



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 148

Pág. 1

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

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GERARDO CAMPS DEVESA

**Sesión Mixta para la Unión Europea núm. 61
y de Fomento núm. 47**

**celebrada el viernes 17 de abril de 2015
en el Palacio del Congreso de los Diputados**

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora comisaria de Transportes (Bulc), para informar sobre el programa de la nueva Comisión Europea en el ámbito de materias de su competencia. Por acuerdo de las Comisiones Mixta para la Unión Europea y de Fomento. (Número de expediente del Congreso 219/000765 y número de expediente del Senado 713/001076) ...

2

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de dar comienzo a la sesión y de ceder la palabra al presidente de la Comisión de Fomento, señor Delgado, quiero dar formalmente la bienvenida a la señora comisaria a este Congreso de los Diputados, trasladándole que, aunque físicamente estemos en la sede del Congreso, esta Comisión está integrada por diputados y senadores que son miembros de la Comisión Mixta de la Unión Europea y de la Comisión de Fomento, que estaban invitados a participar.

Me dirijo ahora a sus señorías para recordarles lo que les digo siempre en una sesión de este tipo, y es que la comisaria tiene muy tasado el tiempo en su agenda. Tenemos una hora para sustanciar su intervención y el posterior debate y, por tanto, esta Presidencia va a marcar los tiempos con exactitud. Los portavoces de los grupos saben que disponen de alrededor de cinco minutos para realizar su intervención y que el orden será el mismo que se sigue siempre en esta Comisión, es decir, de menor a mayor.

Cedo la palabra al presidente de la Comisión de Fomento y posteriormente iniciaremos la sesión.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE FOMENTO** (Delgado Arce): Señora Bulc, bienvenida. Es un honor para la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados recibirla y conocer a través de la máxima responsable de la Comisaría de Transportes el programa y las líneas de trabajo de la Comisión Europea en esta materia.

En la Comisión de Fomento de esta Cámara, y también del Senado, estamos muy pendientes de la política comunitaria de transportes, que se ha centrado en la eliminación de los obstáculos en las fronteras entre los Estados miembros, lo que ha propiciado la libre circulación de personas y de bienes. Sepa usted que dedicamos mucho tiempo y mucha atención a temas como las redes transeuropeas de transporte, la financiación de las infraestructuras, el cielo único europeo, el cuarto paquete ferroviario, el mercado del transporte de carga por carretera, la interoperabilidad, tanto en infraestructuras como en prestación de servicios, y también a los derechos de los pasajeros. A su vez, por supuesto, teniendo en cuenta la dimensión marítima de España, nos interesamos por la intermodalidad marítimo-ferroviaria y por todas las cuestiones relacionadas con la logística y la continuidad de las infraestructuras en los tramos transfronterizos. Observará que son muchos los intereses comunes de su comisaría y de este Parlamento.

Termino deseándole muchísimo éxito en su gestión al frente de esta importantísima Comisaría de Transportes.

El señor **PRESIDENTE**: Sin más dilación, tiene la palabra la señora comisaria para realizar su exposición inicial.

La señora **COMISARIA DE TRANSPORTES** (Bulc): Estimados colegas, muchas gracias por su invitación. Es un honor para mí estar hoy ante ustedes al inicio de mi mandato como comisaria europea de Transportes y movilidad.

Si me lo permiten, ahora voy a continuar en inglés. Es un auténtico honor estar aquí hoy con ustedes. Es verdaderamente importante que su labor en infraestructuras en la Comisión de Fomento esté bien integrada. Sé muy bien cuán esencial es esto, sobre todo para garantizar que se cuenta con las infraestructuras adecuadas que benefician, por tanto, a España y a la totalidad de Europa. Por ello es tan importante que establezcamos una buena conexión, una buena relación de trabajo. De esa forma, podremos tratar todos estos temas tan importantes que acabo de mencionar y llevarlos a buen puerto, así como realizar con antelación una planificación que redunde en beneficio de la economía española y de toda la Unión Europea.

También es muy importante —de hecho es vital— que la Comisión pueda escuchar sus opiniones y sus propuestas. He de decir que a veces no funciona a la primera, pero, desde luego, siempre actuamos con buena voluntad y con buena intención. Necesitamos establecer esta buena relación de cooperación, porque solo se pueden realizar ajustes positivos cuando se escucha la opinión de la gente, la de los Estados miembros, y ustedes son los auténticos representantes de los ciudadanos. Tenemos que hacer un trabajo de equipo, porque estoy convencida de que incluso se puede hacer mejor a la hora de comunicar nuestros mensajes, qué es lo que entendemos como prioridades de la Unión Europea. Por este motivo, para mí es un placer realizar esta interacción, estar presente, hablar con las personas, con los miembros de los parlamentos. Les agradezco, por tanto, muy sinceramente que, teniendo una agenda tan apretada, me concedan su tiempo para poder mantener esta reunión, que creo que va a resultar enriquecedora para ambas partes y que redundará en una labor productiva y en una mejor comunicación de cara al futuro.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 3

También estoy sumamente a favor del diálogo con los ciudadanos. Hoy hemos tenido un debate muy animado con estudiantes de la Universidad Politécnica, en el que estos han planteado algunas ideas muy interesantes, que vamos a intentar compartir con los parlamentarios y con las autoridades de la Unión Europea, porque ven Europa como una oportunidad, pero, al mismo tiempo, también tienen preocupaciones e inquietudes. Les he invitado a que se muestren más activos, porque ellos van a ser los beneficiarios de esta labor que realizamos, de lo que estamos haciendo hoy. Necesitamos escucharles mejor y también ellos necesitan escuchar lo que nosotros tenemos que decir para poder realizar una labor exitosa a largo plazo. Ayer tuvimos una serie de debates muy interesantes con su comunidad empresarial y económica que me demostraron que hay un enorme interés en el sector del transporte, aunque obviamente también hay inquietudes, como es lógico.

Espero que estemos comunicando de forma clara cuáles son nuestras estrategias y nuestras directrices. Voy a repetírselas ahora con mayor detalle, porque ustedes son los que van a trabajar con los ciudadanos españoles, los que les informarán de nuestra posición, y los que nos harán saber cuál es su opinión. Quiero ser muy clara sobre lo que me motiva, por qué me apasiona tanto el sector del transporte, porque verdaderamente me apasiona. Creo que es un sector vital para el éxito de Europa. Hay un punto obvio, que es garantizar la circulación fluida, sin problemas, de personas y mercancías en toda Europa. La otra es que hay un gran potencial de participación, mucha inversión que podría generar nuevas oportunidades de empleo, que a su vez fomentarían el crecimiento económico de Europa. Pero al mismo tiempo, desempeñamos un papel crucial en el desarrollo de la industria europea y queremos que esta industria, especialmente la que tiene que ver con el transporte, se muestre mucho más ambiciosa y que esté mucho más presente en el nivel global. Es emocionante formar parte de algo así. Nuestro papel principal es ser muy sensibles, estar muy atentos y crear la estandarización necesaria para poder dar apoyo al crecimiento, así como establecer un entorno regulatorio favorable que pueda ser una solución y no un obstáculo en el camino hacia la modernización de Europa.

Quisiera comentar con ustedes algunas iniciativas cruciales que está planificando la Unión Europea en el ámbito del transporte. Deben recordar que todas estas iniciativas tienen tres motores principales. Uno de ellos es la digitalización, que es muy importante porque nos falta en el transporte. ¿Por qué es tan importante? Porque así es como podemos activar, hacer que se encuentren nuevas y buenas soluciones para el transporte. Con la digitalización podemos ayudar a las pymes a formar parte de este ecosistema, podemos hacer que los jóvenes puedan participar e implicarse, porque de aquí surgen las nuevas tecnologías, las nuevas ideas y las nuevas soluciones tecnológicas que se podrán implementar de forma más rápida. La digitalización supone una conexión más fluida entre diferentes modos de transporte, es decir, servicios integrados y servicios logísticos más profesionales que resultan fundamentales para nuestros productos. Al mismo tiempo, queremos garantizar que las personas puedan utilizar un etiquetado único que resulte accesible para el usuario. El segundo motor es un compromiso para contribuir a una mayor independencia del suministro de energía europea. Saben que en Europa el transporte supone un 24 % de las emisiones y los usuarios un 30 %. Tenemos que tener en cuenta que hay que buscar soluciones que estén basadas en energías renovables, en combustibles alternativos. Todo ello va a suponer una pauta para la electrificación no solo de las líneas férreas —ya estamos trabajando en ello—, sino también para el transporte por carretera, para el marítimo y, obviamente, para la aviación. El tercer motor es la internacionalización con el fin de reforzar nuestra presencia en el mercado global y poder fomentar las industrias, sobre todo aquellas que tienen financiación de la Unión Europea, para que estén presentes a nivel global y que dejen patentes las soluciones europeas, el sentir europeo, porque solos no podemos ganar la batalla de las emisiones de CO₂. Todos estamos interconectados en una comunidad global, y solo así lograremos ganar esta batalla. Aquí tenemos un gran desafío, pero creo que si demostramos que hay soluciones disponibles, que al mismo tiempo están contribuyendo a que haya menores emisiones, podremos realizar con éxito esta misión. Como hemos visto, hay tres motivos principales o acuerdos globales con los actores internacionales: digitalización, internacionalización y fuentes de energía alternativas, combustibles alternativos. Estos son los motores, lo que está en el centro de todo lo que quiero compartir con ustedes.

En primer lugar, vamos a ver el transporte por carretera. Soy plenamente consciente de que el sector del transporte de mercancías por carretera español es especialmente importante, es el tercer mercado de Europa. La Comisión Europea está planeando presentar en 2016 un paquete de medidas para el transporte por carretera que abordará de forma sistemática todos los problemas, todos los temas relativos a esta modalidad. Quisiera animarles a mantener una participación activa en este tema. Vamos a mantener un

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 4

debate a finales de junio o principios de julio y les invito a desempeñar un papel en él y a que hagan oír su voz. El paquete de transporte por carretera incluirá un pilar social y en él abordaremos temas sociales relacionados con esta modalidad de transporte, así como con la apertura del mercado. Como me apasiona tanto este tema me había olvidado de hablar de la introducción de capacitadores digitales que nos permitan gestionar la congestión. No se trata de ofrecer una solución sin más, sino un marco reglamentario, y a partir de ahí surgirán las soluciones de cara a la interoperabilidad. Si yo quiero conducir desde Madrid hasta Helsinki sin problemas y sin tener que parar en ninguna barrera, tendré que pagar por todos los kilómetros y por todos los países que pase. Estamos en una sociedad digital, moderna y deberíamos ser capaces de poder ofrecer estos medios para, con un sistema de peajes, cobrar conforme a la distancia recorrida y que este dinero revierta en los países para que puedan mantener su infraestructura de carreteras. Voy a intentar ser un poco más precisa. La Comisión seguirá alentando a los Estados miembros a aplicar los principios de usuario paga y contaminador paga, garantizando que con el peaje haya ingresos suficientes para el mantenimiento de las infraestructuras. Esto hay que hacerlo de forma armonizada, porque si no, como decía anteriormente, podríamos encontrarnos con una situación más costosa y complicada. Hay que ofrecer soluciones para que haya una circulación fluida. Sé que el mantenimiento de carreteras también es un problema para España, pero creo que sucede lo mismo en todos los Estados miembros. La Comisión cree que aplicando más ampliamente el principio de usuario paga minimizará costes; también hay tasas medioambientales que hay que tener en cuenta y que deberían ser parte de la solución. Se trata de tasas externas que habría que incluir en el paquete de transporte por carretera planificado.

También abordaremos problemas tales como las barreras que sigue habiendo, porque hay que examinar con mayor detalle cómo aplicar mejor las normas sociales, mediante simplificación y clarificación, como parte del primer pilar. Sé que muchas veces es un desafío demostrar y entender la normativa de la Unión Europea. Por tanto, hay que ser más claros en relación con esta regulación. Sé que los operadores españoles se ven directamente afectados por las iniciativas no coordinadas adoptadas por algunos Estados miembros. Permítanme garantizarles que la Comisión va a continuar defendiendo que haya un equilibrio europeo, es decir, una aplicación armonizada de la legislación europea. La Comisión Europea siempre va a ser una defensora de los tratados de la Unión Europea. No tengan dudas al respecto.

Antes de continuar con el siguiente modo de transporte, permítanme hablarles de la seguridad viaria, que es una de las principales prioridades de nuestro departamento. He de decir que verdaderamente entre 2001 y 2010 España ha hecho un esfuerzo encomiable a fin de mejorar la seguridad viaria. Ha quedado patente en las estadísticas que ha habido una mejora del 55 %, que se ha visto completada con un 2 % adicional de mejora, lo cual es impresionante. España se encuentra hoy entre los países de la Unión Europea que tienen mejores resultados en seguridad viaria. De todas formas, he de decir que todavía no estoy satisfecha con los resultados de 2014, porque hemos visto que diariamente pierden la vida en las carreteras europeas 70 personas. Esta es una cifra inaceptable. Les invito a compartir sus experiencias con otros Estados miembros con el fin de alentarles a inspirarse en las acciones que se han emprendido en España y que puedan tener el mismo éxito que se ha logrado aquí. Este es un tema de la mayor importancia. Este año y el próximo lanzaremos algunas iniciativas y nos centraremos en los Estados miembros para los cuales todavía es un desafío muy grande. Les pido que nos ayuden a apoyar estas iniciativas tan importantes.

El siguiente modo de transportes es el ferroviario, las líneas férreas. ¡Me encantan los trenes de alta velocidad españoles! Ayer fuimos de Madrid a Valladolid y de verdad que fue una auténtica experiencia, sobre todo porque estaba en la cabina del conductor y casi podía sentir el viento en la cara. Fue algo impresionante. Luego les hablaré de ello. El tema principal, obviamente, es el cuarto paquete ferroviario. He de agradecer a España el exhaustivo y profundo apoyo prestado a este cuarto paquete ferroviario. Tenemos una serie de resultados alentadores y ahora la Presidencia letona continúa con estas actividades y con las negociaciones sobre el pilar técnico, que van muy bien. Una vez más, les pido su apoyo para lograr el pilar político, que es muy importante para el Espacio Único de Transporte Europeo y para el mercado único en su totalidad, como es lógico. España cuenta con la línea más amplia de trenes de alta velocidad. También Francia ha desarrollado importantes líneas y ha desplegado Ertms de gestión de tráfico ferroviario. Alentaría al resto de Estados miembros a seguir esta línea. Lo que escucho es que sigue habiendo problemas relacionados con los cálculos de coste y quisiera motivarles en el sentido de que la utilización de la capacidad ferroviaria para carga de mercancías sigue siendo baja. Ya mencionó al principio mi colega que en este ámbito hay más oportunidades para que sus líneas férreas sean todavía

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 5

más rentables, sobre todo en la conectividad interna con puertos. El transporte marítimo también está creciendo y se necesita una conexión con el interior para poder continuar con estos buenos resultados. En este sentido, las líneas férreas son una muy buena opción para que los puertos, como decía, sean todavía más importantes en la economía nacional.

Aviación. Esto desempeña un papel importante en España debido a su situación geográfica y al desarrollo del sector del turismo. La Comisión reconoce la importancia estratégica de la aviación para la economía de la Unión Europea y está comprometida con el fomento de la competitividad de este sector. Este año también tenemos un paquete de aviación. Se ha abierto un diálogo y lo finalizaremos el 12 junio. Si quieren hacer algún comentario adicional en este sentido, les pido que participen y planteen sus comentarios, porque les prometo que todas y cada una de las propuestas van a ser examinadas y debatidas debidamente. La industria de la aviación está bajo una enorme presión, por eso estamos agilizando el proceso y esperamos encontrar soluciones positivas y ser unos buenos competidores en el nivel global, por ejemplo, frente a Asia o Latinoamérica. Tenemos que hacer nuestras tareas y reconfigurar el negocio de la aviación. Por lo que respecta a la estrategia de aviación, les pido de nuevo que participen activamente. Por primera vez en la Unión Europea hay una estrategia para la aviación.

Espero no estar utilizando demasiado tiempo, porque siempre me recuerdan que sea breve. Pasamos al tema de los puertos. En los puertos españoles se han invertido más de 9.000 millones de euros en los primeros diez años de este siglo. Aunque se ha incrementado la capacidad, todavía hay que desarrollar el tráfico y el rendimiento. Esto lo hemos visto también en el tema de las líneas férreas. Se ha hecho una labor increíble en las infraestructuras, en cualquiera de sus ámbitos; miremos donde miremos la labor es excelente. Por ello, les pido por favor que utilicen sus competencias para potenciar el sector de los servicios, porque las infraestructuras sin servicios significan déficit, y los servicios sin buenas infraestructuras no son viables. Pero una vez que aunemos los dos aspectos, contaremos con un motor de la economía sumamente potente. Me complace ver que cuentan con todas las oportunidades. Le ruego que sigan trabajando en esta dirección.

La Comisión fomenta una mayor integración en todos los niveles y estamos sumamente interesados también en la cooperación entre los Estados miembros. Esperamos que se produzcan algunas mejoras en el sector del transporte marítimo, en el que necesitamos trabajar más, porque tiene un enorme potencial. La digitalización puede contribuir con un mayor control de las rutas predefinidas, y con soluciones similares podremos reforzar y agilizar los servicios, minimizando de esta forma el mal uso. Es muy importante continuar en esta línea de desarrollo.

Vamos a ver, brevemente, la parte financiera, que no es la cuestión menos importante, sino la más candente. Han visto que hemos puesto en marcha algunos mecanismos efectivos para fomentar el desarrollo del sector del transporte financieramente. Ustedes son parte de la estrategia de cohesión y saben que es muy efectiva. Hay un nuevo mecanismo que acaba de empezar a evolucionar, a desarrollarse, que es la facilidad conectando Europa, al que se van a destinar 11.000 millones de euros. Se han presentado ya 900 proyectos. Tenemos tres veces más necesidad que capacidad, pero esto va a hacer que lleguen a buen puerto los mejores proyectos. Sabemos que el Mecanismo de financiación europea está bien considerado aquí. Se ha fomentado la accesibilidad también a Cataluña, Valencia y Andalucía y veo que tienen planes para el futuro, sobre todo para la conectividad transfronteriza, que es esencial para integrar las soluciones europeas. Como saben hay dos corredores de transporte principales que atraviesan España: el mediterráneo y el atlántico. Debido a ello, España desempeña uno de los papeles más importantes en la estrategia de transportes. Hay 7.000 millones para la infraestructura de transporte básica, previsto de 2014 a 2020, destinado sobre todo a las líneas férreas y al corredor atlántico. Espero que empleen estos fondos de forma que pueda contribuir al fomento de la economía europea en su conjunto.

Quisiera trasladarles una perspectiva de las necesidades que tiene Europa con respecto a las infraestructuras y a estos 1.300 billones de euros. Tenemos mucho trabajo que hacer para garantizar mecanismos de financiación adecuados, pero estoy segura que con los nuevos fondos vamos a abrir las puertas también a una mayor inversión en el sector de los transportes y a la facilidad Conectar Europa. Las soluciones ITS incluso para el despliegue de nuevos sistemas de energía en las estaciones de cobro que puedan dar apoyo a la electrificación o incluso combustibles alternativos que hay que poner en marcha para poder continuar trabajando en esta línea europea. Todo ello se va a realizar también a través de los fondos Juncker. Hay puntos negros, contaminación, congestión y necesitamos contar con soluciones

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 6

exhaustivas. Para ello podríamos utilizar esta financiación innovadora y estratégica de cara a adoptar medidas adicionales que nos permitan obtener mayores éxitos en este sentido.

Quisiera presentarles una serie de elementos más, pero no puedo seguir hablando durante todo el día. Estoy segura de que sabrán muy bien cuáles son las prioridades. Voy a estar más que encantada de escuchar sus aportaciones y espero que al menos esta primera reunión nos permita continuar con este diálogo. Recuerden que mis puertas en Europa están siempre abiertas. Así que si en cualquier momento están en Bruselas y quieren venir a debatir estos temas conmigo, son más que bienvenidos. Gracias por su tiempo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora comisaria por su intervención y por su puesta a disposición del Parlamento español para todas las cuestiones a las que ha hecho referencia. Sin más, señorías, vamos a proceder al turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra por el Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya, el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ BORRÀS**: Señora comisaria, gracias por su presencia aquí y bienvenida en nombre de nuestro grupo en el Senado Entesa pel Progrés de Catalunya. Su cometido en el ámbito de sus competencias en el seno de la Comisión Europea es trascendental para el proceso de integración europea, para el proceso de cohesión de la sociedad y la economía europea. Una sociedad europea con buenas comunicaciones, con unos medios de transporte integrados es fundamental para esta Europa de futuro por la que estamos trabajando. Celebramos su presencia aquí para profundizar en el debate y conocer mejor, de primera mano, sus proyectos y sus planes. En España, no sin debate pero con un cierto grado de consenso, hemos avanzado mucho en los planes de futuro y en el desarrollo de nuestras infraestructuras de transporte. Ha aludido a los distintos tipos de transporte: por carretera, ferroviario, marítimo, aéreo, etcétera. Para ser breve y no entrar en detalle, porque no es posible en este momento, me gustaría centrarme en el tema del transporte ferroviario, sobre todo de los corredores de transporte ferroviario a los que aludía ahora. De una manera especial, me gustaría centrarme en el corredor mediterráneo, que es el que afecta a la circunscripción que represento en el Senado español, la provincia de Tarragona. Este corredor mediterráneo forma parte de uno de los dos grandes corredores transeuropeos y sin duda es fundamental para Europa y para la conectividad de nuestro país, nuestra economía y la conexión de nuestra industria y nuestros servicios con el conjunto de Europa. Para no entrar en una problemática que podría corresponder a la política interior española, quisiera mostrarle nuestra preocupación, por una parte, por los plazos de ejecución de este corredor mediterráneo, preguntarle cómo ve el nivel de ejecución de este tramo del corredor español dentro del corredor transeuropeo y si considera que estamos cumpliendo con los plazos que encajarían dentro de las previsiones de la Comisión y de la Unión Europea. En nuestro país tenemos un problema añadido, que es la convivencia entre los dos anchos de vía, el ancho estándar y el ancho ibérico. Esto tiene distintas soluciones, pero evidentemente una parte de la ejecución pasa por un tercer carril. ¿Cree que esto no va a ser ningún inconveniente para esa integración ferroviaria? ¿Esto puede generar alguna dificultad? El transporte ferroviario es fundamental y es el objetivo básico de estos corredores ferroviarios, pero también me gustaría saber su opinión sobre la convivencia posible del tráfico de viajeros y de mercancías sobre la misma infraestructura, que es otro de los problemas que se pueden plantear.

Finalmente aludía al final de su intervención a un tema que ha dicho que no es menor y sin duda no lo es, que es el relativo a la financiación. El Plan europeo de inversiones, el Plan Juncker, que entre otros objetivos tiene la previsión de financiación de infraestructuras de transporte y España ha presentado proyectos para acogerse a este tipo de financiación. Pero siendo muy importante el Plan Juncker —y lo hemos debatido aquí con otros miembros de la Comisión Europea— no deja de plantear algunas dudas sobre sus posibilidades de financiación. La aportación pública es pequeña y se espera movilizar una importante financiación privada. La pregunta es si fiar una parte importante en D de la financiación de estas infraestructuras de transporte ferroviario a un plan que no tiene de entrada garantizada necesariamente su financiación y si esto puede ser un obstáculo de cara al futuro. Sin más, reitero el agradecimiento de nuestro grupo y el mío personal por su comparecencia aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, también le agradezco que se haya acogido justamente al tiempo que tenía. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco, van a repartir el turno una diputada y una senadora. En primer lugar tiene la palabra la señora Sánchez Robles.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 7

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: Señora comisaria, ha sido un placer para nosotras, representantes del Grupo Vasco en las Cortes españolas, haber contado con su presencia aquí y un auténtico privilegio. Como contamos con poco tiempo, si le parece, vamos a formularle una serie de cuestiones directas para tratar de aprovechar al máximo el tiempo del que disponemos. En primer lugar, quería comentarle que la hoja de ruta de la Comisión establece como objetivo a largo plazo completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad y, a medio plazo, de aquí a 2030, triplicar la longitud en la red de alta velocidad y mantener una red ferroviaria densa en todos los Estados miembros. Propone, además, que se realice por ferrocarril. Este grupo cree realmente que el futuro viaja en tren. Por tanto, le pregunto qué opinión le merecen las voces que recientemente cuestionan la rentabilidad de las inversiones en alta velocidad.

Quisiera conocer por qué el corredor atlántico y mediterráneo son las máximas prioridades de la Comisión Europea para el desarrollo de las infraestructuras de transporte y de los servicios en España. En el caso del corredor atlántico —sabe que somos vascas—, en el que se integra la Y vasca conectan la parte occidental de la península ibérica con París y Estrasburgo y los puertos de la costa atlántica y cantábrica. En este momento el transporte de mercancías por ferrocarril, como bien ha apuntado, en España es solo entorno al 4 % sobre todos los demás medios, frente al 18 y el 20 % que supone en Europa. Uno de los principales objetivos del Libro Blanco del transporte es la transferencia de mercancías al ferrocarril. Mi pregunta es: ¿Cuál es el papel que prevé que desempeñará la ejecución de corredores mixtos, como la Y vasca, en el desarrollo del tráfico de mercancías por ferrocarril en España y hacia Europa? Otro de los objetivos fundamentales de la Comisión Europea es aumentar la interoperabilidad ferroviaria mediante la introducción de ancho de vía UIC en España y Portugal, haciendo posible servicios transfronterizos interoperables entre Francia y España. ¿Son optimistas en cuanto al impacto que sobre la cuota de transporte ferroviario en España tendrá conseguir la interoperabilidad con Europa? Los aspectos mencionados anteriormente certifican la rentabilidad de los proyectos integrados en el corredor atlántico y en particular de la Y vasca. Le traslado en este momento que estamos seriamente preocupados. Los objetivos que prevé su construcción están completamente alineados con los objetivos básicos de RTT, como son contribuir a la mejora de la interoperabilidad, cuya importancia ha resaltado, fomentar el transporte de mercancías y el reequilibrio modal, eliminar cuellos de botella, constituir un enlace transfronterizo, etcétera. ¿Cree la Comisión que un proyecto como la Y vasca es rentable en este sentido?

Mi última pregunta, señora comisaria: ¿Las redes europeas de transporte son básicas para crear desarrollo, aumentar la competitividad de la economía real y posibilitar la generación de empleo? Compartimos estos criterios. Olvidar estas prioridades y gastar los pocos recursos en otras obras es, en nuestra opinión, retrasar y perder oportunidades de captar ayudas europeas. Recientemente en Francia se han publicado informes, tanto del Tribunal de Cuentas como del GPSO, que emplazan a reorientar las prioridades en materia de alta velocidad y cuestionan la rentabilidad de ese proyecto. Nos gustaría saber cuál es la posición de la Comisión Europea en relación con estas incertidumbres planteadas en Francia. A partir de aquí intervendrá la senadora doña María Eugenia Iparragirre en representación de nuestro grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Iparragirre.

La señora **IPARRAGIRRE BEMPOSTA**: Quiero agradecer su comparecencia. Iré directa a la pregunta. Continuando con el ámbito del transporte terrestre que iniciaba mi compañera, fabricantes europeos de material ferroviario y las compañías que con un panorama más abierto invertirían en un modo de transporte muy interesante por razones de eficiencia y medioambientales, se ven perjudicados por las dificultades que tienen los Estados en admitir principios básicos para que el sector se abra a la competencia y sea más eficiente. Quisiera saber en qué situación está esa cuestión.

En segundo lugar, hablando del transporte aéreo, del cielo único europeo, los objetivos que pretende es reducir duplicidades y armonizar la gestión del tráfico aéreo concentrando bloques de control aéreo a tan solo nueve. La consecución de dicho cielo único, como entiende mi grupo, no nos aportaría más que beneficios y nos haría ganar y el que no se desarrollara nos haría perder gran parte de los beneficios. La implantación de este cielo único europeo se encuentra con dificultades por parte de los Estados. En ocasiones todavía los Estados siguen pensando en clave nacional y tienen dividido el espacio aéreo. Le pregunto lo siguiente: ¿A qué se debe este bloqueo por parte de algunos sectores o la falta de ejecución en algunos Estados miembros? Tras el voto del Parlamento Europeo en primera lectura el pasado marzo de 2014, ¿cómo se encuentra la fase de negociación con el Consejo para conseguir la aceleración de

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 8

dicho proceso con el objeto de lograr que el cielo único europeo se convierta por fin en una realidad? Por último, y acotándome al tiempo, en referencia a las inversiones en banda ancha y el proyecto Galileo, cuando se habla del nuevo modelo de movilidad europeo estamos muy acostumbrados a hablar de infraestructuras tradicionales: carreteras, puertos, ferrocarril, aeropuertos, etcétera. Pero se habla mucho menos de los retrasos que los recortes han propiciado en las inversiones en las redes de banda ancha o en el proyecto Galileo de satélites europeos, que son muy importantes para que se puedan gestionar los flujos de mercancías y de personas que se van a desplazar por estas infraestructuras o poner en marcha ofertas y comercialización de productos de transporte integrado e inteligente para mercancías y viajeros. La pregunta que le formulo sería: ¿Cuáles son los obstáculos con los que se encuentran y qué se está haciendo para poder resolverlos?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, quiero agradecer muchísimo la presencia de la señora comisaria entre nosotros. Hablo en nombre de Convergència i Unió, es el tercer grupo de esta Cámara y del Senado, y es el grupo que gobierna Cataluña, por lo que es conocido por la señora comisaria. Nosotros compartimos extraordinariamente las reflexiones que ha llevado a cabo y su agenda. De manera muy especial voy a centrarme en algunas de las cuestiones del pago por uso, de la euroviñeta. Sabe perfectamente que nuestro grupo comparte estos deseos de la política europea de transporte. Sin embargo, España es un país que no ha aplicado aún la euroviñeta y esto es algo que a nosotros nos gustaría subsanar. No compartimos la actuación del actual Gobierno de España. Usted viene al Parlamento a conocer la opinión de todos y nosotros respetuosamente le decimos que aquí estamos mucho más cerca de la Comisión que de la actuación del Gobierno español que no ha aplicado esta euroviñeta, lo que causa problemas muy importantes a nuestra red vial.

Segunda cuestión que quiero relatarle a la señora comisaria. Hace pocos días le respondió textualmente a mi compañero el eurodiputado Ramón Tremosa, preocupado por el retraso de las obras en el corredor mediterráneo: Que bajo la orientación del coordinador europeo del corredor mediterráneo, los servicios de la Comisión han analizado en detalle el corredor y su infraestructura en 2014 y que a partir de este análisis, el coordinador europeo ha propuesto un plan de trabajo para los Estados miembros. Aparte que ya se lo pedirá oficialmente el señor Tremosa, quisiera —luego le entregaré un dossier sobre el estado del corredor del mediterráneo— hacerle llegar alguna preocupación al respecto y me permitirá que lea textualmente en inglés este informe, porque para nosotros es muy preocupante que en la parte más significativa no se estén efectuando los trabajos, y la Comisión debe saberlo. Dice textualmente este informe: *Right now the section between Castellbisbal and Martorell is the most important bottle neck along the Mediterranean Corridor and this will condition the operation of the entire Corridor to the south. After visiting «in situ» the route between Castellbisbal and Martorell, it can be confirmed that up to now no significant works to implement ESG have been started.* Esta es una preocupación muy grave y la Comisión debe ser consciente de ello. Como la Comisión estos momentos, tal como nos ha comentado, va a proceder a la asignación de los fondos del nuevo mecanismo de financiación, debería de alguna manera condicionarse la aplicación de estos mecanismos de financiación a algún aspecto de este corredor —también al atlántico, por cierto— que contribuyan a que el Gobierno español y los otros Gobiernos contribuyan al desarrollo de unos corredores que han sido declarados de interés. Nos gustaría que se pudiera avanzar en este sentido. Piense la señora comisaria que de Barcelona a la frontera francesa, donde ya existe el estándar europeo, no se han construido tres simples apartaderos para que los trenes puedan ser de 750 metros. Esto hace absolutamente anticompetivo el transporte de mercancías por ferrocarril. Usted se refería en su última reflexión a que hay que utilizar las infraestructuras y que la política europea debe coadyuvar a que en España se tomen estas decisiones.

Para acabar, me permitirá, señora comisaria, como presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso, que le agradezca, en primer lugar, sus palabras en reconocimiento de la labor que España ha efectuado en relación con la seguridad vial y, en segundo término, nos ponemos a su entera disposición para relatar cuáles han sido los mecanismos del éxito de España y los que en estos momentos van a coadyuvar a que ese éxito continúe. En algunos temas la actuación de los Gobiernos españoles ha sido ejemplar. Repito que parlamentariamente nos ponemos a su disposición para ayudar en este tema.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, le agradezco que haya hecho esa intervención en esa doble condición de presidente, así como portavoz de su grupo que ostenta su señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Señora comisaria, para nosotros es un honor como Grupo Parlamentario Socialista comprometido con el europeísmo tenerla en esta sala, aun más cuando las políticas de transporte contribuyen de una manera esencial a la cohesión social y territorial. Para nosotros un sistema de transporte sostenible, desde el punto de vista económico, medioambiental e institucional es el soporte básico para el desarrollo de un país y de una sociedad moderna, especialmente apoyándose en unas infraestructuras eficientes y en una buena gestión. España ha hecho enormes esfuerzos durante estos años tanto en infraestructuras lineales como nodales. Nos encontramos ante una situación económica difícil. Nuestro compromiso es claro como país para una gestión eficiente que nos permita avanzar y centrarnos especialmente en la mejora de la competitividad de la economía y del servicio público, pero también potenciar aquellos modos de transporte que menor impacto tienen en la sostenibilidad. Tenemos un compromiso con el medioambiente, con la reducción de las emisiones para el año 2050 en línea con el planteamiento europeo. En este sentido, se ha de potenciar aquellos medios de transporte menos lesivos para el medio ambiente, como invertir en materia de seguridad.

Permítame que me centre rápidamente en los seis grandes temas que considero que están en la agenda política de mi país. En primer lugar, la financiación, a la que usted ha hecho referencia. Hace unos días se cerraba la convocatoria de ayudas del mecanismo Conectar Europa. España ha solicitado 7.000 millones de euros. En paralelo se ha desarrollado también el Plan Juncker, que se nutre de dos programas, uno de ellos el mecanismo Conectar Europa del cual se van a detraer 3.300 millones de euros. Nos preocupa porque España se apoya fundamentalmente en este programa y está fuera del marco de cohesión. Este programa es fundamental para impulsar las infraestructuras, lo cual es un motivo claramente de preocupación. No entienda de mis palabras que estamos en contra del Plan Juncker, en absoluto, pero España tiene una posición geoestratégica, desde el punto de vista de las infraestructuras, que puede contribuir y de hecho contribuye de una manera eficaz a la generación de riqueza en el viejo continente y a la cohesión social. Paso al segundo tema, los corredores a los que ha hecho referencia y que están en las redes de transporte transeuropeas y también la conexión con el noreste de España, que es muy importante. En estos corredores es necesario avanzar, sobre todo para mejorar la intermodalidad, la interoperabilidad entre los distintos tipos de vía en ferrocarriles, pero también para la conexión ferropuertuaria y, al mismo tiempo, hacer llegar las mercancías que entran por nuestros puertos al centro de Europa. No se pueden parar las inversiones. De ahí la necesidad de contar con el apoyo y el compromiso de los fondos europeos, porque ello sin duda generará retorno positivo. En esa línea es necesario avanzar con estos mecanismos de apoyo y solidaridad.

Tercer tema que quería plantear es el cuarto paquete ferroviario al que ha hecho referencia. Nuestra posición es clara al respecto. Consideramos que no se va a conseguir avanzar en un espacio único ferroviario europeo que dé oportunidad de futuro al ferrocarril sin avanzar también en la gobernanza, ya que la modificación del *status quo* no siempre es fácil. En todo caso, es imprescindible, antes de proceder a la liberalización del ferrocarril, avanzar en la corrección de los desajustes que presentan los modos de transporte, no solamente en España sino también en el resto de Europa, porque de lo contrario nos encontraremos ante una incertidumbre en el proceso de liberalización. Consideramos que es importante armonizar cualquier actuación en el conjunto de la Unión Europea.

En cuanto al transporte por carretera, nos preocupa especialmente la posición de algunos países como Alemania que han introducido requisitos adicionales para acceder al mercado de transporte internacional de mercancías por carreteras, posición a la que se han sumado países como Alemania, Bélgica y Francia. Pueden establecer penas que pueden llegar a prisión por dormir en las cabinas de los camiones los fines de semana. Argumentan su posición en un pretexto de lucha contra el *dumping*, pero de hecho están introduciendo barreras al comercio con tintes proteccionistas. Señora comisaria, le pregunto: ¿Considera que estas medidas están en conformidad con el derecho de libre circulación y prestación de servicios de la Unión Europea? ¿Qué actuaciones va a emprender para solucionar este grave problema que perjudica seriamente a nuestro país?

En materia de seguridad, factor que consideramos esencial, los esfuerzos no son siempre suficientes. Ahí está el último accidente de aviación en los Alpes. Es necesario avanzar en las estrategias de puesta en común de información y también de avance tecnológico a las que ha hecho referencia. Permítame que

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 10

le pregunte por un tema muy concreto. Como responsable de transporte y por su relación con las líneas aéreas, en qué situación está y cuál es la posición de su comisionado en relación con la propuesta de directiva sobre registro de nombres de pasajeros y qué han opinado al respecto las compañías aéreas, dada la posible colisión con la normativa de protección de datos personales.

Para finalizar, sabe perfectamente que los profesionales del sector del transporte están siendo sometidos a un progresivo deterioro de su situación laboral. El Grupo Parlamentario Socialista considera necesario un paquete social, a imagen y semejanza de los paquetes de derechos de pasajeros y de consumidores, que dé respuesta a estos desafíos. Europa, hasta la fecha, ha trabajado por liberalizar y abrir los mercados, pero ahora es necesario acompañar estas medidas de otras de carácter social.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar el turno de portavoces, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En nombre del Grupo Popular en el Congreso le doy la bienvenida a la comisaria de Transportes a esta Comisión Mixta y le agradezco su sensibilidad por venir y expresarnos sus opiniones y contestar a nuestras preguntas. Ayer tuve ocasión de escucharla en el desayuno en el hotel Palace y pudimos apreciar que es sensible con los problemas del transporte y una gran conocedora de las responsabilidades, a pesar del poco tiempo que lleva en el cargo, demostración de la que ha vuelto a hacer gala hoy en su primera intervención. Ya que está usted aquí y es comisaria, en esta Comisión en el Congreso quisiera recordar a Loyola de Palacio, anterior comisaria de la Unión Europea, quien precisamente inició todos los retos europeos de transporte cuyas consecuencias estamos viendo ahora. El hecho de que sea su sucesora nos agrada extraordinariamente.

Señora comisaria, la península ibérica, España y Portugal, tienen una situación especial. Somos países periféricos con territorios ultraperiféricos, hecho que condiciona muchísimo nuestra relación con Europa, una Europa de la cual tenemos vocación. La vocación europea de España es histórica. Es acertado decir que creemos y queremos a Europa. Esa convicción nos viene no solo por nuestra pertenencia a la Unión Europea, sino también por nuestra idea global que compartimos también con la Comunidad Hispanoamericana. Por tanto, cuando usted habla de globalidad, cuando habla de internacionalización, nos encontramos cómodos con esa terminología y adecuadamente preparados para seguir trabajando en nuestras ideas comunes.

Como grupo parlamentario que apoya al Gobierno, nuestro compromiso, evidentemente, está con las bases fundamentales que informan la política europea, el medio ambiente, la conectividad, la intermodalidad, la competitividad y la internacionalización. Pero, como he dicho, por nuestra situación periférica somos muy sensibles a todas las actuaciones del resto de países de Europa, ya que nos afectan mucho las actuaciones de nuestros vecinos. Por ello, demandamos el mismo nivel de exigencia para que nuestras relaciones, tanto de personas como de mercancías, no se vean limitadas, repito, por la falta de cumplimiento de los compromisos normativos y de puesta en servicio de infraestructuras de los países vecinos.

Evidentemente —estamos de acuerdo con usted, y también con lo que se ha manifestado por otros grupos parlamentarios—, somos partidarios de profundizar en la armonización de la normativa europea. Creemos que se tiene que trabajar en la normalización. Es verdad que el transporte por carretera es un sector muy sensible para los productos españoles. Desde el punto de vista laboral y de los tiempos de conducción —lo ha señalado mi colega del Grupo Socialista—, es trascendental que no tengamos un trato discriminatorio, porque hay situaciones no solo personales, sino también de cargas y medidas, de operatividad de la red viaria, del sistema de peajes y euroviñetas, que evidentemente al que más afectan es al que más kilómetros tiene que hacer. Por tanto, el nivel de exigencia tiene que ser medido expresamente. Esto nos preocupa tanto como la compatibilidad con los convoyes ferroviarios, a los que también se ha hecho referencia. Quiero decirle que los Gobiernos de España han cumplido la legislación antes que otros países. Por tanto, creo que hay que considerar que la península ibérica —porque pienso que en esto vamos juntos España y Portugal— debe merecer especial atención, también en el tema de la financiación. Creemos que esta no es una petición exagerada ni descabellada.

Señora comisaria, nosotros también tenemos gran esperanza y confianza en la red básica, en que esos dos grandes corredores a los que todos nos referimos, que forman parte de ese *core network*, tanto el mediterráneo como el atlántico, se desarrollen. Pensamos, evidentemente, que son fundamentales para nuestro desarrollo, pero pasan por más sitios que por Cataluña, porque el corredor mediterráneo en su nueva definición va desde Algeciras hasta el mar Negro. Por tanto, todos los territorios necesitan su desarrollo y creo que en eso estamos todos empeñados.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 11

Son fundamentales —se lo reitero a mis colegas— las ayudas que puedan venir por la implantación del Mecanismo Conectar Europa. Confiamos en la predisposición de la Comisión para el reparto de fondos. Se han expresado las cantidades que hemos pedido y pensamos que debemos ser objeto de dicha ayuda, fundamentalmente, como también ya se ha dicho, una vez que hemos pasado de los fondos de cohesión a los nuevos fondos, lo que supondrá una afección evidente en nuestra capacidad inversora. De la misma forma, solicitamos que se impongan a los países vecinos los mismos requisitos de cumplimiento que a nosotros, porque normalmente tienen plazos de cumplimiento posteriores a los nuestros. De poco valdrá que cumplamos con las infraestructuras si no podemos conectar con los países que nos deben llevar al centro.

Señora comisaria, no quisiera terminar sin referirme a dos cuestiones. Quiero expresarle que somos muy capaces de llevar más y mejor los productos al centro de la Unión Europea, porque creemos en la intermodalidad y en el fundamento de los puertos y de la conexión ferroviaria. Al margen de que seamos países periféricos, nuestra situación geoestratégica, con la ampliación de los canales de Suez y de Panamá, nos pone en una posición inmejorable en el futuro inmediato para confiar tanto en la capacidad de conectarnos con Europa como en el desarrollo de las autopistas del mar, de las que nadie ha hablado. Señora comisaria, creemos que las autopistas del mar no son solamente para conectar España con Francia, sino para conectar el Mediterráneo con el Adriático y con el mar Negro, así como el Atlántico con el mar del Norte. Pensamos que debemos ampliar nuestra visión de las autopistas del mar.

Por último —y con esto sí que termino, señor presidente—, hay una cuestión a la que se han referido mis colegas, que es la de la seguridad aérea y general. Creo que permanentemente se deben estar reciclando las normas, porque el transporte aéreo es el más seguro, pero también los accidentes son los más terribles y los que tienen víctimas más numerosas, como ha sucedido, por ejemplo, en los Alpes. Debemos ser más sensibles y poner más atención. Acabo con una anécdota. Recientemente, un usuario frecuente del transporte aéreo, tras el accidente de los Alpes, dijo: Para sentirme tranquilo voy a tener que preguntar al piloto como está su novia, cómo está su mujer, si ha dejado bien a sus hijos, para poder entrar en el avión con cierta tranquilidad. La sensibilidad que existe ante accidentes como el de los Alpes nos hace pensar que debemos revisar cuáles han sido las circunstancias por las que se ha producido.

Muchas gracias, señora comisaria. En nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero felicitarla por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Ha finalizado el turno de los portavoces.

Conocen la exigencia temporal que tiene la señora comisaria, a la que prácticamente le quedan pocos minutos para hacer una consideración final de carácter general. Recuerdo a la señora comisaria, así como a sus asesores —es una práctica común en este Congreso—, que las cuestiones que hayan quedado sobre la mesa podrán ser contestadas por escrito, por lo que no es necesario que se refiera a todas ellas.

Tiene la palabra la señora comisaria.

La señora **COMISARIA DE TRANSPORTES** (Bulc): Muchas gracias por sus francas palabras, así como por los temas tan directos y las preocupaciones que han planteado.

Como decía el presidente, disponemos de pocos minutos, así que quisiera abordar los dos temas que los portavoces han mencionado con más frecuencia, aunque a los demás, como les han dicho, por supuesto les responderemos de forma escrita. Más que preguntas he escuchado preocupaciones. He tomado nota de todas ellas y van a ser una orientación para nuestra labor. Pero si me lo permiten, vamos a hablar de las líneas férreas, que en España es una cuestión candente, ya que en todas las reuniones surge el mismo tema. Quiero aclarar lo de las RTT para garantizar que vamos por la misma línea. La red de RTT, con las obligaciones, se firmó el año pasado. Las RTT se confirmaron el año pasado con los Estados miembros. No es algo que haya mencionado la Comisión sin más, sino que los Estados miembros han mostrado su conformidad y se han comprometido a cumplir las obligaciones previstas para los próximos años. No tengo motivos para dudar de ningún Estado miembro, y de hecho creo que van a cumplir estas obligaciones. Estamos trabajando sobre los programas que ya han sido firmados por los Gobiernos. Espero que esto aclare todos los temas relativos a fechas, plazos o retrasos. Obviamente, si vemos que hay algo que pone seriamente en peligro el cumplimiento del plan en su totalidad, actuaremos. Lo que intento decirles es que, tal y como ustedes decían anteriormente, estamos hablando de corredores y a veces de redes como tales, por lo que si uno de los actores no cumple las obligaciones se pone en peligro el corredor en su totalidad, y esto es lo que ocurriría con la parte más débil de la cadena. Cuento con que España va a cumplir con las obligaciones que ha firmado.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 12

También tenemos la conectividad con los puertos y la financiación disponible para ello, la conectividad intermodular y la interoperatividad. Espero que hagan uso de ello y conecten los puertos para que puedan ser parte vital de la red europea de transporte en su totalidad. Me he reunido con algunas de las autoridades de los puertos, hemos debatido con otros directivos de puertos europeos y ha sido muy interesante. Lo que he visto es que en los puertos europeos hay preocupación en relación con esta conectividad. Esto es algo que España tiene que resolver, pero nosotros también trabajamos en ello.

Pasamos a cómo distribuimos las inversiones y contribuciones. Hay un mecanismo sensible que también se ha acordado. Ha habido una labor previa de mis predecesores en la Comisión, también del Parlamento Europeo y de todos los que han participado en ello. Quiero decirles que en su momento se acordó el nivel de participación de los diferentes modos que forman parte de los corredores. Para las líneas férreas es del 40 al 85 % de cofinanciación, porque queremos que estén al mismo nivel que otros modos de transporte. Lamentablemente, en años anteriores este modo de transporte ha sufrido una falta de inversión, ha habido una infrainversión hasta que prácticamente ha quedado fuera de juego. Con estas inversiones tenemos que hacer que vuelva a formar parte del juego, con las mercancías que se puedan transportar, para que nuestras carreteras y líneas sean más seguras y para abordar el tema de la congestión. Ahí hay otras muchas razones a tener en cuenta. Pero tengo que repetir que todo esto ha sido acordado, no es algo que se me haya ocurrido a mí. Hemos acordado todos estos puntos y yo, además, los defiendo. Sé que muchos países quisieran abrir los acuerdos, pero si empezamos a hacerlo nunca vamos a llegar a ninguna parte. Hemos decidido que no es negociable. Se ha hecho la planificación y ahora llega la fase de aplicación y puesta en marcha, y en los siguientes años tendremos que hacer un esfuerzo para dicha puesta en marcha. Vamos a empezar a pensar cómo podemos avanzar a partir de ahí, cómo garantizar la financiación para el siguiente período y qué tipo de normas aplicamos. En ese momento tendremos que definir nuevamente las reglas del juego para el período ulterior. Este es un tema que siempre surge en las reuniones. Quisiera llamar su atención sobre el acuerdo al que han llegado los países sobre cuánto van a utilizar de los fondos de cohesión para la financiación de las infraestructuras. Con aquellos países que todavía son elegibles para los fondos de cohesión hay que tener una relación de equilibrio: si ponen más dinero para carreteras en los fondos de cohesión tendrán que utilizar más fondos para las líneas férreas. Este mecanismo ya ha sido acordado y puesto en marcha. Algunos países, como España, se lo están tomando muy en serio y no creo que debiera haber ningún temor en este sentido.

Me temo que nos queda muy poco tiempo, pero brevemente quisiera hablar del tema de la aviación. Hemos iniciado los trabajos, pero lo que se nos pide es que no se hagan muchos cambios demasiado rápido, porque a los dueños de la infraestructura no les gusta mucho, así que tenemos que tener en cuenta lo de añadir funcionalidad. Al introducir cambios en el sistema reglamentario siempre hay que hacerlo de forma prudente. Respecto al marco reglamentario, también nos encontramos a veces con eventos muy trágicos en este sector, como el último accidente de aviación. Les sorprendería ver cuántas iniciativas están ya en tramitación como parte del paquete de aviación. También va a haber una revisión exhaustiva de los reglamentos, y estamos examinando cuáles son las reglamentaciones que podrían estar obsoletas o que ya no van a ser necesarias y cuáles son las que tenemos que incluir. Desde luego, el accidente nos va a hacer ser todavía más conscientes de cuáles son los elementos nuevos que tal vez deberíamos tener en consideración en el paquete de aviación.

Ha habido muchos comentarios relacionados con los temas sociales. No quisiera entrar en detalles sobre todos ellos, pero les puedo decir que somos muy conscientes de las discrepancias, por llamarlo de alguna manera, que está habiendo en el mercado. Así que junto con los parlamentos, con la Comisión de Transportes, con la Comisión de Asuntos Sociales, con mi colega la comisaria Thyssen, estamos organizando una conferencia sobre temas sociales en el ámbito del transporte, que creo que tendrá lugar el 4 junio en Bruselas, a la que les invito a participar. En ella quisiéramos abordar estos temas de forma exhaustiva y detallada. Ya contamos con una respuesta muy positiva de una serie de Estados miembros y de diferentes interlocutores. Espero con gran interés esta conferencia, de la que confío en que salga un buen material con el que poder trabajar. Quizá tras esta conferencia podamos adoptar un paquete social, eso sí, una vez que tengamos el paquete de transporte por carretera, el de aviación y el marítimo. Son temas muy graves. Cuanto más abrimos el mercado y cuanto más empeño ponemos en tener un mercado único europeo, mayores son los desafíos que nos encontramos. Hay una serie de Estados miembros que se enfrentan a grandes retos, porque en la retórica todo es fantástico, pero a la hora de ponerlo en marcha nos encontramos con problemas operativos de envergadura, y las reacciones son muy diferentes. Lo que

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 148

17 de abril de 2015

Pág. 13

nosotros queremos garantizar es que, dentro del marco de las responsabilidades que nos competen, defendemos de la mejor forma posible la legislación y los tratados de la Unión Europea.

Podríamos continuar debatiendo todo el día, pero ustedes tienen obligaciones y yo también. No tengan duda de que todos los temas que han suscitado han sido debidamente apuntados por mi colega. Se han mencionado temas muy importantes, pero por finalizar con uno genérico, les diré que se haga lo que se haga, se construya lo que se construya o se acuerde lo que se acuerde, siempre son las personas las que lo hacen y siempre habrá que hacerlo para las personas. No olvidemos este punto.

Como les he dicho, mis puertas siguen abiertas, el diálogo no debería cesar en ningún momento, y estoy segura de que juntos vamos a adoptar las decisiones adecuadas para el futuro de Europa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora comisaria.

Recuerdo a sus señorías que si desean contestación a alguna cuestión puntual, se les enviará por escrito.

La señora **COMISARIA DE TRANSPORTES** (Bulg): Perdón, señor presidente. Quisiera saludar a mi colega del Parlamento Europeo. Es una gran satisfacción contar con su presencia aquí. Gracias por venir. Ese fue nuestro acuerdo. En cualquier país que visitemos, invitamos a todos los eurodiputados a que se unan a las reuniones en los parlamentos, porque junto con el Parlamento Europeo podemos realizar una misión efectiva. Cuentan ustedes con excelentes europarlamentarios, así que utilicen este medio para continuar activos.

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

Eran las doce y veinte minutos del mediodía.