceso a las licencias minimizando las barreras de entrada y salida a la prestación de los servicios portuarios, principalmente a través de la reducción y racionalización de los medios mínimos materiales y humanos que se exigen para dicho acceso, si bien debe hacerse de manera compatible con la necesaria seguridad y calidad en el desarrollo de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 3

operaciones. La entrada de competencia en la prestación de servicios portuarios es un elemento fundamental para el ajuste de costes. Segundo, la optimización de las tarifas máximas que los prestadores pueden percibir por sus servicios cuando no existe competencia o el número de los mismos es insuficiente para garantizarla. Perseguimos establecer un nivel tarifario que asegure la viabilidad económica del servicio y la obtención de un beneficio razonable por los prestadores mediante el análisis de los costes asociados a la prestación, de acuerdo con los medios necesarios para atender la demanda en el puerto y de las simulaciones de ingresos realizadas sobre los tráficos esperados. Se corrigen aquellas situaciones en las que se esté produciendo un desequilibrio en los márgenes tanto por defecto —pérdidas que cuestionen la viabilidad económica del servicio—, como por exceso —beneficios excesivos—. En este análisis también se tiene en cuenta el entorno competitivo en que cada puerto se desenvuelve, así como las tarifas que aplican los puertos vecinos o competidores para los mismos servicios.

Por otro lado, se han regulado y puesto en marcha en cada autoridad portuaria los correspondientes registros de empresas prestadoras de servicios abriéndolos al público, y en Puertos del Estado el previsto registro general, regulado por orden ministerial, conscientes de la importancia de la información y la transparencia, de acuerdo con lo dispuesto asimismo en el artículo 120 del texto refundido de la Ley de Puertos. También se ha impulsado la publicación en el BOE de los pliegos de servicios portuarios aprobados, para general conocimiento y para facilitar la obtención de licencias, y su fácil localización en las páginas web de las autoridades portuarias.

Finalmente, como no podía ser de otra manera, nada más comenzar la actual legislatura empezamos los trabajos preparatorios para constituir por fin el Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios, un instrumento de supervisión y fomento de las condiciones de competencia que han de regir en la prestación de los servicios portuarios tanto en términos de precios como en términos de calidad. Tras la aprobación por parte del consejo rector de Puertos del Estado de su composición, finalmente se constituyó formalmente en diciembre de 2012. Inmediatamente después inició sus trabajos, identificó y contrató las primeras asistencias técnicas de análisis sectorial y comenzó sus análisis, reuniones y grupos de trabajo. Conforme a la ley, forman parte del pleno de este observatorio Puertos del Estado, que lo preside, las autoridades portuarias, la Dirección General de la Marina Mercante, los proveedores de los servicios portuarios a través de sus asociaciones, los trabajadores portuarios a través de sus asociaciones sindicales y los diversos usuarios finales y clientes a través de las asociaciones y federaciones. Con esta composición se garantiza la representatividad de todos los colectivos implicados en el sector portuario.

Uno de los primeros resultados del observatorio permanente ha sido la elaboración durante 2014 de su primer documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios en 2013, que elevó a Puertos del Estado. No obstante, el tiempo ha sido insuficiente para estudiar y determinar las variables de competitividad a seguir y monitorizar en el tiempo, así como para diseñar, desarrollar e implantar los sistemas de información que permitan recopilar de manera fiable, periódica y continua los correspondientes datos de los distintos servicios portuarios, que en su mayor parte deben ser aportados por las autoridades portuarias y por las distintas empresas prestadoras de servicio. Por ello, los análisis desarrollados y recogidos en el citado documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios han sido realizados sobre la base de los datos existentes en los distintos departamentos de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias. Son datos básicos que necesitan ser ampliados, mejorados y evaluados en su evolución a lo largo de los próximos años. Trabajaremos en incorporar nuevos indicadores cuya evolución temporal permita apreciar adecuadamente el éxito o fracaso de las estrategias empleadas para mejorar la competitividad de nuestros puertos.

Dicho esto, a continuación doy cuenta del contenido más relevante del informe anual de competitividad 2013. Describe la situación general de los servicios del sistema portuario español de titularidad estatal durante 2013, resumiendo los resultados del año y el estado del mercado de cada uno de los servicios y estableciendo recomendaciones para la implementación y mejora de la competitividad. Este informe se basa en los estudios internos que ya he señalado de Puertos del Estado y en el documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios hecho por los miembros del propio observatorio. En dicho documento se recogen los análisis, conclusiones y recomendaciones que los propios miembros del observatorio permanente aportan sobre el estado del mercado de cada uno de los servicios portuarios.

Como decía anteriormente, tanto para los análisis contemplados en el presente informe de competitividad como para los documentos de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios, se han tomado como referencia distintas bases de datos y documentación. A saber,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 4

la base de datos y estadísticas de tráficos de Puertos del Estado, la base de datos e indicadores del Cuadro de Mando Integral del sistema portuario, la base de datos e indicadores del Departamento de Servicios Portuarios de Puertos del Estado y la base de datos del registro de los servicios portuarios, que, como he señalado antes, debía implementarse por orden ministerial a partir de la ley, y así se ha hecho.

Para el análisis del mercado de cada uno de los seis servicios portuarios durante el año 2013 se han desarrollado una serie de indicadores. El objetivo de estos indicadores es determinar las características y analizar la competitividad del mercado. Han sido clasificados en cuatro apartados, según el aspecto al que se refieran principalmente. Constan: Primero, indicadores de grado de competencia, que se refieren al número de empresas prestadoras y licencias en cada puerto, así como los plazos de duración y otros datos de relevancia. Segundo, indicadores de recursos, que se refieren a los medios humanos y materiales de los que disponen las empresas prestadoras de los servicios. Tercero, indicadores de actividad, que aluden al número de servicios, a los volúmenes de cargas y a otras variables que aporten información sobre la actividad realizada por los puertos o por las empresas prestadoras. Y, cuarto, indicadores económicos, que son los relativos a los datos sobre facturación, tarifas, precios, descuentos, etcétera.

En los puertos, además de los servicios generales y de señalización marítima que corresponden a los organismos portuarios, se prestan los servicios portuarios por la iniciativa privada en un marco de libre competencia. Es un modelo aprobado por la última ley, la que pactamos con el Partido Socialista, que es la Ley 33/2010 —luego se aprobó el texto refundido—, y es un modelo de libre acceso reglado, sin que ello impida la regulación para que los servicios se presten en las debidas condiciones de seguridad y calidad en un régimen de mercado. En ese sentido, su prestación también está sujeta a obligaciones de servicio público.

Como decía, el informe aborda el estado del mercado de cada uno de dichos servicios portuarios. El artículo 108 del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante define los servicios portuarios como actividades de prestación de interés general. Textualmente establece que son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el transporte marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que son desarrolladas en el ámbito territorial de cada una de las autoridades portuarias.

Asimismo, la legislación portuaria efectúa la clasificación de los servicios portuarios del siguiente modo: a) dentro de los servicios técnico-náuticos se incluyen: el servicio de practica, el servicio de remolque portuario y el servicio de amarre y desamarre de buques; b) el servicio al pasaje incluye el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes y la de vehículos en régimen de pasaje; c) el servicio de recepción de desechos generados por buques incluye la recepción de los desechos y residuos de los anejos I, IV, V y VI del Convenio Marpol 73/78; y d) por último, el servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

Nuestro modelo legal de los servicios portuarios tiene por objeto garantizar que cualquier agente privado interesado pueda adquirir la condición de prestador de un servicio portuario, siempre y cuando cumpla los requisitos previstos en la ley y en el correspondiente pliego de prescripciones particulares; es decir, obteniendo la pertinente licencia otorgada por la autoridad portuaria, que no puede ser negada si cumple los requisitos del pliego.

El informe anual de competitividad analiza, en primer lugar, cada servicio portuario de forma independiente, a lo que paso a referirme. Empezando por el servicio de practica, resulta destacable el artículo 126 del texto refundido de la Ley de los Puertos, ya que en este servicio el número de prestadores está limitado a un único prestador en cada puerto, aunque será posible implantar una única licencia para todos los puertos gestionados por una misma autoridad portuaria, integrando las distintas sociedades de prácticos hoy existentes en los mismos, con la finalidad de hacer viable desde el punto de vista económico la propia existencia del servicio. Un caso ejemplarizante en este sentido son los puertos pequeños de las islas Canarias o de las islas Baleares, donde es difícil mantener este servicio en condiciones de rentabilidad en cada uno de los puertos. El servicio de practica está íntimamente vinculado a la retribución de los 225 prácticos que trabajan en los puertos españoles, ya que el resto de componentes de su estructura de costes tiene un peso reducido con respecto al total, solo un 27%. Aunque el análisis económico de este servicio pueda ser más simple que el de otros servicios portuarios, desde el punto de vista funcional u operacional presenta una mayor complejidad por la confluencia con otras normativas, en especial con el reglamento general de practica, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 9 marzo, y las disposiciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 5

al respecto de la Dirección General de la Marina Mercante. Como en la mayoría de los servicios portuarios, resulta determinante el aprovechamiento de las economías de escala que representa el número de buques atendidos, que depende del número de buques que entran en puerto y de la cantidad de exenciones de practica que tengan los capitanes de los buques. De este modo, los puertos donde la repercusión de los costes de los recursos de practica sea inferior por buque entrado en puerto serán, por regla general, aquellos con alto tráfico de buques en los que predomine el tráfico no regular.

En relación con el remolque, tengo que indicar que se trata de un servicio portuario más intensivo en capital, ya que los principales medios materiales del servicio lo constituyen los buques remolcadores. La realidad es que con respecto al mismo no se producen entradas de nuevos competidores, existiendo desde hace mucho tiempo un claro monopolio de los operadores de remolque en sus respectivos puertos de actuación y sin apenas cambios a lo largo de los años. La mayoría de las licencias para la prestación del servicio se reparten en cinco grupos empresariales. Uno de ellos presta el servicio de remolque sin competencia en dieciocho puertos pertenecientes a doce autoridades portuarias. Dados los costes de los medios materiales y la demanda existente en este servicio, es más difícil que pueda existir más de un prestador en aquellos puertos pequeños o medianos en relación con sus tráficos y, por tanto, que puedan abrirse a la competencia real. Por dicha razón, el trabajo de Puertos del Estado en los pliegos reguladores del servicio se está centrando principalmente en la adecuación de las tarifas máximas, que se repercuten contribuyendo a la competitividad de los puertos. Como es sabido, el uso del servicio del remolque depende de la tipología del puerto, de los factores climatológicos —viento, mareas, oleaje, etcétera— y de los medios de los que dispone el buque que requiere el servicio. Por ello, la modernización de la flota de buques de mercancía y pasaje ha hecho que el uso de este servicio sea cada vez menor. Los medios materiales precisos para el servicio, no solo el número de remolcadores, sino también las características de potencia y los medios para la cobertura de las obligaciones de servicio público, en caso de contaminación, incendio, etcétera, son factores esenciales que determinan la inversión y pueden provocar una barrera de entrada, en especial cuando pudiera entrar en un puerto un segundo operador. Tal y como se refleja en el informe, de acuerdo con la información disponible en los puertos españoles con mayores tráficos, como Barcelona, Algeciras, Valencia, Cartagena, etcétera, se considera factible la posibilidad de que opere un mayor número de prestadores que conjuntamente dieran servicio a toda la demanda prevista, en las condiciones de seguridad y calidad exigibles, a partir de la exigencia individual de los medios asociados a la maniobra más complicada existente en el puerto con total garantía de seguridad. Los puertos portugueses con menores tráficos que los citados, como Sines y Setúbal, están funcionando de este modo sin ningún tipo de problema.

Mención aparte merece el amarre portuario, el tercero de los servicios técnico-náuticos, cuyos medios principales están constituidos por mano de obra, los amarradores. Al tratarse de equipos de trabajo locales, en la práctica totalidad de los casos los pliegos se elaboran por puerto y no por autoridad portuaria. Es un servicio en el que es posible la existencia de varios prestadores en puertos con un elevado número de escalas, como actualmente ocurre en Ceuta, con tres titulares de licencia, o en Barcelona, Sevilla, Ferrol y Santander, con dos licenciatarios. Este servicio se está abriendo en este momento a la competencia real. Es razonable pensar que en ese servicio portuario y para un buen número de autoridades portuarias adicionales a las citadas existe la posibilidad real de que nuevas empresas accedan a la prestación aunque se trate del servicio que menor repercusión económica tiene en la cuenta de escala de los buques.

En cuanto al servicio al pasaje, debo recordar que no estuvo definido como servicio portuario hasta la entrada en vigor de la Ley 48/2003, por lo que se disponía de una menor experiencia en la regulación del mismo. Las principales instalaciones relacionadas con este servicio son las estaciones marítimas de pasajeros, públicas o concesionadas, las pasarelas para el embarque y desembarque de pasajeros y las rampas ro-ro para vehículos. Al igual que ocurre con el servicio de manipulación de mercancías, los servicios al pasaje están muy ligados a la ordenación y disposición del suelo portuario para su desarrollo. En ese sentido, los informes de Puertos del Estado a los pliegos del servicio tienen en cuenta que el artículo 111.5 del texto refundido de la Ley de Puertos estipula que con el objeto de evitar la limitación del número de prestadores de servicios por razones de disponibilidad de espacio, en las ordenanzas del puerto deberá asignarse espacio o capacidad de infraestructura para que puedan operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización de suelo en utilización privativa. Nuestro interés es el de evitar que por la vía del otorgamiento de concesiones se limite *de facto* el número de prestadores, posibilitando la existencia de multiplicidad de licenciatarios que presten los servicios al

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 6

pasaje sobre las terminales públicas, o se otorguen terminales en concesión que permitan la prestación del servicio sobre la misma a diversos prestadores, incluido, en su caso, el propio concesionario, como está ocurriendo ya en este momento en los puertos de las islas Baleares.

Por otra parte, muchas autoridades portuarias mantienen el criterio de ofrecer la prestación directa del servicio sin contraprestación en la generalidad de los casos, en lugar de la prestación por iniciativa privada, en cuyo caso se exige, lógicamente, un precio por sus servicios. Estas autoridades portuarias deberán adecuar esta situación publicando los pliegos que regulen el acceso a la iniciativa privada al servicio para ajustarse a lo definido en la Ley de Puertos.

Con respecto al pasaje, se puede concluir que en términos generales el servicio de pasajeros en régimen de transporte se realiza por autoprestación de las compañías navieras explotadoras de las líneas, siendo muy escasos los casos de empresas prestadoras del servicio ajenas a las propias navieras. Por el contrario, en el caso de cruceros con escalas de puerto base donde el servicio es amplio, existen algunos operadores pertenecientes a grandes grupos, asociados a las grandes compañías navieras de cruceros, y muy pocos licenciarios independientes. En cuanto a las compañías de cruceros en puerto de tránsito, existen pequeños operadores locales que prestan el servicio, o son las propias autoridades portuarias las que prestan los pocos servicios requeridos. Por las razones expuestas, y a pesar del importante número de pasajeros que circulan anualmente por los puertos españoles, prácticamente 29 millones de pasajeros, ya sea en régimen de crucero o en régimen de transporte, existen todavía pocos pliegos de prescripciones particulares de este servicio aprobados en la actualidad, ya sea al amparo de la Ley 48/2003, o al amparo de la Ley 33/2010, incorporado al texto refundido de la Ley de Puertos actualmente vigente.

A continuación me refiero al servicio portuario de recepción de desechos generados por buques. La entrada en vigor del sistema de gestión del servicio previsto en la Ley 33/2010 incrementó significativamente el volumen de descargas de desechos realizadas en los puertos españoles y con ello el volumen del negocio asociado a la prestación de este servicio se ha cuadruplicado en una década. Hay que entender —y hago un paréntesis en este sentido— que la Ley 33/2010 establecía una tarifa plana única en que el naviero podía verter todo el volumen de residuos pagando una única tarifa, lo que, como señalo, ha incentivado mucho el vertido y, por tanto, la mejora ambiental en este sentido, y también el negocio que ha generado a empresas prestadoras de la recogida de estos residuos. Así, en el conjunto de nuestros puertos, se ha pasado de recoger un volumen ligeramente superior a los 50.000 metros cúbicos hace diez años, a cifras superiores a los 200.000 metros cúbicos en la actualidad, incluyendo tanto residuos oleosos como basuras orgánicas. Este hecho, a su vez, ha dado lugar a la entrada de nuevos y numerosos prestadores, de manera que a día de hoy este servicio portuario presenta el mayor número de prestadores y un nivel alto de competencia real, con más de un prestador para cada anejo Marpol o tipo de residuo en la práctica totalidad de las autoridades portuarias, aunque todavía la situación respecto a la competencia es mejorable.

El análisis de los proyectos de pliegos de este servicio presenta cierto grado de complejidad por la necesidad de garantizar una adecuada coordinación e integración con la normativa establecida por las distintas comunidades autónomas donde radican las autoridades portuarias que son responsables de la gestión ambiental de los residuos, en materias como autorizaciones, condiciones de los tratamientos y de los gestores finales de los residuos, condicionantes ambientales en cada comunidad autónoma, etcétera. Además, los pliegos de este servicio también deben ser coherentes con los planes de recepción de residuos que las autoridades portuarias deben elaborar y actualizar cada tres años conforme a la legislación vigente. Se considera que una vía para facilitar la apertura de este mercado sería la racionalización de las condiciones de acceso a las licencias y de las exigencias de medios materiales, adecuándolos a los estrictamente necesarios para las operaciones unitarias que establece la ley, pudiéndose incluso segregar la prestación por zonas geográficas del puerto con exigencias de medios diferenciadas, zonas de pantanales de granel líquido accesibles solo por mar, frente a muelles y atraques convencionales que pueden ser atendidos únicamente desde el lado tierra.

También se debe hacer hincapié en el marco tarifario ya que conforme a la ley, la mayor parte de los servicios prestados son abonados directamente a los prestadores por las autoridades portuarias, conforme a lo que se aprobó en la ley, no por los propios buques. Así, son muy importantes las consecuencias que para los organismos portuarios tiene el balance con respecto a las tarifas fijas que, a su vez, perciben. En ese sentido, debe destacarse el importante desajuste que con carácter general se produce en esta balanza por las descargas del anejo V, basuras, en el caso particular de los buques de crucero, lo que aconseja una reflexión sobre la posible introducción de una tarifa fija específica para este tipo de buques.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 7

El servicio de recepción de desechos destaca por ser un servicio portuario muy predecible, ya que la mayoría de buques lo solicitan debido al pago obligatorio de la tarifa fija, como he señalado, y se conoce con antelación la llegada de los buques a puerto. Por ello, el factor determinante de la competitividad es la adecuación de los medios, tanto materiales como humanos, a las cargas individuales de trabajo.

Para finalizar, he de mencionar el análisis sobre la competitividad del servicio portuario de manipulación de mercancías. Al igual que ocurre con los servicios al pasaje, se trata de un servicio portuario en la mayor parte de los casos ligado directa e indispensablemente al uso privativo de superficies del puerto. Por ello, es igualmente importante determinar los espacios físicos del puerto en los que es posible desarrollar la manipulación de cada tipo de mercancía. Esta limitación en la disponibilidad de espacios puede dar lugar en puertos donde no existan superficies o muelles libres a que las concesiones otorgadas representen *de facto* una limitación en el número de prestadores. La Ley de Puertos permite otorgar licencia para uno o varios tipos de tráfico o de mercancía. Esta posibilidad es especialmente relevante y oportuna por la imposibilidad de determinar unos medios mínimos, concretamente de materiales, para la manipulación de tipos de mercancía distintos, cuando poco o nada tienen que ver entre sí los medios y operaciones para la manipulación de graneles sólidos, mercancía general convencional, contenedores o carga rodada. Por otra parte, en la regulación de este servicio y en su grado de competitividad tiene una incidencia importante el modelo de gestión de los trabajadores portuarios. Todas estas dificultades han dado lugar a que con posterioridad a la Ley 48/2003 únicamente las autoridades portuarias de A Coruña, Sevilla, Avilés, Villagarcía, Barcelona y Valencia hayan aprobado pliegos de prescripciones particulares del servicio de manipulación, permaneciendo regulado en la mayoría de las restantes autoridades portuarias por los pliegos de los concursos para la adjudicación de la gestión del viejo servicio público de estiba y desestiba. En la presente legislatura se está impulsando desde Puertos del Estado la elaboración de los proyectos de pliego para este servicio.

Por otro lado, en lo que afecta a este servicio los efectos que pueda tener sobre el nivel de competitividad del mismo, hay que tener en cuenta que la Comisión Europea denunció, a fecha de 14 de noviembre de 2013, la normativa que regula este servicio portuario ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 14 de diciembre de 2014, se publicó la sentencia que, como sus señorías conocen, requiere la modificación de la normativa española vigente por no ajustarse conforme a la misma a los tratados de funcionamiento de la Unión. Actualmente, se está trabajando en este tema, habiéndose establecido reuniones con empresarios y sindicatos del sector y con la propia Comisión Europea a estos efectos. En cualquier caso, se trata de un servicio en el que hay una cantidad suficiente de operadores y en el que existe una relación razonable de competencia, tanto entre puertos como entre operadores en un mismo puerto. Según la tipología de la carga operada —contenedor, carga general, carga rodada, graneles, etcétera— existen diferentes modelos de negocio y estructuras de coste, siendo tres los factores que más inciden en la competitividad del servicio: el coste del personal estibador, el del uso privativo de superficies del puerto y el coste de la maquinaria necesaria para prestar el servicio. En el caso concreto de los contenedores, sobre la base de un estudio hecho por el propio observatorio de costes para los contenedores de exportación, el coste medio de la manipulación asciende en España para un contenedor mayor de 20 pies, a 100 euros por contenedor, correspondiendo el 52 % a coste de mano de obra portuaria, el 27 % a maquinaria, el 10 % al coste del suelo y el 11 % a gastos generales de la empresa.

Expuesto lo anterior, me gustaría concluir con las recomendaciones incluidas en el informe anual de competitividad de los servicios portuarios de 2013, que permitirían mejorar la competitividad entre el sistema portuario español. En primer lugar, en el informe se considera importante que las autoridades portuarias actualicen los pliegos de prescripciones de los seis servicios portuarios, estableciendo cláusulas relativas a los indicadores de productividad y económicos que garanticen una mejor gestión de los servicios para incremento de la competitividad. En la actualización de los pliegos deberán tenerse en cuenta los siguientes aspectos. Primero, eliminar o corregir todas aquellas cláusulas que introduzcan, para el acceso a la prestación, exigencias excesivas o innecesarias de solvencia, de información, de características técnicas, de garantías financieras de seguros, etcétera. Segundo, minimizar las barreras de entrada y de salida de los prestadores actuales o potenciales, mediante un adecuado dimensionamiento de las exigencias de medios mínimos materiales y humanos. Tercero, orientar toda reacción y el contenido de los pliegos a la teórica multiplicidad de prestadores. Cuarto, demandar una adecuada calidad general de los pliegos, incluyendo estudios económico-financieros que soporten las propuestas de tarifas máximas y datos estadísticos que permitan valorar los medios mínimos exigidos. Por último, atender a las particularidades que concurran en cada autoridad portuaria o puerto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 8

En segundo lugar, el informe de competitividad considera necesario implantar tarifas máximas de los servicios portuarios que sean realistas. Para ello, se considera conveniente que cada autoridad portuaria establezca los correspondientes planes de negocio de cada servicio portuario, de manera que en los pliegos se puedan establecer unas tarifas competitivas que fomenten la actividad del propio puerto y la de los prestadores. Los pliegos deberán contemplar dos posibles situaciones. En primer lugar, existencia de un número suficiente de prestadores que garanticen una competencia real, en cuyo caso las tarifas por los servicios portuarios son libres conforme fija la ley y, en segundo lugar, la no existencia de un número suficiente de prestadores para garantizar la competencia real en el servicio, que es la situación más común en nuestros puertos, en la que serán de aplicación las tarifas máximas que se aprueben en el pliego de prescripciones particulares.

Por otro lado, se entiende necesario que las autoridades portuarias exijan a los prestatarios de los servicios portuarios el registro y comunicación de los datos exigidos en los pliegos de prescripciones particulares, imprescindibles para la correcta monitorización del servicio y la elaboración de los indicadores de los servicios portuarios. Como ha quedado patente, ha habido notables dificultades en la obtención de indicadores económicos ya que la fuente de información ha sido el propio licenciario que provee los datos a la autoridad portuaria pertinente. Sería conveniente que a futuro se puedan contrastar los datos con una documentación más apropiada, por lo que el informe sugiere exigir el cumplimiento de la separación contable de las actividades, exigida en el artículo 122 del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante. Asimismo, el informe considera conveniente la implantación de una aplicación o sistema informático para la obtención de los datos necesarios para la elaboración de los indicadores. El objetivo de este sistema sería optimizar la captura de datos, facilitar las tareas de las autoridades portuarias y favorecer la homogeneización de los mismos. También sería necesario, de cara a mejorar la competitividad del sistema portuario español, la obtención de indicadores de los servicios portuarios de los puertos extranjeros que son competencia directa para nuestro país, al objeto de comparar los puertos españoles dentro del mercado portuario europeo e internacional y, de este modo, poder avanzar en medidas que redunden en una mejora de su competitividad y eficiencia. Por último, se considera necesario que el observatorio permanente lleve a cabo un estudio internacional sobre los estudios técnico-náuticos, es decir, el amarre, el remolque y el practicaaje. Ese estudio permitirá conocer el estado del mercado en los puertos españoles en comparación con sus competidores extranjeros. Las conclusiones que se obtengan de este estudio permitirán establecer las recomendaciones y las acciones a seguir para mejorar la competitividad de los puertos españoles en un escenario internacional abierto y competitivo.

Pues bien, a la vista del contenido del informe de competitividad quiero compartir con sus señorías algunas reflexiones que suscitan sus resultados. Llama la atención indudablemente la ausencia de una competencia efectiva en la prestación de los servicios técnico-náuticos en la mayor parte de los puertos de interés general en nuestro país. Al margen del practicaaje, servicio para el que la propia ley limita el número de prestadores a uno por área portuaria, en los restantes servicios técnico-náuticos, remolque y amarre, se constata con carácter general la presencia de un único prestador en cada puerto. Si bien para el servicio de remolque, que requiere una fuerte inversión en medios, dicha situación puede obedecer a razones de tamaño del mercado en un buen número de puertos, en mi opinión, con una adecuada regulación a través de los pliegos del servicio, debería ser posible la existencia de más de un prestador en los puertos españoles de mayor tamaño. Para el servicio de amarre y desamarre, cuyo factor principal de producción es la mano de obra, estamos convencidos de que en la mayoría de nuestros puertos, incluso los de mediano tamaño, sería viable desde el punto de vista económico la presencia de más de un prestador. También es imprescindible analizar las tarifas máximas de estos servicios técnico-náuticos en la actualidad y destacar la gran dispersión existente entre los diferentes puertos para un mismo rango de GT, dispersión que crece a medida que aumenta el tamaño de los buques. Ello puede deberse en parte al dimensionamiento de los medios materiales y humanos necesarios para atender los tráficos específicos de cada puerto y los costes correspondientes a los mismos, pero estamos seguros de que también dicha dispersión obedece a la inercia de precios históricos, actualizados automáticamente cada año cuando estaban indexados al IPC, sin abordar realmente un profundo estudio de los mismos y de su correspondencia o no con los costes realmente incurridos. Considero que muchas autoridades portuarias, grandes y pequeñas, no se han planteado las tarifas de sus servicios técnico-náuticos como auténticas variables relevantes de la competencia interportuaria hasta hace pocos años. En el sector se sabe los puertos que son caros, pero tenemos que poner los medios para revertir esta situación sin incurrir en complacencias ni en resignación ante el actual *statu quo*.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 9

Por otro lado, la regulación del servicio de recepción de desechos generados por buques introducida en la Ley 33/2010 —con mucho éxito—, con el establecimiento de una tarifa fija que incentiva la descarga en puertos de estos residuos, ha tenido como consecuencia un importante incremento del volumen de actividad del servicio y con ello del volumen de negocio asociado a la prestación, lo que a su vez ha dado lugar a una creciente entrada de nuevos prestadores a este nuevo mercado. Podemos afirmar que en la actualidad el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques es el que presenta un mayor grado de competencia real en nuestros puertos.

Por lo que respecta a los servicios de manipulación de mercancías y al pasaje, su principal característica es su vinculación, como he señalado, con la ordenación y disposición del suelo portuario para su desarrollo, ya sea concesionado o público. La limitación física de dicho suelo introduce necesariamente restricciones al acceso de nuevos prestadores y en muchas ocasiones da lugar a situaciones de limitación de hecho del número de prestadores, por la imposibilidad de ofrecer espacios para la implantación de nuevos operadores. No obstante, ante esta tesitura, será fundamental conseguir que el desarrollo de las aguas abrigadas obtenidas en los últimos años gracias a las fuertes inversiones en diques de abrigo en nuestros puertos, amparadas por la obtención de fondos comunitarios, en el marco de autosuficiencia económica de los puertos y que garantizan la capacidad de crecimiento de nuestros puertos para las próximas décadas, contribuyan a aumentar la diversificación y la pluralidad de la oferta de servicios que cada autoridad portuaria puede ofrecer a los tráficos a los que sirve o pretenda captar, en el convencimiento de que la competencia real es una de las mejores vías para mejorar la eficiencia de nuestros puertos y, en consecuencia, su contribución a la mejora de la competitividad de la economía española.

Por último, quiero añadir, para concluir, que el informe anual de competitividad 2013 establece la base de los informes posteriores, proporcionando una visión del punto de partida en el que nos encontramos —esto para mí es el principal valor de este primer informe—, lo que nos permitirá que en el futuro se pueda obtener la evolución de estos primeros datos definiendo los efectos sobre los factores de competitividad y viendo el resultado de las medidas que se pueden ir tomando para mejorar la competitividad de nuestros puertos. Además, considero que la importancia del informe de competitividad 2013 que presentamos radica precisamente en eso, en ser el primero, en abrir un camino que año a año deberá irse profundizando en el conocimiento de la situación competitiva real de los distintos servicios portuarios que se prestan en los puertos españoles, no solo teniendo en cuenta la competencia intraportuaria, sino también la competencia interportuaria nacional e internacional.

Quedo a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme sobre esta parte la intervención y paso a referirme a la segunda comparecencia, sobre la situación del proyecto de ampliación de la base de Cartagena sobre El Gorguel.

La autoridad portuaria de Cartagena gestiona actualmente, como conocen sus señorías, las dársenas de Cartagena y de Escombreras. La primera está básicamente dedicada al tráfico de pasajeros, cruceros y mercancía general y la segunda fundamentalmente a graneles líquidos y sólidos. Como es conocido, desde hace unos años, la Autoridad Portuaria de Cartagena se está planteando la posibilidad de ejecutar una ampliación del puerto consistente en una nueva dársena en la zona denominada cala de El Gorguel, que se dedicaría a la operación de tráfico de contenedores, así como una terminal de tráfico Ro-Ro que permita aprovechar la situación estratégica de este puerto en el Mediterráneo.

Desde el punto de vista presupuestario, en el plan de inversiones vigente de la Autoridad Portuaria de Cartagena 2014-2018, se incluye una partida ya en ejecución de 3 millones de euros destinada a estudios previos para la dársena de El Gorguel, de los que ya se han ejecutado 1,5 millones de euros. Asimismo, existe una línea presupuestada para la propia obra por un importe de 524 millones de euros, a comenzar en 2018. No obstante lo anterior, esta inversión está condicionada al cumplimiento de una serie de requisitos como la aprobación del plan director, los resultados de los estudios complementarios previstos y, por último, la participación del sector privado en la financiación de la dársena, que deberá soportar una parte significativa de inversión que viabilice la iniciativa conforme a las previsiones de incentivar la inversión privada en nuestros puertos.

Actualmente el plan director elaborado por la autoridad portuaria de Cartagena se encuentra sometido a su tramitación medioambiental, conforme a los requerimientos legales, de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial aprobada al efecto. La tramitación ambiental del plan director de esta nueva dársena arranca a partir de un estudio de alternativas de ubicación en la que se decide finalmente la localización de la nueva instalación portuaria en El Gorguel por considerarse adecuada tanto desde el punto de vista técnico, de vinculación oferta/demanda, como desde el punto de vista ambiental.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 10

Tras la finalización del informe de sostenibilidad ambiental, el ISA, y su consiguiente información pública, el expediente se encuentra actualmente, como saben sus señorías, en la fase de comienzo de elaboración conjunta entre el Magrama y la Autoridad Portuaria de Cartagena de la memoria ambiental conforme prevé la ley. Tras el proceso asociado al informe de sostenibilidad ambiental, el Magrama ha señalado, en lo que se refiere a afectaciones a la Red Natura 2000, que existen repercusiones en el LIC/ZEPA de la sierra de la Fausilla y en el LIC medio marino, por lo que resulta de obligado cumplimiento lo dispuesto en la Directiva de Hábitats relativo al establecimiento de medidas compensatorias a adoptar, medidas que deben comunicarse por el Magrama a la Comisión Europea, que será quien decida si estas garantizan la coherencia global de la Red Natural 2000. A tal efecto, la Autoridad Portuaria de Cartagena está trabajando en el desarrollo del informe de las medidas compensatorias a elevar desde el Magrama a la Comisión Europea ante el posible efecto significativo o no que pudiera tener el proyecto sobre la Red Natura 2000. Este aspecto está siendo abordado a través de una serie de estudios técnicos encargados por la Autoridad Portuaria de Cartagena a la Universidad de Cartagena y al Instituto Español de Oceanografía. Adicionalmente y de acuerdo con la directiva mencionada, la Comisión Europea deberá valorar también la necesidad de este proyecto, por lo que se están realizando todas las gestiones necesarias a fin de recabar la valoración de la Comisión Europea para determinar si dicha zona puede considerarse o no estratégica, de acuerdo con la normativa aplicable, a los efectos de crecimiento de los tráficos en los puertos españoles. En esta línea de rigor técnico también se están realizando estudios de posicionamiento de esta nueva dársena en el Mediterráneo occidental encargados por la Autoridad Portuaria de Cartagena a consultoras de prestigio y renombre como es en este caso Ocean Shipping Consultants.

Por tanto, señoría, y en contestación a sus preguntas sobre el estado en el que se encuentra la tramitación de este proyecto, le informo que se están realizando todos los estudios necesarios y exigidos tanto de impacto ambiental como estratégicos a fin de cumplir con la Directiva de Hábitats y con la legislación europea y española al efecto, para que sea la Comisión Europea, en el marco de sus competencias, la que decida finalmente si las medidas compensatorias garantizan la coherencia global de la Red Natura 2000, así como si dicho proyecto puede considerarse de interés estratégico para Europa y para España. En definitiva, esta es la situación actual del proyecto.

No quiero terminar sin mencionar que además de la tramitación ambiental del proyecto, que depende de la decisión del órgano ambiental Magrama y, en última instancia, de la Comisión Europea, deberá existir un compromiso previo y cierto para la instalación de un operador que ofrezca las suficientes garantías y solvencia para aportar el tráfico objetivo así como para soportar una parte significativa de la inversión que viabilice la iniciativa. Es decir, serán las empresas navieras del sector las que en última instancia tendrán que valorar la oportunidad que ofrece para su negocio una iniciativa específica como es El Gorguel en competencia con otros proyectos del Mediterráneo occidental. No obstante, tengo que manifestarles que los estudios de mercado realizados concluyen que la terminal de El Gorguel será lo suficientemente competitiva y necesaria como para captar un nivel de actividad significativo, combinando flujos de transbordos y de cargas nacionales. Así, hay que tener en cuenta que en el Mediterráneo occidental y central los volúmenes de transbordo se han incrementado en un 84 % en los últimos diez años a pesar de la recesión global, debido fundamentalmente a la aparición de los megabuques y a la estrategia de estos de incrementar los tráficos de tránsito. Además, el Mediterráneo occidental ha ganado importancia respecto del Mediterráneo central, incluso teniendo en cuenta la influencia de los nuevos patrones de transporte, como el nuevo Canal de Panamá y el desarrollo de servicios directos hasta África occidental. Se puede anticipar un gran potencial de crecimiento hasta 2030. Les recuerdo a sus señorías que en este momento está previsto que en octubre próximo entre en funcionamiento la duplicidad del Canal de Suez, lo cual aportará nuevos elementos de competitividad para los tráficos con el Medio y Extremo Oriente.

Las predicciones elaboradas según las proyecciones, tanto de exportaciones como del aumento del PIB, sugieren un potencial de crecimiento hacia 2030 y de la estrategia del transporte marítimo internacional del 86%. Se prevé que el mercado de importaciones y exportaciones español aumentará de 5 millones en 2013 a 5,5 millones de TEU en 2015, hasta alcanzar 9,3 millones de TEU en el año 2030. La capacidad actual de manipulación de contenedores en el Mediterráneo occidental se ha estimado actualmente en 23 millones de TEU. La materialización de todos los proyectos que se están desarrollando o que se encuentran en fase de planificación en toda la región, Tánger Med incluido, Sines y otros puertos de nuestro entorno competitivo, aumentaría la capacidad de la región hasta unos 45,6 millones de TEU, incluyendo también el proyecto de El Gorguel.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 11

En lo que respecta a la demanda, las predicciones sugieren una utilización de esta capacidad planificada por encima del 70 % a partir de 2020. Sin desarrollar El Gorguel, el nivel de utilización de la capacidad planificada estaría cerca del 80 % en 2022, es decir, en niveles totales de congestión. Es una oportunidad de negocio que no debemos desaprovechar. La conjunción de todos estos aspectos hace que en El Gorguel se dé una buena oportunidad de interés general en términos de mejora de la competitividad del sistema portuario español, y hay que aprovechar oportunidades de negocio que si no van a ir a otros países, de cara a la competencia en el oeste del Mediterráneo occidental. Recuerdo a sus señorías que España goza de una posición geoestratégica privilegiada para los tráficos de tránsito por su confluencia entre las líneas este-oeste y norte-sur. Por tanto tenemos que tener infraestructuras adecuadas para aprovechar esa capacidad que mejora, entre otras cosas, la conectividad general y, por tanto, también la mejora de los costes para nuestras exportaciones e importaciones, sin perjuicio de que con carácter previo a este proyecto, como ya se ha subrayado, el Magrama en primera instancia y finalmente la Comisión Europea deberán pronunciarse conforme a la legislación vigente y a la Directiva de Hábitats, con el fin de que pueda continuar la tramitación completa de este proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Llorca, le agradezco su exposición. Comprenderá que, aunque usted habla de la competitividad desde el punto de vista de los propios servicios portuarios, además de a eso, yo me vaya a referir también a otras cuestiones que nosotros entendemos que también influyen en la competitividad de los puertos del Estado. Fundamentalmente, si me lo permite, me voy a centrar no en todos sino en tres de los puertos gallegos de interés general y luego le voy a plantear dos cuestiones, una a la que usted ha hecho alusión sobre el modelo de gestión de trabajadores de estiba y desestiba y otra cuestión de tipo laboral.

El propio informe de competitividad del año 2013 resume en cifras totales que el conjunto de los puertos españoles finalizó en 2013 con una rentabilidad —es decir, con una situación saneada— del 2,34 %, que es muy próxima al objetivo que estaba fijado. Sin embargo, habla de que los tráficos portuarios descendieron en el año 2013 en un 3,45 %, el equivalente a más de 458 millones de toneladas. Después habla usted —porque siempre se está refiriendo a 2013— de medidas correctoras que ya se fueron tomando —usted no, perdón, dice el informe y también usted lo ha mencionado en su intervención— para corregir esta situación que influye efectivamente en la competitividad.

Nosotros queremos referirnos en primer lugar al puerto de Vigo. Probablemente huelgue decir que Vigo sufrió un fuerte impacto al ser excluido de la consideración de infraestructura nodal o principal dentro de la red transeuropea de transportes 2014-2020. Hasta ese momento, hasta que se tomó esa decisión, había habido declaraciones por parte de la ministra de Fomento que defendía que se contemplase el puerto vigués como principal, pero la realidad es que un puerto de las características, del tamaño, del movimiento de tráfico y de la localización que tiene el puerto de Vigo —que entenderá que es fundamental para la economía de Galiza y de todo el Estado español— se ha quedado como una infraestructura secundaria dentro de la red europea. Nos preocupa seriamente que un puerto como el de Vigo, uno de los principales del Estado, se quede atrás, y en este sentido nos gustaría saber con qué planes cuentan para que esto no suceda. No sé si le compete a usted indicarnos o si tiene idea de qué inversiones se van a realizar para que esto no suceda y sobre todo cuáles van a ser las actuaciones para mejorar la intermodalidad; por cierto, intermodalidad a la que el informe hace mención no referida al puerto de Vigo, evidentemente, sino en general. Como digo, nos gustaría saber cuáles van a ser las actuaciones para mejorar la intermodalidad de un puerto de grandes dimensiones como el de Vigo. Precisamente nosotros entendemos que la intermodalidad es uno de sus puntos débiles. En concreto, y aunque en el informe no se alude a estas cuestiones, entendemos que en el caso de Vigo la falta de conexiones ferroviarias para el transporte de mercancías en concreto con el puerto seco de Plisan y con la terminal de Bouzas es un *handicap* importante para el crecimiento de la competitividad de este puerto. Por tanto, desde nuestro máximo interés, como usted podrá entender, nos gustaría saber qué previsiones tienen para incentivar la competitividad del puerto de Vigo.

En cuanto al puerto exterior de A Coruña, a finales del verano pasado, del verano de 2014, el Ministerio de Fomento propuso un trazado para el tren del puerto exterior de Punta Langosteira, un trazado que en aquel momento, y todavía hoy, provocó el rechazo no solo de los vecinos, sino también de los propios ayuntamientos de Arteixo y de A Coruña porque atravesaba distintos núcleos de población importantes.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 12

En una reciente respuesta parlamentaria a este grupo, al BNG, el Gobierno nos dice que estudiará todas las alegaciones a este respecto y posteriormente, una vez estudiadas las alegaciones, seleccionará el trazado de la línea ferroviaria a la dársena de Punta Langosteira. Después todavía se estaría a la espera de que el Ministerio de Medio Ambiente confirmase si el trazado elegido podría ser construido o no. No sé si usted, y esta es la pregunta, sabe si ya se ha tomado una decisión sobre el trazado a desarrollar definitivamente. En todo caso, teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento había adjudicado la redacción del estudio informativo en octubre de 2010 y había fijado el plazo para su entrega en diciembre de 2012 y finalmente esto se produjo en el verano de 2014 con una demora de casi dos años, tampoco sé si usted nos podría avanzar de qué previsiones temporales aproximadas podríamos estar hablando para el inicio de estas actuaciones.

Me voy a referir ahora, señor Llorca, al puerto de Ferrol. La Autoridad Portuaria de Ferrol está promoviendo la construcción de una viga de rodadura por la que podrían moverse grandes grúas de la terminal de Caneliñas y que sería el paso previo necesario para que pudiesen llegar a Ferrol grandes buques portacontenedores. Esta construcción fue adjudicada por la autoridad portuaria en octubre del año pasado, de 2014, por 3,7 millones de euros. En principio tenemos entendido que esta actuación tendría que estar finalizada en marzo de este año, marzo de 2015 y que, una vez realizada, permitiría el tráfico de portacontenedores y un crecimiento de la actividad en el puerto de Ferrol. En este sentido le preguntamos: ¿en qué estado exactamente se encuentra la construcción de la viga de rodadura y para cuándo se prevé su puesta en servicio? Una vez en funcionamiento y si efectivamente la actividad aumenta como se prevé —para eso se hace también—, consideramos ineludible la conexión ferroviaria también de este puerto, una conexión que eternamente está presupuestada, pero que nunca sale de la fase inicial. Tanto es así que el Ministerio de Fomento adjudicó la redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol a finales del año 2013 y fijaba un plazo de redacción de ocho meses, desde, insisto, finales de 2013. Pero a estas alturas todavía no está resuelto y no voy a entrar ya en los problemas que suscitó el trazado elegido también por Fomento. En todo caso, no sé si usted sabe o podría estar en condiciones de indicarnos en qué situación se encuentra la redacción de ese proyecto constructivo. A nosotros lo que nos gustaría saber es qué planes existen realmente para llevar a cabo esta conexión ferroviaria con el puerto de Ferrol, ya que, como le acabo de exponer, se está avanzando en otras infraestructuras del propio puerto y que, de aumentar su actividad, esa falta de conexión ferroviaria podría suponer dificultades a medio plazo.

Paso ahora a esas otras dos cuestiones generales, por decirlo de alguna manera. Existe, señor Llorca —seguro que usted lo conoce—, una importante preocupación entre los trabajadores de los servicios que actualmente gestionan directamente las autoridades portuarias por saber si los acuerdos que están teniendo lugar entre las propias autoridades portuarias y Sasemar pueden suponer algún tipo de cesión o externalización de algunos de los servicios gestionados directamente por las propias autoridades portuarias. Nos gustaría en todo caso, si usted tiene algún dato a este respecto, que nos informase de ello.

Por último, usted ha hecho alusión en su intervención efectivamente al modelo de gestión de trabajadores portuarios de estiba y desestiba y ha hecho alusión a la sentencia de finales de 2014 de la Unión Europea donde se requiere al Estado español una modificación de esa normativa. Sabe usted —seguro que lo sabe muchísimo mejor que yo— que hay muchísima preocupación entre los trabajadores portuarios de estiba y desestiba y que hay bastante descontento con lo que parecen ser los planes o la reforma normativa que se pretende. En todo caso, a nosotros nos gustaría saber exactamente —si usted lo conoce— cuál es la reforma que el Gobierno pretende llevar a cabo en aplicación precisamente de esa sentencia europea. Nos gustaría saber cómo va a incidir en la seguridad y en las condiciones laborales de estos trabajadores portuarios y también en el desarrollo de las tareas que estos trabajadores desempeñan.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Vasco. Doy la palabra a la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Gracias, señor Llorca, por las cumplidas explicaciones que nos ha dado. Tengo que confesar que comparto las reflexiones generales sobre el modelo que usted ha trasladado a lo largo de su disertación. Es verdad que la competencia es una buena fórmula para mejorar la eficiencia de nuestros puertos, tanto la intraportuaria como la interportuaria, y en ese sentido tengo que reconocerle también, como usted ya supongo que conocerá, que es objetivo de mi grupo reforzar precisamente el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 13

posicionamiento y el liderazgo de los puertos de Bilbao y Pasaia mediante un cambio de modelo que flexibilice, innove y permita generar precisamente mayor valor en los clientes y en el resto de agentes del territorio, que también es muy relevante.

Usted conoce bien que ambos puertos constituyen la gran puerta de acceso por mar hacia la Unión Europea para diferentes comunidades autónomas, no solamente para la vasca y para Portugal. Es obvio que la privilegiada situación geográfica de Euskadi coloca a ambas instalaciones en el centro de los grandes ejes transnacionales de infraestructuras dentro de lo que es el arco atlántico y además les confiere un carácter estratégico desde el punto de vista logístico, y eso para Euskadi es muy relevante. En este contexto también consideramos que la actual estructura organizativa y de gestión de los puertos vascos derivada precisamente de la normativa estatal de aplicación no se acaba de ajustar definitivamente a los nuevos retos y requerimientos que el mercado demanda en tanto que, en nuestra opinión, no nos permite realizar una planificación integral e integrada de las instalaciones portuarias a escala de la Comunidad Autónoma de Euskadi ni el aprovechamiento de sus múltiples potencialidades. Al final se establece una propia competencia entre los dos puertos vascos que tienen una dimensión absolutamente diferente y en ese sentido creemos que dificulta precisamente la puesta en marcha de estrategias de optimización de oportunidades tanto presentes como futuras. ¿Por qué? Creo que la propia regulación no es criticable *per se*, pero *de facto* y en la actual situación de las infraestructuras de transporte de mercancías en Euskadi ese modelo general diseñado por el Estado en la práctica impide explotar las sinergias existentes entre ambas instalaciones, y me estoy refiriendo al puerto de Bilbao y al puerto de Pasaia. Por tanto, hay que racionalizar los flujos y trabajar en términos de eficiencia, de esa eficiencia que creo que es necesario promover e impulsar. ¿Por qué? Porque dificulta la coordinación en la generación de nuevas infraestructuras y en la mejora de las ya existentes. Además —y esto es relevante—, limita las ratios de rentabilidad que, como usted bien conoce, son una herramienta clave para la determinación de las tasas y de las bonificaciones aplicables a los tráficos y resultan determinantes en la elección de los puertos por los operadores. Por último, tratándose de instalaciones singularmente diferentes en cuanto a características y dimensión, como decía anteriormente, son a su vez complementarias. Entendemos que el actual modelo impide la diversificación de los tráficos de mercancías tanto marítimos como terrestres en la búsqueda de un producto final más competitivo y, de paso, impide mejorar la situación de las empresas usuarias de estas infraestructuras creando empleo, cuestión extraordinariamente relevante si nos referimos a Pasaia.

Como usted bien conoce, por todas estas razones hubiera sido nuestra voluntad —y en este sentido presentamos una iniciativa en esta Cámara en esta legislatura— que la gestión de los puertos de Pasaia y Bilbao fuera completamente descentralizada y encomendada a una única autoridad portuaria. Creo que los argumentos a favor son múltiples y podría continuar con mi exposición, pero quiero hacer especial incidencia en uno de los aspectos. Como decíamos, la situación de la Comunidad Autónoma vasca es estratégica no solo para Euskadi, sino también para el Estado en general. Concretamente el puerto de Bilbao es uno de los centros de transporte y logística más importantes de la Europa atlántica y Pasaia en sí mismo constituye un instrumento fundamental para la industria y el comercio de su zona de influencia y una herramienta clave para la reactivación económica y la generación de empleo, que allí es muy relevante. Además —y esta es la parte en la que mayor incidencia quería hacer—, el impacto que va a tener la puesta en marcha de la futura red ferroviaria vasca va a incidir de una manera radical en la configuración del sistema global de transportes del Estado y en la conectividad de ambos puertos, puesto que Euskadi es al final un lugar de paso obligado para el acceso de la meseta hacia Europa. Por ello, consideramos que una nueva estructura organizativa nos permitiría mejorar las ratios en términos de competencia y eficiencia. Sin embargo, habida cuenta de la situación actual, quiero solicitarle desde mi posición de diputada, en representación del Grupo Parlamentario Vasco, que sigan apostando por estos dos puertos y que las infraestructuras cuyos proyectos en este momento se encuentran pendientes de aprobación y las infraestructuras que están en proyecto a corto plazo sean impulsadas con entusiasmo por usted y por su equipo.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Tiene la palabra el diputado don Ricardo Sixto Iglesias.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Señor Llorca, quiero agradecerle su comparecencia y decirle que mi grupo parlamentario —para eso están las diferencias políticas— no comparte la filosofía general de cómo se tienen que orientar el ajuste de costes y la competitividad. Tampoco comparte el punto de vista de otros grupos parlamentarios que defienden que el mercado es en última instancia el que tiene que liderar todas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 14

estas cuestiones para acabar consiguiendo ser más competitivos. Mi grupo parlamentario sigue pensando que la planificación de la economía es una virtud importante. En este caso concreto, el propio informe pone de manifiesto las importantísimas limitaciones que existen para la competitividad en el ámbito portuario. Entendemos que la planificación permitiría una mayor adecuación y un mayor ajuste de la dificultad que ha comentado usted en un momento de su intervención en cuanto a la revisión de precios y el ajuste de costes, que son históricos. Entendemos que habría que gestionar los puertos de otra manera, puesto que en la parte que depende más de las cuestiones de personal hay todavía indefinición. El portavoz del BNG le ha preguntado cuál es la línea a seguir en cuanto a las limitaciones que está marcando la Unión Europea respecto a determinados servicios de personal en los puertos de España. Por otro lado, las cuestiones que dependen de medios técnicos acaban estando monopolizadas por determinadas empresas, que son las únicas que tienen presencia sustancial en los puertos y que acaban decidiendo la mayor parte de su actividad.

Me gustaría preguntarle por dos cuestiones que no tienen que ver directamente con la competitividad, pero sí tienen que ver con los puertos de la zona de la que yo vengo, que son los puertos mediterráneos. En primer lugar, al final del informe, se mencionan coyunturalmente el corredor mediterráneo y la necesidad de mejorar infraestructuras no solamente portuarias, sino también ferroviarias en los puertos de la fachada mediterránea para continuar manteniendo el importante crecimiento que tienen. Puertos como el de Valencia, que son punteros en determinados tráficos, pueden ver ahogada su capacidad de crecimiento si no se complementa la posibilidad de distribuir la mercancía que llega y que parte desde el puerto con infraestructuras ferroviarias. En este sentido, hay un retraso —que no depende directamente de la autoridad portuaria, sino del Ministerio de Fomento— a la hora de implementar y poner en marcha determinadas infraestructuras necesarias y exigidas por la sociedad valenciana para favorecer este tipo de movimiento de mercancías. En segundo lugar, los puertos de Valencia y Alicante han estado en danza en diversos medios de comunicación por repetidos titulares relacionados con la mala gestión de sus autoridades portuarias —que no dependen solamente de la autoridad de Puertos del Estado, sino también de la Generalitat Valenciana— que han puesto en entredicho la capacidad y la buena gestión de los puertos valencianos. Mi grupo parlamentario ha trasladado su preocupación mediante reiteradas preguntas al Gobierno de España porque, como digo, estos puertos se han puesto en cuestión en los medios de comunicación valencianos.

Quiero resaltar el tema de los desechos, porque su gestión nos parece fundamental. Hay que continuar haciendo un esfuerzo importantísimo no solo por lo que tiene que ver con la cuestión medioambiental —capital para mi grupo parlamentario—, sino también por las importantísimas derivaciones que tiene en el sector turístico, que es fundamental en casi toda España, pero especialmente en el territorio valenciano. Tenemos un importante tráfico de mercancías en el puerto y, al mismo tiempo, hemos tenido importantes problemas de contaminación durante muchos años. Todos los esfuerzos que se hagan en este sentido son absolutamente necesarios para conservar el medio marino y para mantener en las mejores condiciones el medio costero que nos hace vivir a los valencianos, porque el turismo constituye una gran parte de nuestra economía.

Entrando en la ampliación del puerto de El Gorguel en Cartagena, ha comentado usted las cifras que se van a destinar a estudios previos: 3 millones de euros, un millón y medio ya gastado y 524 millones para gastar a partir del año 2018 ya en las inversiones concretas. Mi grupo parlamentario quiere trasladarle una cuestión fundamental. Usted ha ponderado todos los estudios previos que se están realizando, todos los indicadores y la necesidad aparente de la construcción de esta infraestructura, pero todas las autopistas que hay que rescatar, todos los aeropuertos sin aviones, en fin, todas las infraestructuras en las que se ha dilapidado el dinero estaban cargadas de estudios previos que decían que eran absolutamente necesarias, que garantizaban los tráficos, que iban a estar cubiertas y que eran absolutamente necesarias para el desarrollo económico y el futuro de España. Los estudios decían que iban a tener los coches, los aviones, los pasajeros o el tráfico de mercancías, exactamente igual que usted ha dicho respecto a esta infraestructura. También lo tenía el depósito de gas frente a Vinaroz. No sé si las cosas que pasan en este país pasan en otros, pero al final lo que nos hacen es convertir a España en titular en buena parte de los medios europeos por ser capaces de desarrollar importantísimas infraestructuras que, al final, no tienen un uso adecuado o suponen un ataque al medio ambiente, cuando no directamente un peligro para las personas, como en el caso del depósito de gas Castor. Dice usted que la Universidad ha hecho estudios, pero los propios medios universitarios han presentado un importantísimo número de alegaciones al estudio de impacto ambiental que usted ha comentado y que todavía depende de la resolución del Magrama. Mi

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 15

grupo parlamentario entiende que la necesidad y la viabilidad económica de esta ampliación no están justificadas; que no se ha evaluado adecuadamente la alternativa cero; que los cálculos de tráfico potenciales en los que se basa son irreales; que no se evalúa adecuadamente la relación con el resto de planes de puertos situados en el entorno; que no se ha respetado el principio de precaución; que la valoración del impacto económico y de la creación de empleo está claramente sobredimensionada; que se ha descartado la opción de Escombreras sin estudiarla como alternativa; que se han estudiado junto a El Gorguel otras cuatro alternativas, claramente inviables, para acabar justificando que la única posible es El Gorguel; que esto condena la importantísima actuación medioambiental que se ha estado haciendo para recuperar la bahía de Portmán y que hace que toda esa inversión acabe siendo clarísimamente dilapidada. En definitiva, es una infraestructura a la que se han presentado importantísimas alegaciones —no solamente se lo dice mi grupo parlamentario, sino que se lo ha dicho, desde muchas instancias universitarias, gente claramente formada y documentada—, y ya que el Estado, las administraciones públicas, llevan gastados 1,5 millones de euros en estudios previos y prevén gastarse hasta 3 millones, será mejor gastar 3 millones de euros en estudios previos y acabar desestimando con ellos una inversión claramente innecesaria, que dilapidar otros 524 millones de euros en unos cuantos años más para terminar teniendo otro puerto u otra infraestructura que no cumpla con las expectativas generadas y con los estudios previos que habremos pagado entre todos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió tiene la palabra don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, quisiera dar la bienvenida al presidente de Puertos del Estado, señor Llorca, y agradecerle la explicación que nos ha dado de este informe. También quisiera resaltar, puesto que esto no suele suceder y es de agradecer, que lo hemos recibido con un par de días de antelación. Esta es una buena práctica y, por tanto, es de justicia ponerla de relieve, puesto que nos ayuda en nuestro trabajo.

Entrando ya en el informe anual de competitividad del año 2013, voy a hacer unas cuantas valoraciones. Previamente, quiero decir que estamos en el año 2015 y, por tanto, deberíamos haber tenido el informe de competitividad del año 2014. Sin embargo, se nos presenta el del año 2013 —bienvenido sea— y además con un historial de incumplimiento de la ley, tal y como se ha relatado. Sería bueno hacer un esfuerzo para ser algo más actuales en estos informes que hacen referencia a aspectos de un ejercicio anterior. Fíjese, en el mundo privado, cualquier empresa, tenga la importancia que tenga, presenta sus cuentas, sus valoraciones, sus informes de competitividad como máximo en el mes de junio —seguramente antes— y no un año y tres meses después. Por tanto, valorando el hecho de que es importante tenerlo —es mucho mejor tenerlo que no tenerlo—, queda un esfuerzo importante por hacer. Si el Banco de Santander, que es algo más importante que Puertos del Estado, es capaz de presentar todas sus cifras en el mes de marzo, Puertos del Estado debe ser también capaz de presentar sus cifras de competitividad —algo muy importante— a lo largo del semestre —ya no digo del trimestre— posterior. Sería un símbolo de madurez y de eficacia que valdría la pena hacer. En cualquier caso, bienvenido sea.

Voy a leer a continuación una parte de este informe. Dice: Parte de este decrecimiento de 2013 puede ser debida a una menor demanda, pero también entra en juego la existencia de puertos de países cercanos que han podido ser más competitivos. La solución no es otra que ganar competitividad. Esto permitiría consolidar e incrementar los tráfico que actualmente son referencia, así como ganar e incrementar nuevos tráfico, con el objetivo de desarrollar la industria nacional por la vía de reducir sus costes logísticos. Ganar competitividad en el sector portuario se debe a reducir costes, aumentar en eficiencia y calidad y ganar en fiabilidad, es decir, ganar en productividad. Para ello, es necesario que se impliquen todos los agentes, entes, organismos, asociaciones y administraciones relacionadas con el sector portuario. Yo estaría bastante de acuerdo con todo este relato y diría que la competitividad no solo tiene que ver con la reducción de los costes, sino también con la capacidad efectiva de competir. En este tema tendría mucho que ver algo importante, que se nos reclama incluso desde las instituciones europeas, como es que haya una libertad auténtica de fijación de las tarifas portuarias, esto es, que los costes que debe sufragar alguien que quiere transportar algo a través de un puerto sean consecuencia de la suma —permítame la simplificación un tanto burda, pero útil a los efectos dialécticos— de los costes de los distintos servicios portuarios —a ello le dedica usted bastante atención— y de unas tarifas que, básicamente, tienen que ser capaces de pagar los costes de la parte pública, es decir, de la autoridad portuaria respectiva. Desde Europa se nos pide que la fijación de estos costes tenga que ver

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 16

con la realidad de cada autoridad portuaria y, por tanto, con los costes reales. Por tanto, estas tarifas no deben ser homogéneas y artificiales, sino adecuadas a los costes de la parte pública, es decir, prestada por un organismo tan público como es una autoridad portuaria. Me parece bien que analicemos la parte prestada por los particulares y que le dediquemos reflexiones, pero también debemos prestar atención a la parte pública, porque si en la parte pública no somos ejemplares, en la parte privada vamos a quedar algo sonrojados. A los que somos absolutamente defensores de modelos de colaboración público-privada —y el modelo portuario español es un modelo perfectible, pero es un modelo en ese sentido— nos parece que esta exigencia de cambio de régimen tarifario, con un grado de libertad absoluto por parte de las autoridades portuarias, debería ser un objetivo, puesto que forma parte de eso que usted llama competitividad.

Voy a hacer una síntesis de lo que usted nos ha contado y de lo que hemos podido leer. Si me equivoco, corrija-me. Practicaje, sin competencia. Remolque, régimen de monopolio. Amarraje, poca competencia. Pasaje, autoprestación. Desechos, alta competencia en casi todos los puertos, con algunos elementos preocupantes de poca adecuación a los costes de las realidades en algunos temas, por ejemplo, los cruceros. Es evidente que un barco con 5.000 personas comiendo y bebiendo a la desesperada, cuando llega a un puerto, tiene cantidad de desechos. No es lo mismo que un barco lleno de contenedores pero con 15 marineros; no tiene nada que ver. Comprendo muy bien la tarifa única, que además ha tenido un efecto ambiental muy positivo, pero si queremos —el puerto de Barcelona quiere, como supongo que quieren otros puertos de España y me imagino que a Puertos del Estado también le interesa— que funcione el tema de los cruceros, deberíamos resolver ya la cuestión de que no salgan las cifras, porque las cifras no salen y esto nos afecta.

Finalmente, en cuanto a la manipulación de mercancías, nos ha dicho que ha habido pocos contratos nuevos que reflejen la voluntad de la competitividad. Hay algo que supongo que hoy no toca, pero que es básico en esta cuestión, y es resolver la cuestión de la estiba. Estaría bien que pasara a vernos otra tarde de estas soleadas y nos contara algo sobre este tema, sobre lo que se quiere negociar, porque este es un asunto de gran magnitud. Me parece muy bien que usted nos venga a contar algo de 2013, pero comprenderá que a mí me pagan los ciudadanos no para analizar algo de 2013 sino para que aclare qué puede pasar en relación con un problema que tenemos en estos momentos. Quieren saber qué piensa el Gobierno, qué va a hacer el Gobierno. Repito, hoy seguramente no toca, pero de esto nos hemos enterado por la prensa, y cuando en un país alguien se entera por la prensa de lo que sucede en una cuestión tan importante es que algo no funciona. Seguramente nosotros mismos no somos capaces de hacer bien nuestra función de control al Gobierno y como, humildemente, tengo la pretensión de intentar hacerlo lo mejor que puedo, voy a exigir información. Supongo que el presidente de la Comisión y las señoras y señores diputados comparten esta cuestión, comparten que en un tema de tal relevancia el Gobierno debe encontrar la manera de dar cumplida y puntual información a los grupos, entre otras cosas porque —lo sabe el presidente de Puertos del Estado—, si no se nos informa, cuando emitamos opiniones seremos menos rigurosos. En la ausencia de información y en la falta de comunicación hay riesgos importantes.

Voy acabando. Creo que este es un informe importante. Ha dicho usted dice que hemos sido menos competitivos porque han entrado en juego puertos de países cercanos. Aquí se ha hablado de Sines, que es una competencia real. Estaría muy bien que en el próximo informe, aparte de los datos de los puertos españoles, supiéramos cómo funciona esto en Sines o en Tanger Med... **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. Sí, pero no está aquí. Estas son cuestiones que vale la pena tratar.

Para acabar —creo que este es un tema importante—, quisiera manifestar una cierta preocupación de la Autoridad Portuaria de Barcelona por algunos recursos que han sido interpuestos por Puertos del Estado. Quisiera preguntar si van a ser resueltos y, en este sentido, quisiera manifestar algo que es muy importante. La Autoridad Portuaria de Barcelona, que ha sido tradicionalmente y es una autoridad portuaria muy eficiente, en el año 2014 ha tenido un resultado, desde el punto de vista de la contabilidad ya aprobada —pendiente de pasar el análisis de cuentas, pero ya aprobada—, mucho menor, prácticamente la mitad, que el de 2013. El señor presidente lo conoce y a lo mejor algunos señores diputados también, pero yo les voy a informar: 74,8 millones en 2013 y 37,4 millones en 2014. Repito, está pendiente de la auditoría, pero creo que la auditoría no va a dar resultados muy distintos.

Quiero explicar de forma muy clara, para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», que esta disminución es debida básicamente a cuatro factores, que podríamos decir que son extraordinarios —tres



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 17

se produjeron en 2013 en un sentido positivo y uno en 2014 en un sentido negativo— y que afectaron a esta caída de ingresos, que es ciertamente relevante, pero que no quita ninguna trascendencia a la buena gestión del puerto de Barcelona. En las cuentas de explotación ordinaria, el resultado prácticamente se mantiene, a pesar de la bajada de tasas, que es poco significativa. De estos 37 millones de diferencia, son prácticamente 5 millones; no es significativo. Las cantidades importantes que explican esta diferencia son, en primer lugar, que en 2013 hubo una plusvalía importante por la venta, siguiendo las instrucciones de la política del Estado de que había que desprenderse de participaciones de la Sociedad Creuers del Port de Barcelona S.A.; en segundo lugar, que, en 2013 también, se computó un crédito extraordinario recibido por parte del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas para compensar los importes derivados de la Sentencia del Tribunal Constitucional que anulaba las tasas portuarias que la Autoridad Portuaria había pagado previamente, como otras autoridades portuarias; en tercer lugar, el beneficio obtenido en 2013 del justiprecio determinado por el Tribunal Supremo por la expropiación de las fincas del Prat de Llobregat, y en cuarto lugar, en 2014, la pérdida correspondiente a la provisión por el deterioro de las participaciones de la autoridad en la Sociedad Consorcio de Parques Logísticos y Barcelona Strategic Urban Systems. Es importante que tengamos la máxima confianza en todo el sistema portuario y en todas y cada una de las autoridades portuarias. Estoy convencido de que esto es compartido por el señor presidente de Puertos del Estado y me gustaría oír de su voz que efectivamente es concededor de este menor resultado, pero que este no puede ser imputable a una mala gestión —creo que a nadie se le puede ocurrir hacerlo— sino a un cúmulo de resultados perfectamente auditados, fruto de sentencias y que la auditoría y la propia Intervención General del Estado comprobarán en los próximos días.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Doy la palabra a su portavoz, don Luis Gordo Pérez.

El señor **GORDO PÉREZ**: Bienvenido, señor Llorca.

Ha presentado aquí el informe de competitividad como si fuese el bálsamo de Fierabrás, al menos esa es la sensación que he tenido. Además, nos ha llegado a decir que hemos perdido ocho años, y la verdad es que cuando he tenido tiempo de ojear el informe mi primera visión me ha hecho pensar que ustedes han perdido tres años, porque el informe no es sistemático —ustedes han hecho seis subsistemas de información—, no es un informe integrado ni integral, tiene indicadores francamente pobres —una gráfica, nada de comparación, ningún indicador sugerente para la toma de decisiones— y, como usted mismo ha reconocido, le faltan indicadores de mejora. Sinceramente, me parece que no es un informe para esconder. El presidente nos comentó en su momento, cuando se reunió la Mesa, que nos lo haría llegar; he visto que está fechado en marzo y nos ha llegado ayer. Es una práctica que no aporta nada, como no aporta nada, en síntesis, el informe.

Lo que sí se nos ha hecho llegar ha sido el informe de gestión —que lo tuvimos en marzo— y en él se constata que hay una caída del tráfico de 16,5 toneladas, fundamentalmente en graneles sólidos —la mitad—, y unos gastos de explotación que me ha parecido ver que son crecientes, sobre todo en servicios exteriores. Me sorprende también mucho la alta litigiosidad. La Autoridad Portuaria de Las Palmas tiene 8,2 millones de euros en litigiosidad y la aportación del Estado para este año era del orden de 13 o 14 millones. Está recogido en el informe. También compruebo que no es que haya caído la inversión —no entro a analizar las causas de la caída de la inversión—, sino que hay un porcentaje de ejecución de la inversión, según consta en el informe, del 64 %. Autoridades portuarias como A Coruña, Almería, Bilbao, Las Palmas o Santa Cruz de Tenerife tienen en sus actuaciones una ejecución bajísima y en algún caso tendente a cero.

Estas son cuestiones coyunturales. Voy a entrar en lo que realmente creo que nos ha de ocupar, que son los problemas estructurales. Estoy de acuerdo con usted en que la posición geoestratégica privilegiada de la península ibérica hace que nuestros puertos estén en unas rutas envidiables, mucho más cuando estamos en un proceso de globalización económica y cuando es determinante el posicionamiento de los centros de producción y los costes logísticos. De ahí la importancia de tener un sistema portuario eficiente. Tenemos en cuenta también que gran parte de las importaciones y exportaciones entran por nuestros puertos. Concretamente, el 60 % de las exportaciones y el 85 % de las importaciones pasan por puertos de interés general, 53 % con Europa y 93 % con el resto.

Además, tenemos una ley —me recordaba el portavoz— de consenso, que ustedes se han saltado a la torera, porque han introducido amplias modificaciones fuera del consenso. La ampliación de los plazos concesionales de una forma desproporcionada está transformando no solamente las actividades, sino

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 18

también las instalaciones esenciales, llevándonos a un monopolio de hecho, como usted ha reconocido y como también le ha indicado el señor Macias. Es urgente llevar estas modificaciones que ustedes han introducido a la búsqueda del punto de equilibrio. Para eso es necesario modificar la legislación. Tenga en cuenta que la mitad de las inversiones y más del 80 % de la facturación en el sistema portuario lo están efectuando en el momento actual empresas privadas, con una entrada de fondos de inversión que sin duda está cambiando el mapa de una manera clara. Usted también ha reconocido que la competencia intraportuaria era muy escasa, solamente en algunos servicios técnico-náuticos, y yo le añado que en algunos grandes operadores de los grandes puertos. Pero el problema estructural de fondo es que tenemos un conjunto de puertos de interés general con un elevado número de puertos muy pequeños en ámbitos territoriales que incluso compiten entre ellos. Esa competencia en muchos casos tiene un objetivo de venta cortoplacista, pero conlleva una pérdida de eficiencia y una productividad baja para la economía del conjunto. Este es el auténtico problema. Puede haber alguna disfunción entre el binomio puertos y autoridades portuarias. Quizá no estaría de más que usted compareciese para analizar esa situación, porque creo que es importante.

Me voy a centrar fundamentalmente en la ampliación de los plazos concesionales como consecuencia del Real Decreto-ley 8/2014, un decreto orientado a la mejora de la competitividad y de la eficiencia y cuyo objetivo no era otro que favorecer especialmente a las empresas estibadoras, muy afectadas por la crisis. Este planteamiento tiene dos problemas, uno de forma y otro de fondo. En cuanto a la forma, resulta especialmente farragosa la definición de los supuestos y de los procedimientos, y usted lo sabe muy bien. Han tenido que ampliar seis meses y no ha sido suficiente, porque un gran porcentaje de las empresas interesadas, aproximadamente el 80 %, tiene dudas en torno a la inversión privada requerida o a la forma de valorar la concesión. No diga que no, porque es una realidad constatable, que además nos está creando problemas. En cuanto al fondo, si usted está marcando el centro neurálgico del problema en el monopolio de la competencia, al final ustedes han ido a concesionar el dominio público más allá de treinta y cinco años, lo que de hecho nos lleva a setenta y cinco años en algún caso, con una concesión intergeneracional que en realidad es una hipoteca de por vida del erario y la sociedad pública, más cuando los tráficlos afortunadamente están volviendo a niveles anteriores a la crisis. Pero con tráficlos volviendo a posiciones anteriores a la crisis lo que están haciendo es una venta patrimonial del Estado encubierta a fondos de inversión —llámelos como quiera—. Es la realidad constatable.

Ha tocado el señor Macias también el plano laboral. Usted sabe perfectamente que desde los tiempos de Maricastaña hay una norma laboral excepcional que da unas ventajas diferenciales, ya no solamente en aspectos económicos y en honorarios. En las últimas regulaciones de 2003 trasladaban el pasivo laboral a las empresas pensando que tenían suficiente capacidad para solucionarlo, pero no ha sido así. Ahí está la sentencia de hace dos o tres meses del Tribunal Europeo de Luxemburgo, que ha venido a poner clara la situación y que daba ciertos visos de flexibilidad, pero hete aquí —que es donde quiero llegar— que en el informe —creo que además lo firma usted, no sé si es usted o su centro directivo— que recibe Bruselas hay una clara alineación con la sentencia que facilita su complemento. Hasta ahí no hay nada que decir. Ustedes saben dónde quieren llegar. Sin embargo, en el mes de febrero ustedes iniciaron conversaciones con la coordinadora en las que el Gobierno asume con ella el compromiso de no iniciar ningún proceso negociador o legislador sin su aprobación. A todo esto, la oposición al margen, por supuesto, damos calambre. De nada valen las buenas palabras del portavoz de que vamos a hablar o a tener una puesta en común porque —ustedes sabrán dónde van— lo cierto es que la contradicción es permanente. Aclárense en un problema tan delicado como este. Ustedes saben que estos temas son muy delicados y pueden tener unas consecuencias desastrosas para el país cuando gran parte de las exportaciones e importaciones, como he recordado antes, entran por ahí.

En lo concerniente a la estrategia de desarrollo portuario, del lado del mar han sobrado inversiones. Tenemos gran parte de los terminales y espigones con un porcentaje de un 40 % de utilización. Esto es clave. A mí me enseñaron que la capacidad instalada tiene que ir en consonancia con la utilización porque, si no, aparecen ineficiencias, que es lo contrario a la competitividad. Estos son los auténticos problemas estructurales. Sin embargo, tampoco se han desarrollado suficientemente los accesos viarios y ferroviarios. ¿Para qué? Pues para garantizar la viabilidad y la intermodalidad. Acabo de estar con la presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva. Usted conoce bien Huelva y sabe que es una isla. Pero también Algeciras, donde tuve oportunidad de acompañar al diputado González Cabañas, el principal puerto del Mediterráneo, no tiene una salida ferroviaria, y de nada sirve que en dos presupuestos consecutivos se consignent 50 millones de euros, que más 50 millones suman cero de inversión, por mucho que la señora ministra en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 19

el hemicycle nos recuerde una vez más que han sido 50 millones de euros. Diga usted conmigo que no, cero millones de inversión el año anterior y este, la salida ordinaria. Por tanto, hay un problema. Pero además ustedes se están hipotecando. No aparecen partidas en los Presupuestos Generales del Estado para abordar esas infraestructuras de acceso, de intermodalidad. ¿A quién lo confían? A los fondos Feder, fondos de cohesión, pero también al fondo de accesibilidad ferroviario, del que ahora hablaremos, y a los supuestos de la ampliación de periodos concesionales. Es incompatible. Si ustedes se refugian en la ampliación de los periodos concesionales, al final se están haciendo trampas en el solitario, porque quien amplía la concesión para hacer inversiones al final les tiene atados, nos tiene atados a todos los españoles. Por tanto, la ineficiencia es consustancial. ¿Por qué no aparece en los Presupuestos Generales del Estado? Tampoco ADIF, cuya deuda, como bien sabe usted, crece exponencialmente; crece, crece y crece, por más que se nos quiera explicar.

Además, han inventado también en el real decreto un fondo muy controvertido, y lo sabe. Es un fondo que ustedes no han dialogado ni han puesto en común con las autoridades portuarias. Intentan primar o gravar a aquellas autoridades portuarias que son más eficientes, lo que es incompatible con la propia naturaleza. Lo lógico es que ustedes hubiesen buscado un proceso gradual de convergencia; lo tienen que eliminar, eso no vale. Ya no le pido —lo han hecho por real decreto-ley una vez más— que lo hubiesen negociado con nosotros, con los diferentes grupos parlamentarios; realmente no tiene ningún sentido. Dicho de otra manera, ustedes lo que están haciendo es dar tumbos, pero no hay un proyecto ni una línea clara. Un medio instrumental como puede ser un informe —de la calidad que quiera, no voy a entrar, da igual— no es la solución a un problema. Por eso le digo, y le decía al principio, que ustedes han perdido tres años.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido nuevamente a esta Comisión, señor Llorca, presidente de Puertos del Estado, que comparece para dar cumplimiento legal al texto refundido de la Ley de puertos y de la marina mercante y para presentar por primera vez, como se ha destacado, el informe anual de competitividad del año 2013.

En primer lugar, creo que hay que felicitarlo; hay que felicitar a Puertos del Estado y hay que felicitar al organismo del consejo rector de puertos y al observatorio permanente por la realización de este trabajo, independiente, como se ve reflejado en el informe y como usted ha señalado luego con sus propias críticas y recomendaciones. En definitiva, creo que el trabajo que se nos presenta hoy es un buen trabajo que, por fin, llega al Congreso. Resulta curioso que se destaque o se eche en cara que se han perdido tres años —ahora veremos que no son tres años— cuando este mismo informe lo que demuestra es que se han perdido ocho. Es decir, frente al incumplimiento, uno más, de los Gobiernos socialistas de cumplir con la ley, les encanta convivir con el incumplimiento de la ley, porque ya la ley aprobada en el año 2003 obligaba a que a partir del ejercicio 2004 se trajera este estudio de competitividad, no se ha elaborado, es decir, se ha menospreciado a la ley, se ha menospreciado el control de la actividad portuaria durante dos legislaturas. Y ahora, como si no pasara nada, como siempre con una ausencia de memoria que hay que hacérsela ver —yo creo que hace falta una especialidad médica para todos los cargos del Partido Socialista porque jamás se acuerdan de su situación—, se nos echa en cara un retraso de tres años, que no es verdad, olvidando el desprecio y el incumplimiento de la ley durante ocho años. Vamos a ser un poquito serios, vamos a tener un poquito de visión de conjunto y vamos a ver cuál es, de verdad, la trascendencia de las cuestiones.

Efectivamente, estamos viendo el análisis de la competitividad de nuestro sistema portuario del ejercicio 2013. Ha pasado más de un año desde el ejercicio 2013, pero hay que recordar que teníamos que esperar a los análisis y a los cierres de cuentas de todas las autoridades portuarias; había que poner en marcha el mecanismo, porque no se había hecho, y hay que recordar —se ha ido el señor Macías— que las autoridades portuarias están sometidas a un régimen previo de aprobación definitiva de sus cuentas y de sus números, lo que se produce en el mes de junio. Las cuentas del mes de marzo del Banco de Santander que ha valorado son provisionales, no están aprobadas. Evidentemente, el observatorio no puede hacer su análisis sobre competitividad hasta que no sean definitivas, lo que ocurre a finales de junio, el día 30. Evidentemente, necesitan el análisis de todas en conjunto, su valoración, su sometimiento... Por tanto, digamos que no disponer de las de 2014 está más que justificado porque no está aprobada todavía ni una sola cuenta de ninguna autoridad portuaria del año 2014. Por tanto, no se ha perdido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 20

ningún plazo y tenemos este primer informe con el suficiente rigor, para empezar. Por lo tanto, yo creo que hay que felicitarlo. Traslade las felicitaciones a los redactores, porque usted viene aquí a presentarlo, con independencia de la redacción del mismo, ya que evidentemente —y se demuestra en las críticas— se hace con independencia de cuál sea el responsable de la gestión, no solamente de Puertos del Estado, sino de cualquier otra autoridad portuaria. Por eso, en nombre del Grupo Parlamentario Popular le pedimos que haga usted traslado del buen trabajo que consideramos que se ha hecho.

Señor Llorca, yo creo que también debo hacer constar que usted ha tenido una intervención que le honra; una intervención modesta. No ha querido usted poner ningún énfasis en logros que, indudablemente, se deben a la gestión que usted dirige, sin ninguna duda. Incluso ha sido usted crítico y no ha tenido ningún inconveniente en, lejos de las recomendaciones que señala el propio análisis, señalar cuáles son los puntos críticos en los que cree que debemos mejorar. Me parece importantísimo que se venga a hacer esto al Congreso; también es de las primeras veces que vemos una actitud y una actuación como la suya y también le tengo que felicitar y valorar expresamente por eso. Además, tras el informe y su intervención queda claro y prístino que nuestro sistema portuario es competitivo, que los objetivos para conseguir más competitividad de los puertos están claros, se sabe cuáles son, se sabe hacia dónde hay que dirigirse y que, evidentemente, también se parte de la competencia entre los prestadores. Esa competencia entre prestadores tiene que estar basada en la amplitud de concesiones. Luego haré una pequeña referencia a que hay que saber bastante más de puertos como para criticar si se amplían los plazos portuarios de las concesiones, sabiendo que todas las concesiones no son para el ejercicio de servicios portuarios, como se refiere en este informe, son para otro tipo de concesiones, en las cuales se está hablando de no prestación de servicios portuarios. De la misma manera que hay quien puede pretender que no haya competencia entre prestadores de servicios y que tengamos que volver a un tipo de planificación soviética.

Yo comprendo a quien defienda que volvamos a la planificación de los soviets. Este tema de los soviets está empezando a tener otra vez cierto crecimiento. Se le olvida a la gente que los soviets son precisamente los grupos ciudadanos, con independencia de cualquier tipo de visión global del Estado y de los servicios portuarios, pero está bien. Vuelvan los soviets a planificar nuestros puertos, no pasaría nada. Yo creo que estaría muy bien que nosotros nos diéramos cuenta ahora mismo, que España se diera cuenta, de que nuestros puertos no son competitivos y de que sí van a ser competitivos volviendo a una planificación soviética. Eso no supondría que, a pesar del régimen que se está estableciendo, Puertos del Estado no siguiera dando ejemplo, porque Puertos del Estado ha bajado tarifas. Es decir, cuando aquí se trata de defender que hay un régimen que puede tener, en algunos sentidos, falta de competitividad porque no existe más que un prestador —porque a veces hay incompatibilidades, como usted ha puesto de manifiesto— Puertos del Estado se ha preocupado de ello bajando tarifas. Usted mismo ha dicho que cuando hay más de un competidor la tarifa es libre y cuando no, se limita; es decir, Puertos del Estado con su gestión está dando ejemplo de lo que es una gestión hacia la competitividad.

Otro aspecto que tampoco se quiere destacar es el de la transparencia. Usted, haciendo referencia al informe, ha dicho que el establecimiento del registro de empresas en cada una de las sociedades portuarias y el registro general en Puertos del Estado es un clarísimo ejercicio de transparencia que todo el mundo demanda, pero que en este momento nadie recuerda. Por tanto, el informe no solamente es real, sino que además avala la gestión. También me gustaría haber hecho alguna referencia a algunos puntos concretos del informe, que creo que están claros, pero quiero ir un poquito más allá de su intervención porque lo que evidentemente se traduce no solo del informe, sino de su intervención es la inquietud por mejorar. Existe una clara inquietud por mejorar en la gestión portuaria, como así se desprende de las palabras del presidente de Puertos del Estado.

Es evidente el estudio de los puertos internacionales, al que usted se ha referido como elemento determinante, para saber dónde estamos. Está claro: Tánger Med, Sines e incluso los puertos italianos están en competencia, pero nuestra situación geoestratégica es clara, es donde estamos desde siempre, no nos hemos traído España ahora aquí, a la conjunción entre el Mediterráneo y el Atlántico por casualidad, estamos aquí porque hemos querido ser españoles. Pero sí que estamos atentos e inquietos por la apertura a la duplicación del Canal de Suez y la puesta en servicio de los buques post-Panamá traerá evidentemente unas consecuencias —a las que luego me referiré cuando hable del puerto del Gorrel— que nos ponen en una situación de mejores condiciones y circunstancias. Creo que eso demuestra que Puertos del Estado va a trabajar en el camino adecuado y por supuesto también en la inquietud por mejorar la libre competencia en los servicios técnico-náuticos. Indudablemente estos servicios técnico-náuticos, dada su historia y su evolución, o sus inversiones, como, por ejemplo, en el tema de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 21

remolcadores, implican una necesidad de actuar. Ahora bien, si se ha visto el estudio —yo no sé si alguien ha pasado de la cuarta página— se aprecia de los gráficos sobre este tipo de servicio técnico-náutico que existen —puede ser que exista algún mayoritario, según la zona náutica— otros prestadores de los servicios.

Lo que está claro, señor Llorca, es que su comparecencia no era para que usted informara sobre la situación de cada puerto o sobre la conexión viaria, tampoco para que confundamos aquí y mezclemos críticas porque la inversión haya bajado y al mismo tiempo digamos que tenemos infraestructuras infrautilizadas. Ya no se invierte porque ya se ha invertido en otros ejercicios y ahora se está en el proceso en que, como muy bien dicen los estudios —a los que usted se ha referido y a los que yo también aludiré posteriormente— del Ocean Shipping Consultants, que implica que tenemos que estar mirando hacia nuestras necesidades de cobertura del año 2020 o del año 2030. Por lo tanto, ese grado de ocupación de nuestras infraestructuras portuarias en el año 2020 que sean superiores al 80 % implica saturación. No hay que analizarlos al ejercicio 2013, que es al que nos estamos refiriendo, sino al ejercicio 2020; hay que ver nuestras infraestructuras en el año 2020 y en el 2030, no ahora. Por tanto, no confundamos y mezclemos estos dos conceptos. Hablar de la estiba evidentemente implica que haya que tener cierto cuidado a la hora de que el Gobierno valore una cuestión de una sentencia contra el Reino de España, con un régimen pactado y acordado, donde evidentemente todos los intereses en presencia deben ser valorados. Yo le tranquilicé, señor Gordo, y quiero volver a hacerlo en el sentido de que no se va a hacer nada sin que usted tenga pleno conocimiento. Por otra parte, tampoco estamos para hablar de la ampliación de los plazos concesionales, al margen de lo que ya he dicho. Estamos hablando de cincuenta años, es decir, el mismo que tiene Europa con carácter general y, como ya le digo, no para la prestación de los servicios náuticos.

Por último, utilizaré dos minutos para referirme a la otra comparecencia que ha hecho el señor Llorca sobre la ampliación de la dársena de El Gorguel. Quiero destacar que tras su intervención parece que el proyecto está firme y asentado. Es un proyecto que tiene perspectivas claras, tanto desde el punto de vista de su proyección como desde el punto de vista de su ámbito. Evidentemente, el planteamiento que tiene tanto la Autoridad Portuaria de Cartagena como Puertos del Estado, están en función de su viabilidad por la demanda y la capacidad de inversión. Usted lo ha dicho bien claro. Es necesaria una inversión privada que, de forma conjunta con la autoridad portuaria, ponga en servicio una oferta —y ahora sí utilizo lo que los estudios independientes de Ocean Shipping Consultants quieren decirnos sobre la ocupación del Mediterráneo occidental en el umbral del 2020 o 2030, primera y segunda fase, que puede tener el puerto— que llegue a una ocupación de entre el 70 % y el 80 %, es decir, entre ocupación total y saturación, en los términos en los que normalmente se emplea el porcentaje de uso de las infraestructuras portuarias. Por tanto, no entendemos que se tenga que criticar solo porque haya estudios que fallen. De todas las infraestructuras que se han hecho en España en los últimos años por Gobiernos de distinto color político, evidentemente algunos informes, algunas proyecciones de tráfico han podido quedar incumplidas, pero solo somos capaces de citar dos o tres, el resto de las inversiones en infraestructuras importantes se han cumplido. Solo podemos destacar significativamente tal lugar, tal aeropuerto y tal infraestructura, pero no la globalidad de las mismas. Por lo tanto, presumir que nos vamos a equivocar en una solo porque tenemos una postura inmovilista y una postura en la que solo cuestiones ajenas a la naturaleza de la oferta portuaria son las que tienen que influir, no nos parece adecuado.

Me quedo, señor Llorca —y me quedo muy tranquilo— con su análisis global, señalando con usted, y repitiendo y afirmando, que es una oportunidad de negocio, que es una oportunidad de oferta de la península ibérica por su situación geoestratégica para el tráfico de contenedores de inmediato futuro que no se debe desaprovechar. Por tanto, quiero felicitarle a usted y a la Autoridad Portuaria de Cartagena por su empeño, primero, en cumplir absoluta y rigurosamente la legalidad. Usted ha dicho que se está llevando en coordinación con Europa, en coordinación con el Magrama y en cooperación con Puertos del Estado y la propia autoridad portuaria. En consecuencia, el Grupo Parlamentario Popular se queda tranquilo con el desarrollo futuro de esta infraestructura.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del presidente de Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, para responder. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Antes de contestar más pormenorizadamente a cada uno de los portavoces que han intervenido, me gustaría hacer una reflexión general de algunas de las cosas que se han dicho aquí. No presento un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 22

informe de gestión de los puertos españoles —me lo reprochaba el señor Macias y también el señor Gordo de alguna forma—; estamos presentando un informe que, conforme a la ley, afecta solamente a la competitividad de los servicios portuarios. Ese es un elemento fundamental. El señor Macias me decía que por qué de 2014 y no del 2013. Hemos puesto en marcha el observatorio costosamente, es muy opaco el sistema portuario desde el punto de vista privado y, por tanto, aflorar todo este tipo de datos es sumamente difícil porque incide en parte del negocio privado, aunque sean servicios de interés público. Evidentemente, el Banco de Santander y otros presentan, sin lugar a dudas, los informes con una mayor velocidad, lo hacemos con el informe de gestión, y así lo hacemos en el Parlamento de la forma más inmediata cuando se cierran todas las cuentas. Pero este es un caso especial, no estamos hablando de la competitividad de los puertos en general, estamos hablando, conforme a la ley, de la presentación del informe de la competitividad de los servicios portuarios. Cuando se habla de accesibilidad, cuando se habla de intermodalidad, cuando se habla de costes de las tasas portuarias, estamos hablando de la competitividad de los puertos, de los cuales es parte la competitividad de los servicios portuarios. Pero en la ley —y lo pactamos con el Partido Socialista— hemos pasado de un régimen de gestión indirecta en el que el titular eran los puertos a un régimen de mercado abierto. Ese es un elemento fundamental que tenemos que tener en cuenta; hemos pasado de una actividad que era un contrato de gestión, y por tanto se daba todo el mercado a un prestador, a una apertura del mercado en que los prestadores compiten por el mercado de los puertos, y eso lo pactamos con el Partido Socialista. Por tanto, este modelo exige valorar las condiciones de competitividad de prestación de los servicios portuarios, que no es la competitividad de los puertos. El reproche que se hace de que un informe cerrado en marzo se presente en abril me parece, señor Gordo, inverosímil. **(El señor Gordo Pérez: Llegó ayer).** Fíjese en lo que dice la ley, la ley no dice que se presente al Parlamento, al contrario que el informe de gestión; la ley dice que Puertos del Estado presentará el informe al ministro de Fomento. En cambio, el ministro de Fomento, y por tanto el Gobierno, ha querido hacer un ejercicio de transparencia soberana, en el sentido de que un elemento que se podía haber reservado quiere compartirlo con sus señorías en beneficio de la competitividad del sistema. Por tanto, de retraso de tres años, absolutamente nada. **(Rumores).** Evidentemente mis predecesores podían haber hecho ese ejercicio; un ejercicio difícil, como he repetido, y que representa un primer paso hacia una oportunidad de transparentar un sector que tiene grandes dosis de opacidad. Ese es el comentario general que quiero hacer al respecto.

Por supuesto que es mejorable, no tengo la más mínima duda de que es mejorable, es muy mejorable, pero fíjese una cosa —y eso también se lo reprocho al señor Macias, que dice que hemos presentado el de 2013—, piense que ese es el resultado de un proceso en alguna medida asambleario. Es decir, este informe surge del Observatorio de los mercados de los servicios portuarios y en él están representados empresas, prestadores, autoridades portuarias, sindicatos, usuarios, cargadores, y por tanto nace con una aspiración de consenso entre todos los sectores que conforman la autoridad portuaria para valorar cuál es la situación competitiva de nuestros puertos. Y no es fácil, no es un informe que se vote, pero sí se consensúa entre todos para valorar desde el punto de vista de la transparencia qué tenemos que hacer en el futuro para que nuestros puertos sean más competitivos. Y le voy a decir una cosa, la parte privada en los puertos respecto a los costes del paso de la mercancía es aproximadamente —variando según tipos de tráfico— el 80 %, de los cuales la parte pública, es decir las tasas portuarias, son aproximadamente el 20 %. El resto son básicamente componentes del coste de los prestadores privados. Por tanto, para la competitividad de los puertos la intermodalidad es muy importante, la accesibilidad es muy importante, las tarifas portuarias son muy importantes —luego tendré oportunidad de hablar sobre el tema en relación con lo que ha planteado el señor Macias—, pero el meollo de la cuestión son los costes. En este momento, en el escenario internacional los tráficos son absolutamente volátiles, es decir, en enero, febrero y marzo la terminal TTIA de Algeciras ha perdido el 40 % de sus tráficos; el 40 %, no es que se pierda el 10, el 15 o el 20. Las condiciones de competitividad, de cómo funciona el mercado de transporte marítimo internacional, hacen que la decisión de una naviera pueda provocar que los tráficos en los puertos españoles caigan de una forma estrepitosa y se vayan a Tánger o a Sines. Los puertos en el África occidental están haciendo competencia en este momento, igual que Sines, a las operaciones de tránsito en Las Palmas. Por tanto, es un tráfico globalizado, perfectamente competitivo y en el momento en que se desajustan los costes respecto a otros puertos, el tráfico se va. Repito, TTIA —pueden ver Algeciras— ha caído el 40 % en los tráficos de la terminal de Hanjin. El tránsito en este momento está cayendo en España el 7 %. Ya lo dije en otra comparecencia, es un tráfico enormemente sensible a la situación competitiva y de costes y eficiencia de los puertos. Por tanto, tenemos que tener en cuenta todo ese tipo de cosas para valorar lo que supone

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 23

la presentación del primer informe. Espero que mis sucesores mantengan la evolución del informe de competitividad, porque veremos si las decisiones que vamos tomando hacen que nuestros puertos sean más eficientes y más competitivos. Por tanto, es un elemento que conjuntamente mantuvimos en la ley del año 2010 y que tenemos que valorar en su justa medida. Yo le agradezco al equipo de Puertos del Estado, a los miembros del observatorio, a los sindicatos, a los empresarios y a los usuarios el ejercicio de responsabilidad que han llevado a cabo intentando poner negro sobre blanco lo que representan los servicios portuarios de este país. Discúlpenme la vehemencia, pero realmente creo en este tema y el trabajo que se ha hecho tiene que ser muy útil para tomar decisiones a los responsables públicos no solamente del Estado, sino de las propias autoridades portuarias en cada uno de los sitios.

Dicho esto, si me lo permite el presidente, voy a intentar contestar a cada uno de los intervinientes. En primer lugar, a la señora Pérez Fernández, del Grupo Mixto, que me ha hecho algunas preguntas que se escapan absolutamente del ámbito de esta comparecencia, pero que le voy a contestar. Efectivamente los puertos en el año 2013 tenían una rentabilidad importante, del 2,34, muy próxima al 2,5%, lo que nos ha permitido, como saben sus señorías, bajar en el año 2014 las tasas portuarias, un 8,5% las tasas de ocupación y un 5% las tasas de utilización, lo que ha dado un resultado importante. Cayeron los tráficos en el año 2013 por una razón muy coyuntural, el cambio de aranceles de los carbones, que se acumularon en el año 2012 y un año agroalimentario fabuloso, que hizo que los graneles sólidos alimentarios o minerales cayeran en nuestro país. En el año 2014 —sus señorías recibirán el informe de gestión, como les hemos dicho— los tráficos han aumentado un 5,12%, se han recuperado los niveles históricos precrisis. No voy a decir que haya sido por la bajada de las tasas, porque creo en una cierta inelasticidad de las mismas, pero estas sí han ayudado a que los puertos se ajusten a unas condiciones más competitivas respecto a la parte pública. Señorías, los puertos no están para acumular dinero cuando tenemos prácticamente todas las inversiones importantes hechas, lo que están es para coadyuvar a que la economía del país sea más competitiva. Los costes logísticos son una parte muy importante de los costes de nuestra producción industrial. En el caso de los coches, es un elemento muy competitivo. De hecho, para producir un coche son más importantes los costes logísticos que los costes energéticos o los costes de personal y los puertos tienen gran importancia en el comercio exterior y un papel muy importante en esos costes logísticos.

Me ha hecho su señoría unas preguntas sobre Vigo y en algunas cosas no puedo estar más de acuerdo con usted. Este Gobierno ha defendido que Vigo debía ser un puerto nodal y estamos absolutamente convencidos de que debía serlo, pero las decisiones que tomó el Gobierno anterior nos han impedido ante la Unión Europea poder defenderlo. Lo hemos defendido, pero la Unión Europea se ha negado absolutamente a reconsiderar las infraestructuras en la red básica del transporte europeo. Eso no significa tampoco que el puerto de Vigo no pueda recibir fondos europeos ni ninguna otra actuación. Recibimos fondos Marco Polo para hacer la rampa que está sirviendo a la autopista del mar Vigo-Nantes, y en este momento hemos pedido también fondos CEF para completar las infraestructuras asociadas a la autopista del mar, como es la construcción de duques de alba y otros aspectos. Estamos haciendo inversiones para que Vigo sea un puerto líder en Galicia respecto a la mercancía general. Los puertos del norte son energéticos y los puertos del sur están asociados fundamentalmente a la mercancía general. No dude de las inversiones que se están haciendo en Vigo. Recientemente hemos puesto en funcionamiento los nuevos muelles en el arenal. Esta es una infraestructura básica, que se ha hecho además con un estricto respeto medioambiental. Como sabe, en lugar de hacer estructuras macizas, se han hecho sobre pilotes para que las aguas de la ría puedan seguir con todas sus corrientes. Por tanto, estamos haciendo que Vigo sea líder de una zona industrial de primer orden en Galicia. Además hemos vuelto a poner en marcha la Plisan, que es muy importante. Los socialistas rompieron el condominio y eso generó una serie de problemas muy importantes para la puesta en marcha de la Plisan. Nosotros, en cambio, hemos vuelto al condominio, hemos aprobado una primera fase de inversiones del plan de urbanización y de criterios generales, por tanto, estamos apostando absolutamente por Vigo.

Me habla usted de A Coruña y del tren a Langosteira. Le puedo anunciar que ha habido total acuerdo en el Ministerio de Fomento, por tanto, mis compañeros en el ámbito de la responsabilidad ferroviaria aceptan perfectamente el trazado que proponen el Ayuntamiento de Arteixo y el Ayuntamiento de A Coruña. Por tanto, hemos tenido en cuenta con gran sensibilidad las alegaciones de los ciudadanos respecto a los accesos al puerto. Apuntaba usted que es un acceso que consideramos esencial y vital para la competitividad y la total puesta en funcionamiento de la dársena de Punta Langosteira que, como sabe su señoría, es una actuación ambiental para quitar los tráficos peligrosos del puerto de A Coruña y eliminar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 24

de la zona de la ciudad todo el oleoducto. Se tarda porque en los proyectos a veces se producen imponderables, hay que estudiarlos y a veces hay retrasos, pero está dotado, se está haciendo y en los próximos meses, sin lugar a dudas, va a acabarse el estudio informativo y, por tanto, se va a poder efectuar la tramitación ambiental y, a continuación, se hará el proyecto constructivo.

En cuanto a Ferrol, usted está perfectamente enterada de que para poner en marcha la terminal de contenedores hace falta una vía de rodadura. Me dice usted que los proyectos se atrasan. Tengo que decirle que tuvimos que liquidar un contrato porque el contratista, a pesar de haberlo ofertado, no era capaz de hacer los pilotes para la vía de rodadura porque no sabía cómo romper los bolos. Pudimos haber hecho un modificado, pero la política no está y rescindimos el contrato. Hay un nuevo contratista y le puedo decir que en este momento, de setenta pilotes, están hechos desde el 32 al 69. Se ha demostrado que se puede hacer esa obra —creo que faltan del 1 al 32— y en dos o tres meses como máximo la vía de rodadura estará lista y no tenga usted dudas de que ya podrá entrar en funcionamiento la terminal de contenedores. Esta terminal, como saben ustedes, está operada por el grupo portugués Mota Engil, con intereses en el puerto de Leixoes, y puede ser un elemento complementario para la fachada atlántica, como hemos tenido oportunidad de vender hace unas semanas en la Feria Intermodal de Brasil. Allí hemos estado presentes con un pabellón todos los puertos españoles juntos para vender España como punto de conexión con Europa, y en eso creemos que Ferrol tiene una importancia esencial con la apertura del canal de Panamá.

El proyecto de ferrocarril está a punto de acabarse y creemos que el puerto está en una situación financiera sobre la base del Fondo de accesibilidad —que ha criticado el señor Gordo y que tendré oportunidad después de defender un poco— para poder acelerar las inversiones y coadyuvar con las autoridades ferroviarias para llevarlo a cabo y afrontar la inversión ferroviaria directa desde el puerto de Ferrol. Hemos solicitado la ayuda del Fondo CEF para ese acceso ferroviario al puerto exterior, que consideramos que es un elemento esencial —como en todos los puertos— para la operatividad de la instalación de contenedores y la vitalidad de la comarca de Ferrolterra. Por tanto, creo que este año vamos a estar en condiciones financieras para licitar el acceso ferroviario al puerto de Ferrol.

Me preguntaba por los trabajadores de Sasemar. Estamos haciendo un esfuerzo importante para tener las mejores condiciones de seguridad en nuestros puertos y, desde el punto de vista del aprovechamiento de recursos públicos y sobre la base de su tecnología, creemos que Sasemar puede hacer el control de tráfico marítimo en los puertos. Este es un elemento que se debe tener en cuenta.

Me ha hablado también de la sentencia de la estiba. Quizá pueda hablar un poco más sobre este tema. Es un elemento que, como he dicho, incide en la competitividad de los puertos y, en este sentido, puedo decir que los propios sindicatos y sectores empresariales aceptan en este momento que la sentencia hay que cumplirla. Estamos dispuestos —y lo estamos haciendo— a un proceso de diálogo a tres bandas sin fechas, sin límites y con transparencia para intentar acordar un nuevo modelo de estiba en este país que cumpla con los requerimientos legales que la Unión Europea nos fija. Como digo, es un proceso a tres o cuatro bandas. Es un proceso del Gobierno, del Parlamento —porque al final tendrá que decidir sobre el tema—, de empresarios y sindicatos y no olvidemos al cuarto agente, que es la Unión Europea, ya que conforme a la legislación comunitaria tendrá que validar si el modelo que presentamos cumple la sentencia o no. Evidentemente estamos por el mantenimiento de los derechos de los trabajadores —no lo dude—, pero tenemos que compatibilizarlos con un modelo garantista del cumplimiento de la sentencia.

Agradezco a la portavoz del PNV que comparta algunas reflexiones, de verdad se lo agradezco mucho. No es más que poner en valor las perfectas y magníficas relaciones que tenemos en este momento, tanto con el puerto de Bilbao presidido por el señor Atutxa, como con el puerto de Pasaia, presidido por don Ricardo. Entiendo que en este ámbito estamos absolutamente de acuerdo porque compartimos tanto con el señor Atutxa como con el presidente de Pasaia muchos elementos estratégicos respecto a dichos puertos. En lo que no estoy de acuerdo con usted es que el puerto de Pasaia y el puerto de Bilbao, si estuvieran coordinados por el Gobierno vasco, mejoren su funcionamiento. Si usted plantea esto, yo me ofrezco para coordinar todos los puertos españoles. No tenga duda, que también lo puedo hacer.

El puerto de Bilbao apenas está creciendo, está creciendo muy poco. Sin embargo, llevamos un año y lo que llevamos de este con el puerto de Pasaia disparado. ¿Por qué? Yo no creo que tengamos que fijar desde los poderes públicos dónde deben ir las mercancías, sino que la propia cadena logística elige cuál es el lugar más económico. Bilbao intentó mover vehículos de importación y exportación de las fábricas del corredor del Ebro, y no fue capaz. En cambio, Pasaia es una máquina muy competitiva respecto al tráfico cochero. En productos siderúrgicos el tren funciona muy bien en Pasaia. Por tanto, dejemos que



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 25

sean las condiciones de mercado las que elijan cuál es la cadena logística. Hay cosas que le van a sorprender, señoría. Por ejemplo, hay trenes semanales desde Nonduermas, que es una terminal ferroviaria en Murcia, de productos hortofrutícolas refrigerados hacia el puerto de Bilbao, en el que, de acuerdo con Bilbao, este forma parte de la sociedad gestora de la terminal ferroviaria, como Valencia y Bilbao forman parte de la gestión de Plaza, o forma parte Plaza de la gestión del puerto de Pancorbo. De lo que se trata —y lo digo— es de que la logística no tiene frontera, señoría. Lo que hay que hacer es ir a buscar el *Hinterland* adonde se produce concentración de carga. No crea que es el puerto de Bilbao o el de Nonduermas, sino que es MacAndrews, el operador que opera con CGM, el que consolida carga evidentemente con una imagen de marca del puerto y lo lleva a Bilbao. Por tanto, yo creo en la competencia de los puertos, pequeños y grandes, cada uno tiene su mercado. Estamos en un ámbito de autosuficiencia económica y, por tanto, es la mejor garantía de que puertos pequeños, grandes y medianos convivan y sean capaces de sobrevivir sin problemas en el marco del modelo portuario que tenemos en este país. Le diría una cosa también respecto a eso: quien nos está haciendo una competencia absolutamente desleal es el puerto de Bermeo —no lo dude—, porque conforme a la ley no podría mover elemento comercial; sin embargo, todos miramos a otra parte, porque Bermeo lógicamente no tiene estiba y le podría decir muchas más cosas que demuestran que Bermeo está haciendo competencia desleal a Pasajes y también al puerto de Bilbao. Por tanto, dejemos que los puertos compitan en libertad y que sea la iniciativa privada, en función de sus necesidades logísticas, la que elija si sale por Santander o si sale por Bilbao, porque Santander también es un buen puerto cochero. Es decir, dejemos que las cosas vayan por ahí. Evidentemente, en esa estrategia de los puertos vascos —estoy de acuerdo con usted— los temas ferroviarios son esenciales. Pasaia está funcionando muy bien con ferrocarril, a Bilbao le está costando más porque tiene el problema de todo el acceso sur, con todo el problema del cierre del túnel de Serantes. Estamos trabajando también en ese tema para llevarlo adelante. Ustedes apuestan por sus puertos y yo le garantizo que apostamos también por los puertos vascos, sin lugar a dudas.

Con respecto a Izquierda Unida, entiendo que no comparta usted el modelo. Entiendo que lo compartimos con el Partido Socialista, pero seguramente no con Izquierda Unida. Digo que lo compartimos con el Partido Socialista porque fuimos capaces de pactar una ley en la legislatura pasada que ha sido muy importante para consolidar un modelo portuario en este país. Aquí creemos en el poder del mercado o no creemos en el poder del mercado. La formación política que usted representa quizá no crea excesivamente en el mercado, pero yo sí creo en el mercado como un buen mecanismo, evidentemente desde la regulación, también lo quiero decir. Es decir, el mercado funciona desde el punto de vista de que haya reguladores que vigilen que no haya distorsiones en el mercado y que no se produzcan condiciones de abuso, condiciones de monopolio.

Comparto con usted el tema ferroviario. Para los puertos —y lo hemos demostrado— el tema ferroviario es un elemento de primer orden. Los puertos tienen que estar bien conectado y, si puede ser con ancho europeo, mejor. Soy de los que creen —no todos creen en eso— que los puertos españoles van a crecer por la interoperabilidad con Europa, aunque también hay un riesgo si funciona la interoperabilidad y es que las mercancías se vayan a Europa, pero creo que los puertos tienen que estar conectados.

También le agradezco que haya señalado que el tema de residuos ha ido bien. Han aumentado mucho, y creo que el modelo que hicimos con la Ley 33 del año 2010, de tarifa fija, ha dado unos resultados excelentes. Ha demostrado no solo que ha mejorado la situación de vertidos al mar, como no puede ser de otra manera, sino que ha permitido también generar una industria que no estaba en España, que es la del residuo, que además genera beneficios, porque casi todo es reciclable hoy en día: los propios pescadores no solamente cobran la tarifa sino que rentabilizan el residuo y, por tanto, también generan ingresos por ese lado. No estoy de acuerdo con lo de El Gorguel —este es el tema por el que ha pedido su grupo la comparecencia—. Está siendo un proceso transparente, se está atendiendo y respondiendo a todas las alegaciones; lo que no puedo compartir es el no por el no. Es decir, los procesos hoy en día son muy garantistas. Usted podrá hablar de autopistas rescatadas, de aeropuertos, pero los puertos están prácticamente todos en autosuficiencia económica, lo que significa que son capaces de integrar en sus cuentas las amortizaciones de todas sus instalaciones, y lo están haciendo con rentabilidades casi del 2,5% en el año 2013. Hemos acabado este año prácticamente en un 1,8 porque hemos hecho una bajada de tarifas importantes para volver a recuperar el 2,5. Por tanto, lo que estamos demostrando —y ahí actuó un poco respecto a lo que señalaba el Partido Socialista— es que tenemos infraestructuras portuarias que nos van a permitir crecer, y eso es importante. Hemos aprovechado los fondos europeos para tener abrigo, que es el elemento esencial en este país para que los puertos puedan crecer sobre la base del

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 26

modelo de iniciativa privada, que la demanda sea capaz de construir sus propias inversiones en los puertos, y en eso también estamos en El Gorguel, en el sentido de que tiene que haber demanda específicamente para que el puerto vaya adelante. Nosotros vamos a trabajar sinceramente en la tramitación ambiental, creyendo en el proyecto y con las máximas garantías, como no puede ser de otra forma, a través de la Directiva Hábitat y de la propia tramitación ambiental para que se cumplan todos los requisitos que tienen que ser avalados por la Unión Europea.

Como decía el señor Ayala, los estudios también hay que creérselos; es decir, a veces los estudios fallan, pero cuando se hacen estudios de contraste y la gente nos dice, y no solamente Ocean Shipping sino otras consultoras internacionales, por la propia estrategia de evolución del transporte marítimo internacional, que la demanda en tránsitos en el Mediterráneo occidental va a crecer de forma importante, por la propia filosofía del transporte marítimo, hacia megabuques y hacia concentración de puertos, yo, por lo menos, me lo creo; y así lo vamos a presentar a la Unión Europea, porque lo que no podemos es perder esa oportunidad en el país. Los tránsitos nos dan conectividad, y en este momento estamos viendo, por ejemplo, que el puerto de Sines, que no era nada, ha superado el millón de TEU, robándoselo a Las Palmas, robándoselo a Valencia, robándoselo también a Tánger Med. Creo que tenemos también infraestructuras que son capaces de generar riqueza en nuestros territorios, en los puertos pequeños y en los puertos grandes. Por tanto, no creo que estemos dilapidando energías haciendo los estudios necesarios para justificar y ver las oportunidades que se pueden crear en la zona de Cartagena como base del transporte marítimo internacional. Y no dude de que no afecta a Portmán; es decir, los estudios también dicen que no tienen ninguna incidencia en la regeneración de la bahía de Portmán, vieja propuesta que tampoco otros Gobiernos fueron capaces de llevar adelante en su momento. Estoy convencido de que es una zona que debe regenerarse, y el puerto, con toda seguridad, no va a tener ninguna incidencia este tema.

Al señor Macias ya le he contestado a alguna cosa. El reproche de que no hemos sido capaces de presentar el de 2014 (**El señor Macias i Arau: ¡Reproche simpático!**) se lo acepto, pero no lo comparto. Como he señalado antes, es un informe que surge del consenso del observatorio, donde hay muchos agentes. Me gustaría que usted asistiera a las reuniones del observatorio, unos diciendo que no son caros, otros que son baratos, otros que no es verdad, que son más competitivos, etcétera. Es decir, valoro bastante que hayamos sido capaces de acabar el informe en el año 2014, porque lo aprobó el observatorio en el año 2014, y me gustaría que lo valorara, no en el sentido de que es un informe de gestión, como le dije antes, sino como un análisis de cuál es la situación de una parte que son los servicios portuarios. No estamos hablando de cuáles son las cuentas de los puertos ni de los beneficios, que los hemos cerrado y, una vez que estén auditados, se hace un informe de gestión que se manda al Parlamento, como saben ustedes, de forma absolutamente puntual.

Tampoco puedo compartir con usted la reflexión que hace sobre el tema de la libertad tarifaria. Yo creo en la libertad tarifaria, no lo dude, pero partimos de un elemento en este país muy importante y es que hubo sentencias muy significativas con respecto a la no regulación por ley de las tarifas, como sabe su señoría, y ha costado al erario público español más de 300 millones de euros porque, conforme ha señalado el Tribunal Constitucional, las tarifas tienen que ser reguladas con rango de ley. Le voy a hacer una reflexión. Creo que conseguimos algo en el pacto con el Partido Socialista y es que, siendo tasas, tienen una enorme flexibilidad para cada puerto. Nadie le podrá decir, señoría, que Puertos del Estado pone ninguna pega ni a las bonificaciones de los puertos si aguantan su estatus económico ni a la modificación de los coeficientes correctores, y los puertos tienen un amplio margen porque pueden pasar de un 30% superior al 50% inferior. En este momento tenemos un abanico, en función de la situación económica de los puertos, verdaderamente amplio. No le puedo decir que haya libertad tarifaria, pero lo que sí hay es un amplio margen en todos los puertos si se ejerce. Pero déjeme que le haga una crítica al puerto de Barcelona, porque tiene una rentabilidad muy superior al 2,5% y no es capaz de proponer una caída de los coeficientes correctores, nunca; tiene un 1, no se mueve. Algeciras tiene un 0,7 y aplaudimos a Algeciras para que sea más competitivo, pero Barcelona cuando viene siempre nos propone 1, y lo aceptamos, con una rentabilidad superior al objetivo. Evidentemente tiene unos resultados fabulosos, es el puerto que más recursos genera y, desde mi punto de vista, creo que Barcelona es capaz de reducir tarifas. Ahora ha cursado una valoración de suelo. Barcelona es un puerto con un suelo muy caro, le hemos animado a que presente una valoración de suelo a la baja y la estamos cursando en este momento para la orden ministerial de valoración. Es decir, que los puertos tienen elementos, como es la orden ministerial de valoración de suelos, que fija una libertad absoluta —evidentemente con los trámites

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 27

apropiados— para ver cuáles son las tasas concesionales. Por tanto, en tasas de ocupación —si me permite su señoría— el puerto tiene casi libertad de fijarlas, y en tasas de utilización tiene un margen absolutamente grande para, respetando su margen de rentabilidad, bajar tasas. Por tanto, compatibilizamos un marco de libertad tarifaria para que se pueda regular en el ámbito de la ley por el propio Parlamento. Veremos a ver qué pasa con el reglamento de puertos de la Unión Europea y, si esto progresara, vamos a ver cómo se compatibiliza el modelo español, legal, constitucional, con una posible obligación por parte de la Unión Europea de ir a una libertad de tasas. Seguramente habría que cambiar el modelo de gestión de los puertos, quizá ir a un modelo de una concesión maestra a la autoridad portuaria. Es decir, la salida o no del reglamento nos puede dar una reflexión de futuro sobre cómo tiene que avanzar el modelo español para compatibilizar la reglamentación europea con los principios constitucionales respecto a los puertos.

En cuanto a los cruceros, me dice que los desechos de los cruceros están muy mal. Evidentemente le voy a decir dos cosas. Primero, que la autoridad portuaria lo que tiene que vigilar es que sean desechos Marpol lo que vierten los cruceros, porque las botellas o los colchones no son desechos Marpol y, por tanto, deben ser cobrados aparte. Si hacemos la vista gorda y todo va a la basura, eso sí está desequilibrado. Y la otra cuestión es que el mercado de los cruceros es muy competitivo. Estamos bajando las tasas para que la naviera sea interesante, si ahora le subimos la tarifa de desechos, estaremos trabajando justamente en sentido contrario. Por tanto, es una reflexión que debemos hacer. Debemos hacer además una reflexión sobre la vigilancia del desecho porque, fíjense, con la tarifa plana dos se entienden, que son el naviero y el prestador de servicios, y paga la autoridad portuaria. Hay que ser muy conscientes de vigilar todo este proceso porque el naviero le puede vender unos colchones, unas botellas, el whisky, etcétera, y paga la autoridad portuaria. Hay que hacer una reflexión, ya lo he dicho en mi intervención, pero lógicamente hay que ver que no todo es Marpol. Eso pasa muchas veces.

Hemos de resolver el problema de la estiba, estoy de acuerdo, y aquí, como sabe el señor Ayala, estoy de acuerdo en que la intervención del Parlamento es fundamental. Es decir, es un elemento esencial para la competitividad de los puertos, no lo dudamos. Todos los Gobiernos, todos, hemos intentado —y lo hemos ido haciendo— ir poniendo cositas para mejorar la competitividad de la estiba y creo que debemos estar todos de acuerdo en cuál debe ser el modelo de futuro respecto a la estiba en España. Lo he señalado, en el tránsito, el 60 % son costes laborales, en el import/export son 50 % costes laborales del paso de la mercancía por los puertos. He señalado que el contenedor en España cuesta 100 euros moverlo y que en Sines cuesta 55, para que vean solo un detalle. Luego hemos de hacer una reflexión profunda sobre cuáles son los costes en los puertos españoles, entre los que la manipulación de mercancías es un coste esencial. Evidentemente, hay que hacer informes comparativos respecto a otros puertos. Lo estamos haciendo. Les puedo decir que lo hemos encargado a una consultora internacional que está teniendo dificultades para bucear en el interior de la terminal de Hutchison, en Róterdam. Este es un mundo tremendamente opaco, porque lo que está en juego, en el fondo, es qué puerto es más barato y qué puerto es más caro. Por tanto, conocer estos aspectos es verdaderamente difícil. Pero la consultora ya lo está haciendo y el trabajo está muy avanzado, aunque no es que estemos absolutamente satisfechos. Se ha hecho durante 2014 y se incorporará en el informe de ese año. Nos preocupan tanto los temas de manipulación como los de servicios técnicos para saber qué posicionamiento tiene España. A veces lo sabemos por vía indirecta, porque las navieras nos dicen: en Róterdam me cobran tanto por el remolque; en Valencia, no sé qué; en Algeciras, no sé cuánto. Es decir, a veces conocemos por vía indirecta cuáles son los desequilibrios que se producen, pero vamos a intentar objetivarlo porque es importante.

Me ha preguntado usted también por los recursos que hemos presentado a Barcelona y no quiero pasar por encima de este asunto. Nosotros tenemos un papel que es el de intentar que se cumpla la legalidad. Ese es el papel fundamental que tiene Puertos del Estado y también quienes representan al Estado y a los otros organismos en los consejos de administración. Podemos estar de acuerdo o no en la legislación que tenemos, señoría, pero sí lo estaremos en que la legislación que tenemos se tiene que respetar. En una cosa tan menor como es la concesión de un faro en Rosas, si se exige un informe vinculante de Puertos del Estado, no puede llevarse al consejo de administración una resolución sin que haya ese informe vinculante. Es una cosa muy tonta que no afecta a la competitividad del puerto; afecta a la concesión al ayuntamiento de un faro que además es un componente del sistema, pero entendemos que estamos para preservar la legislación vigente. El recurso es por incumplimiento. Nunca hacemos un recurso a un puerto que no sea por incumplimiento de la legalidad. Y hay un mecanismo garantista; tiene

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 28

que opinar la comunidad autónoma y mucha gente, pero lo que queremos es que se respete la legalidad. En el segundo asunto, quiero decirle que el consejo voto siete a siete, y salió aprobado por el voto de calidad del presidente de la autoridad portuaria. Por tanto, tengo que decirle que nosotros —así me lo pide el Gobierno— nos encargamos de que los puertos respeten la legalidad. En algunos casos y en algunas cosas se están produciendo actuaciones judiciales que tenemos que vigilar, y entendemos que la responsabilidad de los elementos públicos es justamente que se respete la legalidad. Tampoco hay que sacralizar; es un recurso de alzada que tendrá su tramitación conforme prevé la Ley de Puertos y, como digo, tiene que opinar la comunidad autónoma de una forma garantista. Y si Puertos de Estado se ha equivocado, pues no habremos equivocado, pero teníamos la obligación de presentarlo. No se trata de incidir en la gestión de la autoridad portuaria, sino que es la posición del Estado en los consejos de administración la que tiene que garantizar de alguna forma, con el abogado del Estado al frente, el cumplimiento de la legalidad.

Señoría, Barcelona es el primer puerto del país en ingresos, es un puerto que es capaz de generar muchos ingresos, muy concesional y con una gran actividad económica. Es, desde mi punto de vista, un puerto muy importante para el país. Y en relación con la libertad tarifaria, considero que podría hacer un mayor esfuerzo, con los niveles de inversión que tiene, para bajar aún más las tarifas portuarias para que el puerto pudiera ser mucho más competitivo. Además, es un puerto que ha sabido participar en las cadenas logísticas de una forma activa. Figueruelas —por tanto, Opel— ha conseguido un modelo de coche, el Mokka, a través de una cadena logística competitiva en la que las piezas van de Corea al puerto de Barcelona y luego van en ferrocarril hasta Zaragoza. Eso es algo que Barcelona sabe hacer muy bien y muchas veces nos enseña cómo hay que articular o promocionar cadenas logísticas interesantes en su puerto.

Respecto al PSOE, no había tenido la oportunidad de conocer al señor Gordo; estaba acostumbrado al señor Simancas y el señor Gordo ha sido una sorpresa, sobre todo porque con el señor Simancas trabajamos todos juntos en la reforma de la ley y, por tanto, teníamos ya un mayor nivel de confianza. Como le he dicho no creo que sean tres años perdidos. Me gustaría que su señoría valorara lo que representa el observatorio de costes, lo que representa el informe de competitividad como paso hacia delante. Coincido con usted en que hay deficiencias; tenemos unas dificultades de información —como se ha señalado— muy importantes, es un mundo bastante opaco y estamos creando los instrumentos para que los indicadores fluyan, para que el registro funcione y para que la separación contable y otros aspectos puedan nutrir el embrión que representa el informe de gestión. Me tiene que permitir que haga algún reproche, porque estamos en una Cámara política, y por tanto tengo que reprochar algo. **(El señor Gordo Pérez: Yo lo voy a hacer)**. Incluso en los medios se preguntaban por qué no se ponía en marcha el observatorio, y muchos pensábamos que el observatorio se tenía que poner en marcha. Esto no es el informe de gestión, el informe lo hacemos puntualmente. El de 2014 va a ser el mejor informe de gestión, con mayor incremento de tráfico, como he señalado que pasaba.

Estoy de acuerdo en cuanto a los niveles de inversión de los puertos. Cuando pactamos el plan de empresa con los puertos yo les digo a todos los puertos que no planteen sobreinversión. Los puertos prefieren ir un poco sobrados y ahí estamos permitiendo que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado unos niveles de inversión quizá mayores de lo que cabría. En cualquier caso, quisiera hacer una reflexión, estamos teniendo bajas del 30 y el 40 %, es decir, que casi podría justificar que ese 64 % es porque hay bajas del 40 %. En este momento la competencia en la construcción es muy importante. Tenemos además problemas que no somos capaces de afrontar, problemas ambientales que condicionan la inversión. Le pongo el ejemplo —seguro que el señor Cabaña lo conoce perfectamente— de todos los problemas que estamos teniendo con la tramitación ambiental del incremento de dragado en el Guadalquivir, ahora no solamente con una sentencia del Tribunal Supremo respecto al Plan hidrológico, sino también con una carta de emplazamiento recién llegada de la Unión Europea en la que dice que no se respeta la Directiva de Hábitats, etcétera. Hay muchos intereses mezclados en este asunto y, permítame otro reproche, sin que la Junta de Andalucía sea capaz de aprobar o no aprobar el proyecto de márgenes **(El señor Gordo Pérez: No se trata de eso)**, que es elemento fundamental. Lo que le quiero decir es que a veces las inversiones no las hacemos. Pero le voy a decir una cosa, en los fondos europeos, Hacienda considera a los puertos —cuando me refiero a los puertos hablo independientemente del color de los mismos o de sus Gobiernos regionales— como elementos capaces de afrontar sin retrasos la inversión asociada a los puertos europeos. En este momento nos están dando proyectos de I+D para su finalización

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 29

antes de diciembre, porque los puertos tenemos la capacidad de afrontar, y hablo independientemente del color, de las inversiones de una forma cómoda. Hablaba usted de problemas estructurales del sistema y hacía una crítica a la ampliación de los plazos concesionales.

Todo esto lo ha dicho el señor Ayala. Creo fundamental la ampliación de los plazos concesionales, y le diré por qué. Primero, para no estar en una posición competitiva diferente, como ha señalado el señor Ayala, respecto a los puertos europeos. La mayor parte de puertos europeos o tienen cincuenta años o no tienen limitaciones en la legislación, por tanto, a veces se encadenan prórrogas sin ningún problema. Le diré otra cosa: los puertos cada vez necesitan mayores niveles de inversión, automatización, etcétera. No solamente eso, nuestra filosofía es que una vez hecho el abrigo sean los clientes de los puertos los que afronten ataques o inversiones importantes en infraestructura portuaria. Un muelle tiene una vida útil de cincuenta años, y así se computa, por tanto, tiene que amortizarse en ese periodo. Es imposible que un concesionario privado afronte un muelle con treinta y cinco años, cuando la vida útil de la infraestructura son cincuenta años. Es absolutamente imposible. Luego, en momentos de problemas financieros los puertos, los privados, necesitan mejores condiciones de financiación del sector privado, y el aumento de plazas concesionales les permite acceder a mejores condiciones de financiación y a una dilatación de la amortización, por tanto, a menores costes, que hacen más atractivos para las navieras las concesiones portuarias respecto a la manipulación. Evidentemente, lo hemos hecho de una forma transparente, es decir, lo que gane una concesión por aumento de años se tiene que monetizar, por tanto, se mantienen los principios esenciales. Eso no significa que todas las concesiones vayan a cincuenta años, ni mucho menos; lo que significa es que aquellas concesiones que tengan niveles de inversión importantes, que no pueden ser amortizados en treinta y cinco años, con cincuenta años puedan estar en condiciones de afrontarlo.

En cuanto a los puertos, independientemente del color político, todos —los vascos, los catalanes, los andaluces, los valencianos, los asturianos, los gallegos— han aplaudido la ampliación de los plazos concesionarios. Todos. Por tanto, tengo que decir que en ese sentido la posición que mantiene el Partido Socialista respecto a este tema no es importante.

Decía usted que tenemos puertos pequeños que compiten y que hay productividad baja. Todos están en autosuficiencia económica. Ceuta y Melilla tienen condiciones estructurales completamente diferentes. Ahí me gustaría también hacerles un reproche: no creo que, con esa filosofía, hubiera necesidad de separar Almería y Motril. El otro día me sorprendía el presidente del puerto de Motril al darle un premio a Zapatero, justamente por haber separado el puerto. **(El señor Gordo Pérez: Ruido, ruido. Al tema).** No, no, lo que quiero decir es que seguramente hay puertos que no deberían haberse separado en su momento. Me dice: seis meses de prórroga; hemos dado seis meses de prórroga, lo aprobé la Ley 18 justamente porque hacía falta para que las multinacionales que tienen concesiones en terceros países pudieran tomar decisiones. Ya hay peticiones; por ejemplo, OHL en la terminal de Alicante ya ha hecho su petición. Creemos que el sistema va a funcionar, que va a permitir aumento de la inversión privada; la evaluamos en un 25 % mayor que la que hay ahora en todos los puertos y entendemos que va a ser un buen sistema para incentivar la iniciativa privada en los puertos.

Por lo que se refiere a la estiba, ya lo he hablado. Ahí sí que todos debemos colaborar para hacer un mejor sistema de estiba en España. Nosotros hemos abierto un proceso de diálogo con sindicatos, empresarios y con la propia Unión Europea. No es un proceso fácil, pero estoy seguro de que el Gobierno va a ser capaz de afrontarlo. Nos estamos aclarando; es un proceso que su señoría conoce perfectamente de cuando discutimos la Ley del año 2010 y, por tanto, es un tema en el que tenemos que avanzar. Respecto al desarrollo portuario, se aprovecharon bien las inversiones y estamos en condiciones de que los puertos sigan creciendo sin mayores inversiones públicas.

Para finalizar, usted ha criticado el Fondo de accesibilidad. Los puertos en estos momentos tienen situaciones de caja abundantes; los puertos no están para acumular dinero, señor Cabaña. En este momento los puertos españoles tienen un fondo de maniobra de 1.200 millones de euros, rentabilizados al 0,7 % y es absolutamente importante colaborar en el interés público para que esos fondos portuarios puedan intervenir en algo esencial para la competitividad de los puertos como es el ferrocarril. El fondo va a dar un resultado magnífico para mejorar las condiciones de competitividad de los puertos españoles.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 30

Don Andrés, qué le voy a decir. Coincido absolutamente con usted y agradezco su posicionamiento. No solamente eso, sino el haber expresado que nuestro objetivo es intentar que los puertos españoles sean mejores, que estén en mejores condiciones competitivas y que podamos aprovechar la magnífica situación geoestratégica de España respecto a la cuestión portuaria.

Disculpen, porque me alargo.

El señor **PRESIDENTE**: Transmite, no obstante, mucha información.

Me ha pedido un minuto de aclaraciones el señor Gordo. Un minuto, si quiere, y lo cerramos.

El señor **GORDO PÉREZ**: En primer lugar, yo no hablé de El Gorguel porque lo olvidé antes y, en segundo, no veo un futuro tan cierto como el que decía el señor Ayala. Nosotros estamos a lo que diga la Comisión Europea, pero hay una cuestión que nos preocupa y es que el proyecto en sí genera ciertas dudas. Es el momento de la ingeniería con mayúsculas, porque con setecientos amarres, con un problema de fondeo, hay incluso cuestiones estructurales que todo indica que no es el lugar más adecuado y que pueden existir otras alternativas. Esto con respecto a El Gorguel.

Señor Llorca, esta es una Cámara de debate, de puesta en común, de contraste. Le veo muy sesgado políticamente, porque usted lo quiere llevar todo a la lógica política. No, no, nuestro grupo intenta aportar valor añadido, y el informe no me gusta. Si se lo tengo que pedir a la ministra, se lo pido; si tenemos que pedir la comparecencia de la ministra, la pediremos; pero hay una lógica democrática que es que para no tener asimetría en la información lo lógico es que el informe que está disponible en marzo no se nos haga llegar ayer por la tarde, como se nos hizo llegar. Y no precisamente por una cuestión del presidente. Corrijamos.

Me he centrado fundamentalmente en cuestiones estructurales que son fundamentales, siguiendo la doctrina de Donabedian, es decir, la mejora de la competitividad está ligada a problemas estructurales y a cuestiones de proceso. Podría entrar en una serie de cuestiones estructurales: sobran puertos de interés general, hay excesivos puertos pequeñitos. Lo creo firmemente, pero al mismo tiempo existe una competencia entre autoridades portuarias —ya lo he dicho antes— que es perniciosa para la búsqueda de la eficiencia y la competitividad.

Usted me ha hablado de la ampliación de plazos, pero la ampliación de plazos —porque usted tácitamente reconoce que no tiene un sistema fiable y consistente de información— es un cheque en blanco a quien presta dinero. Es lo mismo que pasa con los complementarios y los modificados. Sí, y ahí le puedo decir que tengo mucha experiencia. Siempre que tienes un modificado de un complementario hay una simetría en las condiciones. El adjudicatario tiene la información y, por lo tanto, optimiza su rentabilidad y acaban pagando todos los españoles. Aquí ocurre lo mismo. No hay un sistema de contabilidad analítica riguroso, por lo tanto, el objetivo de un sistema de información riguroso —usted mismo lo reconoce— es la búsqueda de aquellas variables que hay que mejorar para reducir costes y mejorar la calidad del servicio.

Quiero terminar con una pregunta, a ver si me la puede responder. La empresa automovilística de Mercedes sacó a concurso un nuevo modelo logístico que suponía, sin duda alguna, una enorme oportunidad para los puertos españoles. Al final optaron por un puerto italiano. ¿Cómo lo valora usted? ¿Cuáles cree que fueron las razones por las que no hemos conseguido ese concurso?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Dos puntualizaciones solo, señor presidente.

La primera, con todo el lamento por mi parte, al señor Gordo le acaban de dar los datos de otro puerto distinto a El Gorguel, no sé de dónde los ha sacado. Aquí no hay 700 amarres por ningún lado, eso lo puede tener un puerto deportivo (**El señor Gordo Pérez pronuncia palabras que no se perciben**) pero, en ningún caso, el puerto El Gorguel, en consecuencia, que le den bien la información. Estamos en el momento —ya se ha dicho— de la ingeniería para que el proyecto que salga respete no solamente las cuestiones medioambientales, sino también las cuestiones de viabilidad y autosuficiencia económica, como ha dicho el presidente. Por tanto, a ver si está usted en otro territorio distinto.

Segunda, todos podemos tener nuestra opinión y nuestra experiencia en los temas de contratación y adjudicaciones. Usted debe saber mucho por las adjudicaciones de ustedes con respecto a qué respondían los complementarios y los modificados, pero la experiencia suya a lo mejor tiene que ser controlada por otros. No quiere decir que sea la de todas las instituciones dirigidas por el Partido Popular las que hagan el mismo tipo de adjudicaciones que ustedes hacían con modificados y complementarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 785

15 de abril de 2015

Pág. 31

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí cierra don José Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señor Gordo, si tuviera que planificar puertos no habría cuarenta y seis puertos de interés general en España; lo que pasa es que venimos de una historia. ¿Usted le dice al puerto de Sevilla que va a cerrar el puerto?, ¿usted le dice a otro puerto que va a cerrarlo? (**El señor Gordo Pérez: No hace falta cerrar. No es necesario cerrar**). No, los puertos de interés general surgen porque en España había muy malas conexiones terrestres, por lo que ha habido una tradición de puertos importantes. Soy de los que defienden que el puerto es un polígono industrial en el territorio con mucha capacidad de generar capacidad económica y es un lujo en Avilés, en Castellón. En Castellón se ha podido desarrollar una industria muy específica, que es la cerámica, porque existe el puerto. La industria química no sobreviviría en Tarragona sin el puerto. Puedo ponerle infinidad de ejemplos, incluso el de Motril, que antes he comentado. La riqueza de Motril se está generando quizás por una línea Melilla-Motril que es capaz de tener una cantidad de pasajeros magrebíes y españoles.

Cada puerto es cada puerto y tenemos algunos puertos con dificultades lógicamente, ¿por qué? Porque igual tienen una estructura, y ese es nuestro defecto, laboral, etcétera, heredada de situaciones en las que había otro *mix* de tráfico. Le pongo el caso de Málaga. Málaga, cuando tenía petróleo podía mantener el puerto en condiciones; ahora tenemos un puerto con dificultades, y ha hecho mucho bien a la ciudad. El otro día me paseaba cuando se inauguraba Pompidou por el muelle 1 y es un elemento espectacular para la ciudad de Málaga porque en los puertos lo que también hacemos es obra social en ese aspecto. Todos los puertos están en autosuficiencia y ese es el elemento fundamental; son capaces de generar recursos para mantener su estructura y para mantener sus inversiones. En este momento estamos en Europa pensando en qué es ayuda de Estado y qué no es ayuda de Estado. En los puertos españoles no tenemos ayudas de Estado, es decir, somos capaces de asumir los gastos de explotación, de asumir nuestras inversiones, de asumir el pago de nuestros préstamos. Por lo tanto, es un lujo tener cuarenta y seis puertos de interés general. Incluso Bermeo tiene una actividad comercial muy importante, y la tiene Palamòs y la tienen algunos puertos gallegos, porque sirven a un territorio muy determinado. Muchas veces la competitividad de la industria en ese territorio se basa en que tiene un puerto al lado. Yo soy de los que piensan que sean la industria y las necesidades logísticas las que fijen el puerto y no nosotros este puerto para contenedores, este puerto para granel. Un puerto puede tener un *mix* de tráfico perfectamente.

Respecto al cheque en blanco a las concesiones, justamente la disposición transitoria décima de la Ley 18/2014 lo que hace es transparentar la concesión. Tiene que haber un tasador, tiene que haber una auditoría para ver cuánto vale más la concesión. Igual nos vamos a encontrar con algunas sorpresas y podremos analizar si serán un ejercicio de transparencia.

Cierro con esto, porque al presidente ya lo tengo nervioso con esto: claro que ha habido un concurso internacional sobre la cuestión de Mercedes, para la exportación de coches Mercedes, y ha ganado Savona, un puerto italiano. He leído en la prensa que había unos reproches respecto al ancho internacional del puerto de Tarragona y ese tipo de cosas. Pero tampoco Barcelona ha sido capaz de ganar con un ancho internacional. Es decir, que hay muchas variables que inciden para que una compañía como Mercedes decida cuál es el puerto que está en mejores condiciones, y ahí juega, sobre todo, la competitividad del sector privado sin lugar a dudas; por supuesto, la conectividad; por supuesto las tasas portuarias del sector público. Pero ahí están los costes de estiba, los costes de amarre, los costes de remolque, es decir, lo que cuesta el paso y cuestan las mercancías y, en un ámbito internacional, pues puede ser que nuestros puertos, con respecto a Savona, estén en peores condiciones competitivas para este tipo de tráfico. Y esa es la solución.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca. Permítame que le agradezca tan densa información y le felicite por la capacidad de respuesta que tiene, además sin tomar más que notas y sin recurrir a elementos externos. Felicidades y muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las nueve y veinticinco minutos de la noche.**