



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 828

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 60

celebrada el miércoles, 24 de septiembre de 2003

|   | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| <b>ORDEN DEL DÍA:</b>   |               |
| <b>Proposiciones no de ley:</b>   |               |
| — Sobre mejora del servicio de trenes de alta velocidad entre Madrid-Ciudad Real-Puertollano. Presentada Grupo Parlamentario Socialista (Número de expediente 161/002033.) . . . . .                                      | 25990         |
| — Relativa a la construcción del túnel de Toses entre las comarcas de la Cerdanya y el Ripollés en la provincia de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001286.) . . . . . | 25994         |
| — Sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002128.) . . . . .   | 25997         |

|  |              |
|--|--------------|
| — <b>Por la que se insta al Gobierno a realizar negociaciones con los colectivos de usuarios diarios del AVE Córdoba-Sevilla, en ambos sentidos, con el objetivo de buscar un sistema de horarios y bonificaciones (similares a los de otros tramos de la vía) adecuado a las condiciones económicas de los usuarios. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/002200.)</b> ..... | <b>26000</b> |
| <b>Comparecencia del señor presidente de Puertos del Estado (Llorca Ortega), para informar sobre la ampliación de las previsiones del capítulo portuario en el Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/001629.)</b> .....   | <b>26001</b> |

**Se abre la sesión a la nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a la sesión número 60 de la Comisión de Infraestructuras, que como SS.SS. conocen se compone de dos partes diferenciadas: debate y votación de distintas proposiciones no de ley en la primera parte y a continuación una comparecencia.

Advierto y aviso a SS.SS. que las votaciones se producirán al final del debate de todas las proposiciones no de ley, no al final de la Comisión sino cuando se terminen de debatir las proposiciones no de ley, lo que no se producirá antes de las diez y media de la mañana.

Dicho esto, iniciamos la sesión con el debate de la primera que figura en el orden del día sobre mejora del servicio de trenes de alta velocidad. **(El señor Aymerich Cano pide la palabra.)** Sí, señoría.

El señor **AYMERICH CANO**: Perdón, señor presidente, si fuese posible y de acuerdo con los demás grupos, pediría alterar el orden del día, por una razón y es, como siempre, tener que andar de una Comisión a otra. Si fuese posible pido debatir en primer lugar la quinta proposición no de ley, si no hay oposición por parte de los demás grupos. **(El señor Esteve Ferrer pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señoría, por favor, si es tan amable encienda el micrófono, pero de todas maneras, señoría, le voy a hacer una advertencia, porque no sé si usted conoce que en la Comisión lo normal es que venga usted ya con esos deberes hechos. No se trata de reñirle, ni mucho menos, y usted me disculpará, señoría, pero debía haber hablado usted con los portavoces y lo hubiéramos solucionado, no obstante, lo vamos a hacer ahora. ¿Algún portavoz?

El señor **ESTEVE FERRER**: Quien tiene que defender ese punto no está en la sala, con lo cual...

El señor **PRESIDENTE**: Eso es habitual. Por tanto, lamentablemente no puede producirse ese cambio. No

obstante, si S.S. busca al portavoz y durante la sesión quiere alterar el orden, podríamos someterlo también a consideración de los portavoces.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **SOBRE MEJORA DEL SERVICIO DE TRENES DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MADRID-CIUDAD REAL-PUERTOLLANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002033.)**

El señor **PRESIDENTE**: Dicho esto, volvemos al parlamento inicial e iniciamos el debate de la que figura con el número 1 sobre mejora del servicio de trenes de alta velocidad entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano. Para su defensa tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. La señora Díez de Baldeón tiene la palabra.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy esta proposición no de ley sobre mejora del servicio de trenes de alta velocidad entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano.

El día 18 de octubre del año 1992 se creó por parte de RENFE el servicio de trenes lanzadera Puertollano-Ciudad Real-Madrid, que ha sido gestionado durante todos estos años por la unidad de negocio de alta velocidad. Desde el principio, desde sus inicios hasta la fecha presta servicios diarios entre estas poblaciones con un tiempo de viajes de 70 minutos entre Puertollano y Madrid, 50 minutos entre Ciudad Real y Madrid y 20 minutos entre Ciudad Real y Puertollano.

La creación y puesta en funcionamiento de una infraestructura como la de alta velocidad Madrid-Sevilla ha supuesto para estas poblaciones intermedias el más importante avance en las comunicaciones del último siglo, como lo demuestra el uso que han tenido estos trenes por parte de la población. Realmente la demanda de este tipo de servicios de trenes lanzadera AVE ha sido verdaderamente espectacular, el incremento desde

el año 1993 al 2002 pasó de 918.000 viajeros, en el año 1993, a 1.700.000, en el año 2002, incremento por tanto del 85 por ciento, que explica hasta qué punto este servicio ha sido bien aceptado si consideramos que las poblaciones de Ciudad Real y Puertollano suman entre ambas un total de 110.000 habitantes. Los servicios también, pues junto a esta demanda, ha habido un incremento considerable de la oferta de servicios, que han pasado de 10 servicios al día en el año 1993 a 21 en el 2002, y las plazas ofertadas han tenido también un considerable incremento desde el año 1993, que fueron 3.200 plazas, al año 2002, que son 5.830. El incremento por tanto de plazas ofertadas ha sido del 110 por ciento.

La considerable reducción de los tiempos de viaje que ha introducido la línea de alta velocidad ferroviaria en los desplazamientos entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano, así como la elevada frecuencia de trenes que prestan servicio en estas ciudades, ha ocasionado verdaderamente un cambio en las pautas de movilidad. No sólo se ha producido un considerable trasvase de los usuarios que han dejado el coche para utilizar el tren, sino que ha producido también, y esto es lo más interesante, un nuevo tipo de usuarios, los llamados *commuters*, es decir trabajadores o estudiantes que residen en una población y trabajan en otra.

Esta posibilidad de trenes en horarios distintos y la capacidad, digamos, de poder satisfacer la demanda, ha ocasionado que personas que antes dejaban su lugar de residencia habitual para trabajar o estudiar fuera de sus domicilios de origen puedan ahora ir y volver en el día para, como digo, hacer su trabajo o sus estudios en una localidad distinta a la que viven.

Un reciente estudio publicado en diciembre de 2002, que fue elaborado por profesores de las áreas de transporte y ordenación del territorio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha, titulado precisamente *El AVE en Ciudad Real y Puertollano: nota sobre su incidencia en la movilidad y el territorio*, ha puesto en evidencia el importantísimo cambio sociológico, económico y urbanístico que los trenes de alta velocidad han tenido sobre estas poblaciones. Según este estudio, los residentes en Ciudad Real constituyen el mayor porcentaje de los usuarios de estos trenes lanzadera, ya que del total de viajeros el 34 por ciento proceden de esta localidad de Ciudad Real y de su entorno más próximo. El destino de estos viajeros es Madrid en un 20 por ciento y el 5 por ciento restante se dirigen a Puertollano. A estos viajeros les sigue en porcentaje los residentes en Madrid, un 31 por ciento, que tienen como destino de su viaje Ciudad Real (un 19 por ciento) y Puertollano (el 12 por ciento restante). Los usuarios residentes en Puertollano constituyen el 18 por ciento; del total de ellos un 10 por ciento viaja a Madrid y el 8 por ciento restante a Ciudad Real. El 15 por ciento restante corresponde a residentes en

otras áreas distintas a las de Madrid, Ciudad Real y Puertollano y realizan viajes poco frecuentes en trenes lanzadera y los motivos de su viaje son turismo, trabajo o motivos familiares.

Otra interesante conclusión del estudio es la referente a la frecuencia y mantenimiento del servicio AVE como factor determinante en la elección por parte de estos viajeros, llamados *commuters*, de su lugar de residencia o de trabajo. La frecuencia del servicio de lanzaderas ha permitido que una gran mayoría de los residentes en Ciudad Real que se desplazan diariamente a Madrid por motivos laborales continuasen con su residencia habitual. Sin embargo, estos *commuters*, estos viajeros dicen que en el caso de que las frecuencias de trenes no fueran las deseables, se incrementarían los tiempos de viaje, se encareciesen las tarifas o disminuyese la confortabilidad de estos trenes, estos viajeros *commuters*, que representan el mayor porcentaje de los usuarios (el 34 por ciento, como decía de los, que el 85 por ciento se desplaza a Madrid), dejarían su lugar de residencia para vivir en la ciudad donde tienen su trabajo.

El caso de los residentes en Madrid que trabajan en Ciudad Real y Puertollano es distinto, el AVE ha permitido que estas poblaciones (Ciudad Real y Puertollano) reciban profesionales altamente cualificados residentes en Madrid que vienen a ocupar puestos muy específicos: profesores de universidad, médicos, empresarios, funcionarios o directivos. El 64 por ciento de estos profesionales dicen que aceptaron su puesto de trabajo en estas poblaciones gracias precisamente a la existencia del AVE y estos viajeros dicen que si cambiasen las condiciones del AVE porque se encarecieran las tarifas o los tiempos de viaje fueran más largos, renunciarían hasta un 15 por ciento a su trabajo en Ciudad Real y Puertollano para poder seguir residiendo en Madrid. Por tanto, señorías, las consecuencias de este trabajo elaborado por la universidad son verdaderamente importantes porque lo que dice es precisamente que si cambiaran las condiciones del AVE, de todos estos profesionales unos dejarían, de trabajar en Ciudad Real o Puertollano, y otros dejarían su lugar de residencia. Las consecuencias para Ciudad Real y su comarca son importantísimas porque habría personas que dejarían sus lugares de residencia o bien abandonarían sus puestos de trabajo.

En este contexto, señorías, ha causado alarma social, reflejada por los distintos medios de comunicación, algunas declaraciones vertidas por responsables de RENFE en las que se dijeron que las condiciones de estos trenes tenían que ser más espartanas.

La Confederación de Empresarios, CEOE, Cepyme, distintas asociaciones de empresarios también de la construcción de Ciudad Real, aeropuertos, etcétera, manifestaron su alarma y pusieron el grito en el cielo porque pensaron que podían cambiar las condiciones en que se están desarrollando los servicios de estos trenes lanzadera.

El señor Corsini, presidente de RENFE, ha desmentido que los actuales trenes lanzadera fueran a ser cambiados por otros de inferior categoría. Sin embargo, señorías, contra hechos no caben razones, o más bien descalificaciones, como hizo el señor Corsini en este caso a esta diputada, puesto que hay datos muy reveladores emitidos por la propia compañía RENFE. Me refiero concretamente, en primer lugar a un folleto promocional que fue repartido en el viaje Madrid-Lérida, efectuado el pasado 3 de marzo. Allí RENFE repartió unos folletos informativos donde figuran las prestaciones de 20 nuevos trenes que han sido comprados por Renfe, son los TAV-S-104 modelo Alstom/CAF, que han sido adquiridos para ponerlos en funcionamiento, dicen, en servicios regionales, no especifican dónde.

Junto a esto, también sabemos que RENFE ha comprado 32 unidades de trenes que tienen unas prestaciones mejores que ésta, puesto que estos trenes TAV-S-104 circulan a 250 kilómetros por hora como máximo, tienen menos plazas que las actuales, sólo disponen de 236 plazas, y su nivel de confortabilidad es también menor que las unidades existentes actualmente en el trayecto de trenes lanzadera.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Díez, ha consumido su tiempo, le ruego que acabe.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Un momento, señoría, se trata de una...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento breve, si es usted tan amable. Puede continuar pero abrevie en lo posible.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Gracias. Les decía que estos trenes, estos modelos de trenes lanzadera han sido explicadas sus características, su funcionamiento, en este folleto promocional que hizo la propia RENFE, pero es que junto a esto... **Rumores.—El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.** Señoría, por favor, les rogaría que bajasen un poco su...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, señor Ayala, ¿es tan amable? **(Pausa.)**

Puede continuar, señora Díez de Baldeón.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¡Es que se reitera tanto!

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: No me he reiterado hasta la fecha.

El señor **PRESIDENTE**: Continúe señora Díez de Baldeón.

Señor Ayala, le ruego no haga comentarios a la interviniente.

Continúe, señora Díez de Baldeón.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Gracias, señor presidente. Decía que el propio señor Corsini ha desmentido que estos trenes vayan a ser cambiados, pero hay una serie de datos importantes que evidencian que precisamente estas unidades van a ser modificadas. Me refiero a la compra de 20 unidades con prestaciones menores que las actuales cuyo destino van a ser trenes regionales. Esta información aparecía también en una página de Intranet de la propia RENFE, que luego ha sido modificada o cambiada cuando esta iniciativa apareció, pero allí se dice que van a ser destinados a servicios regionales. Si consideramos que estos trenes sólo pueden circular por un ancho de vía internacional y que su destino es regional, yo creo que es verde y con asas, porque queda claro que estos trenes van a ir al servicio de lanzaderas entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano, si bien es posible que estos trenes no se pongan en funcionamiento hasta pasadas las elecciones en marzo. Por tanto, señorías, consideramos que esta iniciativa tiene cabida, es importante porque mejora todas las prestaciones del servicio de lanzaderas, un servicio que además, y lo decimos claramente en nuestra iniciativa, tiene que abaratar las tarifas.

Daré solamente un dato importante: el servicio de lanzaderas ha supuesto para la compañía RENFE, junto con el servicio del AVE Madrid-Sevilla, unos importantísimos beneficios. El año pasado, en el año 2002, los beneficios fueron de 49,5 millones de euros (traducido a las antiguas pesetas, 8.236 millones de pesetas), pero si comparamos estos beneficios de la empresa RENFE, con las tarifas de los usuarios, vemos que el precio de las tarifas ha sido muy alto y se ha incrementado diez puntos por encima del IPC en estos diez años.

Señorías, mi grupo parlamentario presenta hoy esta proposición no de ley que, como digo, tiene el siguiente objetivo: primero, si se mantienen los actuales trenes lanzadera queremos que se mantenga el actual modelo de explotación, que haya nuevas frecuencias horarias, que se incremente la oferta de viajes, sobre todo los fines de semana; que haya tarifas reducidas que permitan la movilidad geográfica, sobre todo para estudiantes y trabajadores; que el AVE se entienda como lo que es, un servicio público de transporte; y que también mejore el funcionamiento de los abonos y reservas.

En el caso de que estos trenes cambien, queremos que en ningún caso se incrementen los tiempos de viaje, y puesto que las nuevas unidades compradas son un 30 por ciento más baratas que las actuales, precisamente ese 30 por ciento, en el caso de que se compren y se pongan en funcionamiento, redunde para que las tarifas y los precios de los billetes se reduzcan precisamente en un 30 por ciento.

Este es el objetivo de esta medida que, como digo, tiene un impacto social y económico importantísimo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Señor Esteve, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra.

El señor **ESTEVE FERRER**: En primer lugar, voy a intentar hacer un esfuerzo de contención a fin de no decir todo lo que debería decir para hacer justicia.

Es importante también que se sepa un poco la historia. Para los que llevamos ya mucho tiempo en Castilla-La Mancha y sabemos la forma de funcionar del Gobierno regional, hay una estrategia que se sigue en casi todo los asuntos, en casi todos, por lo menos en aquellos que en la prensa se les quiere dar empaque.

Intentar alarmar a la población con este tema ya se hizo casi hace dos años y eso fue un intento fallido, pero después de ese primer intento, como cualquier estrategia de las que se marcan en aquella región, se pide un estudio a una institución tan imparcial como es la universidad, que aparte de recoger unos datos ya dice que no sería conveniente que se suprimiera, cuando nadie había dicho que se iban a suprimir las lanzaderas, que si esto desapareciera sería el caos, que se perderían muchos empleos, que no sé qué, que no se cuántos. Se trata de un estudio que puede tener como finalidad ver la importancia, y en la motivación de esta proposición de ley, incluso en la propia intervención de la portavoz socialista hoy hemos escuchado cuán importante ha sido para el desarrollo de Ciudad Real y Puertollano, fundamentalmente de Ciudad Real, esta infraestructura, este servicio de lanzadera tanto urbanísticamente, como económica y turísticamente, en todos los sentidos, y por supuesto que determinados estudiantes, por ejemplo de Puertollano, puedan fijar su residencia en su población sin que sea mayor inconveniente tener que realizar los estudios en Ciudad Real. Es muy importante para ambas poblaciones está clarísimo, y RENFE es consciente de ello, este grupo parlamentario también y por supuesto el Ministerio de Fomento, pero es curioso que un estudio de una universidad, teóricamente aseptico, para ver cómo ha incidido ya empieza a plantear dudas de qué pasaría si desapareciera.

Bien, ya tenemos el segundo paso de la estrategia dada, entonces ahora lo único que tenemos que hacer es correr el rumor o el bulo, unas veces es al grito de nos quitan el agua y esta vez es al grito nos quitan las lanzaderas. Una vez que el rumor ya está en la calle, lo que el Partido Socialista en Castilla-La Mancha llama la sociedad articulada, yo siempre me pregunto articulada por quién, se hace eco. Yo no digo que sea con mala fe, creo que la Confederación de Empresarios lo hizo de buena fe, porque este bulo fue tomando cuerpo y los empresarios se lo tomaron en serio, no digo que lo hicieran con mala fe, pero evidentemente ya empiezan en marzo del presente año diciendo los numerosos empleos que se perderían, el caos que significaría para la población y alguno de los pronósticos que la propia

motivación de la proposición no de ley y en la mañana de hoy se ha dicho también podría pasar si las lanzaderas se quitaran, que es lo que se decía en un principio. Imagino que el que diseñó la estrategia vio que era ir demasiado lejos y dijo: No podemos decir que se van a quitar las lanzaderas porque no hay motivo para ello, entonces vamos a decir que se van a cambiar, y se empiezan a buscar argumentos.

Desde el primer día que la Confederación de Empresarios pone dudas sobre un cambio (decían que si podían quitar las lanzaderas), pero desde el primer día que se pone el punto sobre la posibilidad de un cambio en el servicio, el ministerio, la propia RENFE desmiente en varias ocasiones. Cada vez que intervenía alguien para decir que se iban a cambiar las lanzaderas y que eso sería el caos para estas dos poblaciones, RENFE reiteradamente desmiente siempre diciendo lo mismo: No va a ver cambios, que nadie se preocupe, es un bulo, son falacias; que nadie entienda que hay la más mínima posibilidad de que eso ocurra. Sin embargo, siguiendo la estrategia, se sigue persistiendo, yo imagino que siguiendo la máxima aquella de calumnia que algo queda, se sigue con la estrategia diseñada, y aunque venga el presidente de RENFE y siga manteniendo lo mismo, que no va a haber cambios, aunque el propio ministro en el Senado a algún compañero y a aquel que le ha querido preguntar diga que no va a haber cambios, incluso yendo el propio secretario de Estado a intentar zanjar el tema de que no va a haber cambios, siguen erre que erre, que sí que va a haber, que digan lo que digan va a pasar...

Aunque yo hoy voy a volver a decir lo mismo, y este humilde portavoz, habiendo hablado el ministro, el secretario de Estado, el presidente de RENFE y reiteradísimos desmentidos por parte de la compañía, pues yo imagino que no me van a creer, porque ¿quién soy yo? Pero es que la mentira no se sostiene, entonces llega un momento en que se dan cuenta que la mentira no se sostiene, tiene que intervenir alguien de la Administración regional para decir que si realmente no va a haber cambios es gracias a la insistencia en lo que estábamos diciendo. Es decir, se genera el problema, durante un tiempo se mantiene la alarma social, y luego al final resulta que el problema se ha solucionado gracias a la intervención del Partido Socialista. De todas formas, para los que conocemos el manual de estilo del señor Bono aquí había un fallo, y es que él no interviene; cuando él no interviene es que hay algo que no cuadra, es que ni siquiera el señor Bono es capaz de dar la cara para decir que se va a poner al frente de esta manifestación. ¿Por qué? Porque sabía que en el fondo no había nada, era un edificio con pilares de barro y en ese balcón no se iba a asomar el señor Bono.

El PP no ha estado nervioso en ningún momento, el PP no ha intentado ocultar nada, ni siquiera eso verde y con asas que no sé lo que es; lo que pasa es que yo creo que la ciudadanía de Ciudad Real y de Puertollano ha entendido que el Partido Popular, el ministerio y la

propia RENFE estaban en una situación en la que se nos pedía que probáramos algo que no existía —eso en Derecho se llama *probatio diabólica*, porque es imposible poder probar lo que no existe— y durante esos dos meses es lo único que ha podido hacer el Partido Popular y además todos los que hemos hablado que no va a haber cambios y hoy lo vuelvo a repetir. Digo, y espero que no se moleste la portavoz socialista por mi intervención, digo que estoy siendo muy, pero que muy comedido a pesar de la firme convicción de que en política no todo vale. De todas formas, como desde el Partido Popular creemos que por encima de estrategias partidistas o de contestaciones a estas estrategias está la tranquilidad de la población, en la mañana de hoy he dado traslado de una transaccional que creo sería positivo que se apoyara porque no podemos seguir alarmando a la población. Además, tenía la esperanza de que esta proposición no de ley fuera retirada, una vez que el propio vicepresidente de la Junta ha reconocido que es un hecho que no va a haber cambios, aunque él diga que es gracias al ímpetu y la campaña de acoso hecha por su propio partido, pues bien, como ya está reconocido no entiendo muy bien esta proposición.

Al final todo nace porque en un folleto se decía que se habían comprado 20 trenes TAV-S-104 Alstom/CAF, aunque luego también he leído que se trata de 20 trenes I-250, yo no entiendo muy bien si estamos hablando del mismo tren de la familia *Pendolino*, además de boca de la propia portavoz del Partido Socialista no sé si son los mismos trenes o no, no sé si el folleto era el mismo, no sé si se dio cuenta que ese folleto no era aplicable y tuvo que buscar por otro lado, llámese Internet o Intranet, no lo sé, pero al final de dos datos alguien se monta una historia, y lo importante, y yo creo que lo peligroso, es que se alarme a la población de esta manera cuando tanta gente se beneficia del servicio que presta RENFE en esos trayectos.

Si no son para este trayecto, ¿para dónde van a ser? Estoy seguro que cuando se hizo el AVE Madrid-Sevilla nadie sabía la potencialidad de los servicios lanzaderas de Ciudad Real y fue en muy pocos meses cuando se establecieron en función de la demanda en aquellas primeras líneas Madrid-Sevilla, la demanda que había en esos municipios. Ciudad Real y Puertollano suman 110.000 habitantes, y no caer en la cuenta de que con líneas como la de Madrid-Zaragoza-Lleida, o como la de Córdoba a Málaga, no pueda haber otros servicios de lanzaderas, es decir, ¿no puede haber otro servicio regional más que el actual? Pues no, se compran los trenes para lo que se han comprado y seguimos diciendo que no va a haber cambios.

En la transaccional que hemos presentado simple y llanamente decimos lo que según la propia portavoz socialista hoy ha dicho en medios de comunicación en reiteradas ocasiones cuando con mucha bonhomía decía: La única finalidad es: 1, 2, 3, 4. Hay 5, y ahí los tiene. La proposición no de ley lleva muchas más cosas,

pero lo que usted ha dicho a los medios de comunicación en Ciudad Real en reiteradas ocasiones es que la finalidad era lo que dice esta transaccional y aquí tengo los recortes de prensa. Espero que sea consecuente.

Usted en la proposición no de ley ha pedido más cosas pero en los recortes dice que la finalidad es ésta. Siguiendo sus dictados, para satisfacer la finalidad de su proposición no de ley presentamos esta transaccional. Espero que por bien de la credibilidad, que yo creo ha quedado un poco empañada después de tanto desmentido y después de poder demostrar que no se quiere cambiar nada, yo creo que, por bien de la credibilidad —que a lo mejor eso es lo de menos—; pero por el bien de la tranquilidad de los ciudadanos de Ciudad Real y Puertollano, sería bueno el que llegáramos a un acuerdo en esta transaccional.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL DE TOSES ENTRE LAS COMARCAS DE LA CERDENYA Y EL RIPOLLÉS EN LA PROVINCIA DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001286.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley.

Señorías, nos deberán decir antes de la votación si se acepta o no la transaccional a la que ha hecho alusión el señor Esteve, pero tienen tiempo hasta que se produzca la votación.

Proposición de ley número dos, relativa a la construcción del túnel de Toses entre las comarcas de la Cerdanya y el Ripollés, en la provincia de Gerona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Palma para su defensa.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Efectivamente, el Grupo Socialista trae hoy a esta Comisión un tema yo diría que histórico, conocido y muy importante para las comarcas afectadas, especialmente el Ripollés y la Cerdanya, una proposición que hemos firmado mi compañero de circunscripción, Lluís Maria de Puig y yo misma, que expone la necesidad de una infraestructura que en estos momentos se encuentra ausente, o en un estado lamentable.

Cuando hablamos de las comarcas del Ripollés y la Cerdanya hablamos de un territorio con dificultades orográficas muy importantes: la Collada de Toses es, el puerto de Toses es un recorrido por carretera de unos 44 kilómetros plagados de decenas de curvas, curvas muy pronunciadas, con grandes desniveles, cuyo trayecto se complica mucho más en las épocas de invierno.

Si nos planteamos el recorrido de Ripoll a Puigcerdà por ferrocarril, en tren, el ferrocarril de la línea Barcelona-Puigcerdà también es de sobra conocido de SS.SS. por las dificultades y por las quejas que los usuarios han planteado, especialmente en las últimas épocas, y que se podrían resumir con una cosa muy sencilla, y es que

en este tramo entre Ripoll y Puigcerdà en la mayoría del recorrido el tren circula a una velocidad de apenas 30 kilómetros por hora, por tanto, pueden imaginarse SS.SS. cuáles son las dificultades de los ciudadanos que deben circular de una ciudad a otra, de Ripoll a Puigcerdà, o que deben moverse por estas comarcas.

La necesidad de construir un túnel por carretera en el puerto de Toses, como he dicho antes, es histórica y se remonta a finales de los años sesenta, cuando se constituyó una sociedad impulsada por la Diputación de Girona, la Sociedad Proidegesa (Promoción y Desarrollo de Gerona, S.A.), que posteriormente obtuvo la concesión de la construcción y explotación de esta infraestructura en 1975, que asumió todas las tareas de redactar y de impulsar los proyectos necesarios para que esto llegara a ser posible y en 1978 entregó al Ministerio de Obras Públicas de entonces los proyectos pertinentes y necesarios, que fueron convenientemente aprobados, incluso posteriormente se realizaron los estudios y los planes económicos y financieros, puesto que estábamos hablando de una infraestructura que se planteaba entonces de peaje.

Posteriormente, por circunstancias y avatares de la vida y de las cosas que ocurren también en nuestros territorios, se planteó la construcción del túnel del Cadí, impulsada especialmente desde Barcelona, y resulta que la infraestructura del túnel del Cadí, a pesar de que era más cara y seguramente igual de necesaria si nos atenemos a cuestiones como por ejemplo a criterios como el volumen de tráfico que tenían que soportar estos túneles, se dio preferencia, los responsables de entonces dieron preferencia a la construcción del túnel del Cadí. Como dicen los ciudadanos y ciudadanas de Ripoll, nos dieron la vez para después del túnel del Cadí, y todavía estamos esperando turno, durante estos años todo el mundo ha ido pasando delante.

Después de tantos años, ¿cuál es, a criterio del Grupo Socialista, el planteamiento que debemos hacer sobre el tema? Hay que hacer un esfuerzo de actualización, puesto que estamos hablando de una infraestructura muy importante, muy costosa, que debería tener consecuencias muy positivas para el territorio, pero estamos hablando de un tema sobre el que han transcurrido muchos años y a lo largo de estos años han pasado muchísimas cosas. Es necesario, pues, hacer un planteamiento serio y riguroso y enmarcar la necesidad y el impulso de la infraestructura del túnel de Toses en un contexto que va más allá de la necesidad imperiosa de comunicaciones entre el Ripollés y la Cerdanya.

En nuestra proposición establecemos una serie de propuestas yo diría que casi priorizadas. Desde nuestro punto de vista, es prioridad proponer ante la Unión Europea que sea incluida esta conexión en las comunicaciones transpirenaicas y hacerlo en el marco del Libro Blanco del Transporte. Además, y en segundo lugar, también como prioridad es necesario que lo que fue en su momento considerado simplemente como una infra-

estructura viaria se considere también desde el punto de vista ferroviario la necesidad de establecer esta comunicación. ¿Y esto por qué? Desde el Grupo Socialista creemos que hay que adoptar una perspectiva amplia en el análisis y en las propuestas para el territorio y creemos que el paso de Puigcerdà, junto a los pasos de Portbou y de Canfranc, constituyen puntos centrales y estratégicos de una región europea, región con una masa crítica importante tanto desde el punto de vista demográfico como desde el punto de vista de la producción, y que por tanto, éste es un tema que va mucho más allá de las necesidades del propio territorio.

Creemos que hay que contemplar la construcción del túnel de Toses, y así lo decimos en nuestra propuesta, en un marco global europeo y en un proyecto global de comunicación por carretera y por ferrocarril. Creemos, así lo hemos expuesto en una enmienda de adición (y termino, señor presidente) de un punto sexto a nuestra proposición no de ley, que hay que establecer estas conexiones más allá de estas comarcas, en el caso concreto estudiando la prolongación de la línea ferroviaria hacia La Seu d'Urgell y Andorra. Creemos que hay que plantear la necesidad de desdoblamiento de la carretera N-152 hasta el Ripollés, y lo que es fundamental, hay que contemplar los factores añadidos de intermodalidad, como es el caso del aeropuerto de La Seu d'Urgell, que aportaría un valor añadido a esta infraestructura del transporte.

Las expectativas en los últimos años no han sido buenas. En el año 1999, a pregunta de un diputado, el Gobierno contestaba que el túnel de Toses no figuraba entre las previsiones del Gobierno del Partido Popular. Posteriormente, yo creo que a raíz de las presiones y las demandas del propio territorio y de nuestro grupo y otros grupos parlamentarios, ha habido un tímido intento de resucitar el tema del túnel de Toses con algunas partidas en los presupuestos de apenas 4 millones de pesetas desde hace aproximadamente tres o cuatro años, pero hasta el momento con efectos nulos. Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista solicita del resto de grupos políticos el apoyo a lo que es una demanda histórica, una demanda de un territorio ya muy castigado, pero también un proyecto de futuro desde el punto de vista también del proyecto de país y del proyecto europeo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Señor Sedó, en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Socialista; tiene razón en la necesidad de que la línea de comunicación por Ripoll y Puigcerdà sea mejorada, no diré muy mejorada, pero cualquier cosa que se hiciese ya podríamos decir que es muy por lo mal que está.

La construcción del túnel de Toses puede mejorar muchísimo la comunicación no sólo entre el Ripollés

y la Cerdanya, sino verdaderamente en todo el eje pirenaico. También es interesante la consideración de la incorporación de esta línea a las comunicaciones esenciales de los Pirineos con Francia, como muy bien dice en su escrito. Por tanto, nosotros lo vemos bien.

Hay que tener en cuenta de todas maneras como posibles inconvenientes que pueda tener que Francia no está muy por la labor últimamente en todo lo que se trata de pasos transfronterizos, hay cosas que ya están más o menos preparadas más por el centro de los Pirineos, o sea más alejada de Cataluña, que es por donde estaba prevista alguna entrada, pero desde Cataluña hay dos posibilidades más de la que actualmente existe, que es la de Portbou, por decirlo, y quedan más posibilidades, quizá la más avanzada puede ser la Tour de Carol-Toulouse, o sea la de Puigcerdà, y después está más hacia la zona de Lleida, hacia Aragón, pero verdaderamente es interesante que esto pueda lograrse; que pueda lograrse el cruce de los Pirineos por estas zonas.

Hacer competitivo el ferrocarril es imprescindible. Desde muchos años nuestro grupo ha estado introduciendo enmiendas. El diputado entonces y después senador, don Salvador Carreras, que es de la zona, estaba muy preocupado porque veía cómo podía perder fuerza económica toda la zona por el mal estado básicamente del ferrocarril y nuestro grupo iba introduciendo enmiendas de mantenimiento.

Hay que tener en cuenta que la línea férrea pasa por unas zonas con muchas dificultades orográficas, como decía la señora Palma, dificultades orográficas que cualquier pequeña obra de mantenimiento prácticamente obliga a cerrar la línea porque está pasando por unos desfiladeros muy preocupantes. Yo sé que en estos momentos la Generalitat de Catalunya tiene hecho un plan ferroviario de Cataluña que contempla esta línea mejorando toda este paso por la zona por el túnel de Toses, incluso con trazado algo distinto, pero es un plan que está técnicamente aprobado y que no interfiere para nada, es una cosa de futuro y hay que ver que actualmente todas las competencias de este tipo las tiene el Gobierno central.

Lamento oír una serie de expresiones diciendo que parecía que en los últimos años había tenido unas expectativas buenas el trazado del túnel viario de Toses, de carretera, que entonces no se pedía el otro, y hay que recordar, yo lo siento muchísimo pero hay que recordar que durante trece años allí prácticamente tampoco había expectativas buenas, eran mucho peores que las buenas y que no funcionan. Por tanto, nos alegramos de poder apoyar que haya un túnel, un túnel para viaria, y que este túnel o que el estudio de este túnel lleve también al estudio de un túnel para la red ferroviaria, es necesario, y por tanto nuestro grupo lo va a apoyar.

Lógicamente, la línea de ferrocarril en estos momentos en un plan de mejora tiene buen futuro si se lleva a cabo, pero hoy y aquí estamos hablando de una cosa de muchísima más magnitud, porque después tiene unos

proyectos de más ampliación. Verdaderamente incluso el desdoblamiento de la carretera hasta el Ripollés, en la proposición no de ley no dice la carretera de dónde hasta dónde, o desde un lado o desde el otro, y verdaderamente sí en el eje pirenaico tienen que establecerse cuatro carriles en todo él, también toda la 152, toda la carretera 152 debería tener un trazado de cuatro carriles.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Rodríguez, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señorías, en relación a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, mi grupo parlamentario va a votar en contra, y va a votar en contra por una serie de motivos que relacionaré a continuación. Me parece un poco triste que se intente hacer demagogia con una cosa tan delicada como es el túnel de Toses, pues el túnel de Toses es una realidad que va a existir y va a existir en Cataluña; así lo expuso el ministro de Fomento en contestación a una pregunta en el Senado.

En estos momentos me gustaría recordarles a todos ustedes que el túnel de Toses se encuentra incluido en el tramo Ribes de Fresser-La Molina de la carretera N-152, de Barcelona a Puigcerdà, que se encuentra en fase de estudio informativo, estudio informativo que es necesario para que posteriormente y en relación con los trazados o las alternativas de los trazados elegidos se pueda abrir un período de información pública, y a continuación, con las alegaciones presentadas, someter todo el expediente a la preceptiva declaración de impacto medioambiental. Sólo cuando se disponga de la declaración de impacto ambiental, la Administración, en este caso el Ministerio de Fomento, puede licitar la asistencia técnica del proyecto constructivo. Aquí me gustaría recordarles que por parte del Ministerio de Fomento se ha hecho un estudio de dos tipos de trazados, el del estudio informativo de Ribes de Fresser-La Molina, en el sentido de que por un lado hay unos 1.650 metros, y por otro lado, por otro itinerario 1.790 metros, y esta variante podría oscilar entre 25 y 30 millones de euros el hecho de que fuera realidad el túnel de Toses. Para poder continuar con el proyecto, una vez supervisadas las propuestas del estudio informativo, es necesario someterlas a información pública y a continuación solicitar la declaración de impacto ambiental.

Por otro lado, me gustaría resaltar un pequeño conflicto que hay, como muy bien ha dicho la señora Palma, pues parece ser que existe una concesión del túnel de Toses, cosa que por parte del Ministerio de Fomento considera que está caducada la mencionada concesión, pero desde mi grupo parlamentario consideramos que en aras de que este proyecto del túnel de Toses pueda tirar hacia adelante, sería conveniente que por parte de la Generalidad y por parte de la Diputación de Gerona, dado el caso de que esta infraestructura va a afectar a ambas administraciones, se pudiera hacer una ayuda entre administraciones.

Me gustaría resaltar, y ahora me voy a ceñir exactamente a la petición que han hecho ustedes respecto a su proposición no de ley, lo que hace referencia al punto primero, que es proponer ante la Unión Europea y para su inclusión en las comunicaciones transpirenaicas previstas en el Libro Blanco del Transporte la comunicación viaria y ferroviaria entre España y Francia a través de Puigcerdà. En este sentido la Comisión Europea ha presentado una comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo denominada Libro Blanco de la Política Europea del Transporte de cara al 2010, la hora de la verdad.

El libro blanco fue presentado en el Consejo informal de Lovaina, que fue celebrado el 14, 15, y 16 de septiembre del año 2001. Se trata de un documento, como muy bien ustedes sabrán, que está elaborado por la Comisión sin la participación de los Estados miembros y que refleja su opinión en la materia, sin que ello suponga ningún compromiso por parte de los gobiernos. En consecuencia, e independientemente del fondo de la cuestión, cabe señalar que los Estados miembros no tienen capacidad para alterar su contenido, y por tanto no procede que el Gobierno proponga a la Unión Europea la inclusión de ninguna nueva infraestructura en el citado libro blanco.

Por otro lado a efectos prácticos, y perdón, señor presidente, pero es que la extensión de la proposición no de ley no es una cosa banal, y más para los catalanes porque supone la perfecta comunicación entre comarcas, el libro blanco posibilita que determinadas infraestructuras puedan contemplarse o no, pero el hecho de que incluya determinadas infraestructuras no necesariamente es para que pueda conseguir una ayuda financiera por parte de la Unión Europea. En este sentido, debo recordarles que la política comunitaria en la materia se establece en la Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de julio del año 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, que actualmente está en proceso de revisión, siendo por esta causa que en estos momentos y por parte del Ministerio de Fomento se están incluyendo las pertinentes revisiones, y en lugar de estar haciendo ampliación de revisiones, por parte del ministerio se considera que hay que concretar más para poder salvaguardar y que los proyectos que se vayan a incluir sean exactamente el proyecto de Viella y Pamplona por el acondicionamiento y mejora de capacidad en cuanto a los enlaces que ya existen hoy día, a la vez que de esta manera se podría intentar poner de nuevo en funcionamiento la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc y Pau. Por ese motivo, por parte del Ministerio de Fomento y por parte de nuestro grupo parlamentario consideramos que no ha lugar a la petición que ha hecho el Grupo Socialista.

Respecto al punto segundo de creación del túnel de Toses, lo he contestado vastamente al principio de mi intervención.

Me gustaría extenderme un poco más en el apartado tercero, referente a los factores añadidos de la intermo-

dalidad que aportará el aeropuerto comercial de La Seu de Urgell a toda la dotación de infraestructuras vinculadas a las políticas del transporte de pasajeros.

Al respecto vamos a ser realistas, el Gobierno se comprometió en su momento a la reactivación del aeropuerto de La Seu de Urgell, y se comprometió porque esta reapertura al tráfico comercial de este aeropuerto de La Seu es un proyecto que interesa a la comarca del Alt Urgell y al Principado de Andorra, y sobre todo sería para potenciar los deportes de invierno y sería una mejora de accesibilidad a las dos regiones con un carácter terminal, pero con un carácter terminal en el sentido de que no sería comercial más allá del hecho del transporte de viajeros. Cuando está exponiendo la señora diputada de contemplar la intermodalidad que aportará el aeropuerto de La Seu, en la actualidad le debo recordar que la N-260 entre La Seu de Urgell y Puigcerdà se encuentra acondicionada y con un buen nivel de servicio, y por lo que respecta a la conexión con Lérida, se trata de un itinerario autonómico que está formado por la C-24, que es la antigua comarcal 1313, y esto no es competencia estatal sino que es competencia autonómica.

Por lo que hace referencia al punto cuarto...

El señor **PRESIDENTE:** Señora Rodríguez, lamento mucho tener que decirle que ha agotado su tiempo con creces y tiene que terminar. Comprendo que el tema es importante, procure terminar en medio minuto.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO:** En lo que hace referencia a los puntos cuarto y quinto de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, nos gustaría hacer resaltar que la N-152 hasta Ripoll es de titularidad autonómica, entre Ripoll y Puigcerdà es de titularidad estatal y se encuentra en redacción el estudio informativo entre Ribes de Fresser y Puigcerdà y no está justificado en su tramo por la cantidad de tráfico como ha indicado en su proposición no de ley, tener que hacer un desdoblamiento.

Respecto al quinto punto, el hecho de intentar establecer para el túnel la doble función de comunicación entre la Cerdanya y el Ripollés por carretera y ferrocarril al mismo tiempo, no es factible dado el caso que el terreno orográficamente es muy complicado y resultaría muy difícil el hecho de poder implementar la petición del Grupo Parlamentario Socialista.

Por último, me gustaría resaltar, sobre la enmienda de adición por parte del Grupo Socialista, que me parece un poco irrisoria, después de un año y medio que han presentado la proposición de ley, el día antes tengan que presentar una enmienda de adición a su propia moción.

— **SOBRE EL PASO DEL AVE POR LA CIUDAD DE TERUEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002128.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición número 3, sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Torres.

Señorías, perdón, señor Torres, quiero recordarles que sean más rigurosos en los tiempos. Hoy, debe ser porque es inicio de una nueva parte de la legislatura, están consumiendo tiempos excesivos, y aparte del Reglamento tenemos después una comparecencia que hemos de cumplimentar, por tanto les ruego brevedad y moderación en los tiempos.

Señor Torres, tiene la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señorías, cuando en el año 2000 los turolenses conocimos que el primitivo trazado previsto para el AVE Madrid-Valencia se modificaba sustancialmente incrementando sus costos y su recorrido para que pasara por la ciudad de Cuenca, cosa que nos alegró y nos pareció razonable y sensato, mediante el Gobierno de Aragón presentamos una serie de alegaciones al trazado alternativo, al que podría resultar por Teruel, que es el de Motilla del Palancar-Valencia, y dos estudios de viabilidad, uno de ellos hecho por la empresa Iberinsa, que es una empresa que habitualmente trabaja para el Ministerio de Fomento, y fue el interés que fuera esta empresa técnicamente bien reconocida por todos la que hiciera ese estudio que se envió el 24 de noviembre de 2000 al Ministerio de Fomento tanto las alegaciones como el estudio de viabilidad del paso del AVE por Teruel. Es decir, al conocer que el AVE pasaba por Cuenca, o podía pasar por Cuenca, solicitamos que prolongara hasta Valencia su trazado por la ciudad de Teruel, Cuenca-Teruel-Valencia, y no así desde Motilla del Palancar a Valencia, que era una alternativa prácticamente paralela y muy próxima a la que también hay que hacer de Albacete-Murcia-Alicante, y sin embargo dejaba fuera un gran triángulo, toda la provincia de Teruel, cuando todas las demás que rodean a Teruel y todas las capitales que rodean a Teruel tienen estación AVE, o van a tenerla, excepto Teruel. Nos parecía que la oportunidad de que pasara por Cuenca el AVE era también la oportunidad de Teruel.

El Ministerio de Fomento no ha tenido en cuenta las alegaciones ni los estudios presentados por parte de Teruel existe, ni por parte de la Cámara de Comercio, ni por parte del Gobierno de Aragón, ni siquiera se ha dignado contestar, sigue con sus planes de realizar el trazado por Cuenca, pero después desde Motilla hacerlo hasta Valencia sin pasar por Teruel, y en este momento no sabemos cuáles son las razones, no conocemos las razones del Ministerio de Fomento para que eso sea así, para que no se atiende una petición que nosotros consideramos justa y muy necesaria para el desarrollo de nuestra ciudad.

La iniciativa que presento la he completado con una referencia amplia a un estudio que ha hecho la Universidad de Castilla-La Mancha de la repercusión que el

AVE ha tenido en Ciudad Real y Puertollano, sobre todo en Ciudad Real una repercusión muy positiva, con aumento de la población, consiguiendo que la población de Ciudad Real no emigre a Madrid o a poblaciones cercanas más importantes porque tiene un medio de transporte que en 50 minutos los pone en su puesto de trabajo o en su residencia, y viceversa.

Los beneficios han sido cuantiosos. Nosotros pensamos que eso mismo ocurriría con la ciudad de Teruel, que está también muy próxima a una gran urbe, que es Valencia, a otra gran urbe, que es Zaragoza, y a dos polos de desarrollo muy importantes, que son el corredor del Ebro y el Mediterráneo. Hasta ahora la ciudad de Teruel, a pesar de esa situación geográfica, no se ha beneficiado de esa situación, suponemos, estamos convencidos que por falta de las infraestructuras necesarias para que esto ocurriera.

Pues bien, cuando solicitamos que el AVE pase por Teruel, el Ministerio de Fomento da la callada por respuesta y no comprendemos por qué ni siquiera contesta a las alegaciones y ni siquiera se explica. La única explicación que hemos oído de la boca del señor ministro de Fomento es que Teruel ha llegado tarde; ésa ha sido la única explicación, que hemos llegado tarde a la solicitud. Yo digo que el día 24 de noviembre de 2000, cuando se presentan las alegaciones y los estudios alternativos al Ministerio de Fomento, la decisión final sobre el trazado del AVE por Cuenca estaba sin tomar, porque se toma un mes después, el día 8 de enero de 2001 se reúnen en Murcia el presidente de la Comunidad de Murcia, el presidente de la Comunidad de Madrid, el presidente de la Comunidad de Valencia y el presidente de la Comunidad de Castilla-La Mancha, junto con el ministro de Fomento, y firman un acuerdo, un protocolo, por el cual deciden que el AVE pasa por Cuenca y que se desarrolla como había previsto en principio el ministerio, que es hacia Valencia y se desvía por Motilla del Palancar. Por tanto, se presenta un mes antes todo eso, el ministerio no contesta y sigue con su política de que el AVE no pase por Teruel.

El AVE pasando por Teruel significa hacer 27 kilómetros más que la alternativa Motilla del Palancar-Valencia y tardar de 5 a 7 minutos más en el recorrido, y nosotros pensamos que eso no puede ser razón suficiente para discriminar a toda una provincia y a una capital de provincia como Teruel, que va a ser la única, repito, que en el cuadrante nordeste español quede fuera del trazado AVE, la única.

He repartido hoy a los portavoces de la Comisión este folleto en fotocopia donde se ve perfectamente, físicamente se ve muy bien qué significa eso, qué significa dejar un cuadrante enorme sin AVE para tener dos líneas paralelas y muy próximas, cuando pasando el AVE por Teruel se conseguiría un reequilibrio territorial real, no se dejaría una provincia discriminada, como es el caso de Teruel, que va a ser, repito, la única que se va a quedar sin AVE, y nosotros no entendemos qué pasa.

Cuando el trazado del AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa se decidió, en principio no estaba previsto que pasara por Lleida. Sin embargo, después, razonable y sensatamente, se decidió que pasara por Lleida también, ¿por qué iba a quedar Lleida fuera?, ¿por qué iba a quedar discriminada?, pasa por Lleida, va a pasar por Lleida, se supone, cuando esté en servicio.

¿Por qué —nos repetimos incansablemente en Teruel, sin comprender la razón porque no recibimos respuesta— Teruel llega tarde y no llega tarde Cuenca? ¿Por qué Teruel llega tarde y no llega tarde Lleida? Sólo se me ocurre una razón: porque ha habido una decisión política del Gobierno del Partido Popular de atender la reivindicación de Cuenca y atender la reivindicación de Lleida, y de la misma manera también ha habido una decisión política del Gobierno del Partido Popular de abandonar Teruel a su suerte. No cabe, a mi juicio, otra explicación, puesto que ninguna hemos recibido los afectados desde el Ministerio de Fomento ni tampoco del Partido Popular.

Yo creo, señor presidente, que hoy es una buenísima oportunidad para, o bien corregir semejante discriminación, semejante barbaridad, y cambiar, por tanto, la decisión, o dar alguna explicación a los ciudadanos de Teruel, que yo creo que es lo menos que se merecen. Yo hago constar en mi iniciativa que los turolenses somos gente razonable y que si se nos explica razonablemente, sensatamente, con razones objetivas, por qué el AVE no puede pasar por Teruel y entendemos que es lógico lo que se plantea, pediremos otras alternativas y nos olvidaremos de eso, pero es que no se nos ha dado ninguna explicación. Yo espero hoy las explicaciones o espero la corrección de la situación.

Termino, señor presidente, diciendo, por si alguien se ha confundido, que nosotros en Teruel no estamos en contra de nadie cuando pedimos esto, estamos sólo a favor nuestro y entendemos que nuestra petición no perjudica a nadie, porque nosotros estamos de acuerdo con el trazado Madrid-Cuenca, con el trazado Cuenca-Motilla del Palancar, con el trazado Motilla del Palancar-Albacete, con el trazado de Albacete-Murcia-Alicante, estamos completamente de acuerdo, sólo queremos que el tramo entre Motilla del Palancar-Valencia, que es la alternativa al nuestro, no se haga y se realice entre Cuenca-Teruel-Segorbe-Valencia y Castellón. Lo que pido en la proposición no de ley es que el Ministerio de Fomento, con toda la urgencia, encargue un estudio de viabilidad del trazado del AVE por Teruel. Fíjense, señorías, que ni siquiera exijo que tenga que pasar por Teruel por narices, sino que el ministerio con toda urgencia encargue un estudio de viabilidad, que se ha negado a hacerlo y ni siquiera contesta a las alegaciones de Teruel, para comprobar si es posible o no. Nosotros sabemos que sí, pero queremos que el ministerio se tranquilice, lo haga él y compruebe que efectivamente es así, y por tanto, mientras este estudio se realice, no se haga ninguna obra en el trazado entre

Motilla del Palancar-Valencia para evitar precisamente que haya colisión entre los dos trazados. Esto es lo que pedimos y esto es lo que esperamos que ocurra hoy con el beneplácito del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Bardisa, tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **BARDISA JORDA:** Ante la exposición que ha hecho el Grupo Socialista, yo quiero tranquilizar a los ciudadanos de Teruel, porque Teruel está dentro del plan de alta velocidad que ha establecido el Ministerio de Fomento, Teruel lo está a través de la capital de Aragón, que es Zaragoza, y Teruel va a estar a menos de dos horas y media en alta velocidad de Madrid y Teruel va a estar a menos de dos horas y media de Barcelona en alta velocidad. Por lo tanto, que se tranquilicen y no saquemos las cosas de contexto.

El hacer un trayecto del AVE es complicado porque todo el mundo quiere que el AVE pase por la puerta de su casa, pero claro, hay que tener en cuenta los trazados, hay que tener en cuenta los recorridos, hay que tener en cuenta la distancias, hay que tener en cuenta muchas cosas. Y yo contesto al Grupo Socialista a través de las declaraciones que ha hecho el presidente de Castilla-La Mancha, señor Bono, en *el Heraldo de Aragón* el pasado domingo y en *La Tribuna de Albacete*. Dice: «Don José Bono afirmó ayer que el AVE Madrid-Levante pasará por Cuenca y Albacete y no tiene ningún sentido buscar alternativas al trazado». El presidente castellano-mancheño contestó así a la iniciativa del Gobierno de Aragón que pretende que el AVE pase por Teruel. Aquellos que estaban disgustados porque el tren de alta velocidad pase por Cuenca y Albacete, que se les pase. Por lo tanto, yo le contesto al Grupo Socialista con unas declaraciones de don José Bono; don José Bono el domingo lo dice clarísimamente, y además esto corresponde precisamente a un acuerdo que se hizo con el Ministerio de Fomento y con los presidentes de la Comunidad de Madrid, de la Comunidad Valenciana y de la Región de Murcia.

En el momento actual, en el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, en el trayecto entre Madrid y Valencia se encuentran ya aprobados los tramos Madrid-Cuenca, Cuenca-Motilla-Albacete y Motilla-Valencia, encontrándose en redacción los proyectos constructivos entre Cuenca y Albacete y entre Cuenca y Valencia. Por lo que se refiere a la línea de alta velocidad Teruel-Zaragoza, actualmente se encuentran adjudicadas o en ejecución las obras de casi todos los tramos, es decir, entre Cella-Villafranca del Campo, Villafranca del Campo-Camín Real y Muel-Zaragoza, y en proyecto el resto de los tramos.

La conexión de Teruel, como manifestó el ministro de Fomento en la comparecencia que hizo en esta Comisión de Infraestructuras el día 15 de junio de 2000, queda incorporada a la red de alta velocidad, y además es así

porque es necesario que Teruel esté comunicado con la capital de Aragón, que es Zaragoza, capital de la comunidad autónoma, y por lo tanto, se va a hacer el recorrido entre Zaragoza y Teruel en una hora y cinco minutos, alta velocidad entre Zaragoza y Teruel en una hora y cinco minutos. Teruel va a estar perfectamente conectada con Madrid, a menos de dos horas y media, y perfectamente conectada con Barcelona, con menos de dos horas y media, y a una hora de Zaragoza. Yo creo que el esfuerzo del Ministerio de Fomento va a ser importante.

Por otro lado, quiero recalcar que en el tramo entre Teruel y Sagunto, de 138 kilómetros de longitud, hay actuaciones necesarias para garantizar la seguridad y el confort manteniendo el trazado actual, como son: sustituciones de puentes metálicos, mejora de terraplenes, mejora de enlaces, adaptación de estaciones a la necesidad de explotación, supresión de ocho pasos a nivel, mejora de instalaciones de seguridad y comunicaciones, electrificación de la línea. Se va a tardar exactamente entre Teruel y Sagunto una hora y 27 minutos, lo que va a suponer un ahorro de 47 minutos con respecto al tiempo de recorrido actual. Por lo tanto, Teruel va a estar conectado con Valencia en un tiempo inferior a las dos horas, es decir, en una hora y 45 minutos, lo cual también va a ser una conexión importante para la ciudad de Teruel.

Señorías, esta proposición no de ley hecha por el Grupo Socialista demuestra que están aprovechando una situación demagógica y contradictoria además con otros sectores del Partido Socialista, porque aquí se ve claramente que hay una contradicción entre lo que dicen los dirigentes del Partido Socialista en Teruel y lo que dice el señor Bono, presidente de Castilla-La Mancha. Señores del Grupo Socialista, póngase ustedes de acuerdo porque siempre están ustedes discrepando y ustedes hablan en cada sitio según corre el viento. Yo quiero recalcar esta situación, quiero decir que el Partido Socialista en el año 1985 cerró la línea de tren Teruel-Calatayud, y es lo único que ha hecho el Partido Socialista durante 14 años, cerrar una línea de tren.

Termino, señor presidente, diciendo que en la pasada legislatura sectores sociales turolenses solicitaron una inversión de 15.000 millones al Ministerio de Fomento para la línea Teruel-Zaragoza. Pues bien, el ministro de Fomento se ha comprometido a multiplicar por cuatro o por cinco esta inversión para hacer viable una línea de alta velocidad de Teruel a Zaragoza que va a poner a Teruel, repito, en una hora de Zaragoza, en menos de dos horas y media de Madrid y Barcelona y en menos de dos horas de Valencia, mejorando el recorrido entre Teruel y Sagunto. Por lo tanto, nosotros vamos a votar en contra de esta proposición no de ley, pero recalcando y diciendo a los ciudadanos de Teruel que estén tranquilos, que van a estar comunicados y que van a estar conectados con la red de alta velocidad que ha puesto en marcha el Gobierno del Partido Popular, y que va a permitir que en menos de dos horas y media Madrid

esté comunicado con todas las capitales de provincia de todo el Estado español.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR NEGOCIACIONES CON LOS COLECTIVOS DE USUARIOS DIARIOS DEL AVE CÓRDOBA-SEVILLA, EN AMBOS SENTIDOS, CON EL OBJETIVO DE BUSCAR UN SISTEMA DE HORARIOS Y BONIFICACIONES (SIMILARES A LOS DE OTROS TRAMOS DE LA VÍA) ADECUADO A LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DE LOS USUARIOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/002200.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición número 4, por la que se insta al Gobierno a realizar negociaciones con los colectivos de usuarios diarios del AVE Córdoba-Sevilla, en ambos sentidos, con el objetivo de buscar un sistema de horarios y bonificaciones (similares a los de otros tramos de la vía) adecuado a las condiciones económicas de los usuarios. Para su defensa tiene la palabra el representante de Izquierda Unida. **(Pausa.)**

El representante de Izquierda Unida brilla por su ausencia en este caso y, por tanto, la posponemos, si no tienen inconveniente los portavoces. En el caso de que no compareciera queda decaída la proposición.

Pasamos a la proposición número 5, relativa a la intromisión del capitán marítimo de A Coruña, señor Serafín Díez, en el ejercicio de las funciones propias de la Inspección Marítima impidiendo que la inspección del buque *Histria Emerald*, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra su portavoz. **(Pausa.)**

No se encuentra tampoco el portavoz. Por lo tanto, lamentablemente quedan decaídas las dos iniciativas.

Señorías, se suspende la sesión y dentro de cinco minutos procederemos a la votación.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la Comisión de Infraestructuras para proceder a la votación. Señorías, les ruego guarden silencio, vamos a proceder a la votación y es importante que SS.SS. sepan bien lo que votan.

Antes de iniciar las votaciones he de comunicarles a SS.SS. que por el Grupo Mixto había sido comunicada a la Comisión que la proposición no de ley presentada se pospusiera a la siguiente Comisión. Por tanto, no decae dicha proposición no de ley sino que la posponemos a la siguiente Comisión, no así la del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, del que no hemos recibido comunicación alguna.

Dicho esto, vamos a proceder a la votación.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Señor presidente, solicito la palabra a efectos de fijar posición respecto a la transaccional. Mi grupo parlamentario no acepta la transaccional del Grupo Popular por dos razones...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, sabe S.S. que no tiene turno, porque si usted abre un turno, habrá que darle la palabra al portavoz del Grupo Popular y serán demasiados turnos.

La señora **DÍEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Señor presidente, es solamente para fijar por qué rechazamos la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, sabe que no tiene turno y no es posible, S.S. además ha consumido 25 minutos cuando tenía que haber consumido cinco, o sea que ha tenido usted un turno amplísimo.

Pasamos a votar la proposición que figura en el orden del día con el número 1, sobre mejora del servicio de trenes de alta velocidad entre Madrid-Ciudad Real y Puertollano, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la segunda, relativa a la construcción del túnel de Toses entre las comarcas de la Cerdanya y el Ripollés, en la provincia de Girona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y la tercera, sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La cuarta ha decaído y la quinta ha sido pospuesta, por lo cual han terminado las votaciones.

Se suspende la sesión por un minuto. **(Pausa.)**

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA) PARA INFORMAR SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LAS PREVISIONES DEL CAPÍTULO PORTUARIO EN EL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE 2000-2007. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/001629.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión número 60 de la Comisión de Infraestructuras para proceder a la segunda parte que anunciábamos al principio de la misma con la celebración de la comparecencia del presidente de Puertos del Estado para informar sobre la ampliación de las previsiones del capítulo portuario en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, de la que es autor el Gobierno, y para ello, dando la bienvenida al señor Llorca, le damos la palabra para que inicie la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Comparezco ante los miembros de esta Comisión con el objeto de contestar a cuantas preguntas quieran realizarme para ampliar y detallar, en su caso, la información que ya el ministro de Fomento avanzó en respuesta a una pregunta oral sobre la situación actual del capítulo portuario del Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2010. En su intervención ante el Pleno del Congreso de los Diputados, el ministro ya anunció que el Gobierno efectivamente contempla en este momento ampliar las previsiones realizadas en septiembre de 2000 respecto a las inversiones en los puertos de interés general, tanto en lo que se refiere a inversiones públicas como especialmente a las inversiones privadas, debido a que los puertos en este momento están superando en tráfico las previsiones que teníamos al principio de la legislatura, demostrando una enorme vitalidad económica y una enorme vitalidad como un eslabón más de la cadena del transporte que está, como digo, llevando a crecimientos sostenidos de la demanda de tráfico y de la demanda de suelos portuarios por encima de las previsiones que inicialmente se habían realizado. En ese sentido quiero decirles a SS.SS. que en este momento ya el sistema portuario español tiene tráfico interanuales que superan los 375 millones de toneladas y que por primera vez la mercancía general representa el mayor porcentaje en el componente global del total de tráfico portuarios, cuando, como es ampliamente conocido, en fechas recientes eran los grandes líquidos asociados a los productos petrolíferos tanto en crudo como en refinados, como el gas, los que tenían una mayor participación en el volumen de los tráfico. Y por supuesto en lo que representa la demanda de suelos también los puertos están demostrando que, dado que son el eslabón de rotura de la cadena del transporte, están perfectamente posicionados para desarrollar en ellos actividades de valor añadido, actividades logísticas y actividades industriales asociadas a los tráfico portuarios, por ello también la demanda de suelos respecto a estas actividades ha crecido en los últimos años. La apuesta decidida por la inversión pública en puertos dirigida fundamentalmente, y es la contemplada en el plan, a la generación de nuevas áreas terrestres y marítimas abrigadas, es decir, fundamentalmente a dotar a los puertos españoles de los espacios de abrigo que per-

mitan generar mayores superficies terrestres para los tráficos, aprovechando por supuesto el marco comunitario de apoyo 2000-2006, está demostrando de forma contundente tener un gran efecto multiplicador sobre la generación de inversiones privadas en los puertos, no solamente en infraestructuras de atraque y en superestructuras, sino también en instalaciones logísticas, instalaciones industriales y otro tipo de actividades sobre suelo portuario de altísimo valor añadido. En resumen, yo creo que la inversión pública en los puertos está en este momento demostrando que genera mucha mayor actividad económica que la estrictamente portuaria en el área de influencia del puerto.

Por tanto, si bien en el año 2000 las previsiones del Gobierno en el capítulo portuario en el Plan de Infraestructuras del Transporte consideraba en los puertos de interés general una inversión total de algo más de 7.500 millones de euros, estoy hablando por supuesto de euros constantes de 1999, y hacía una distribución según la cual algo más de 4.700 correspondían a inversión pública y prácticamente 2.800 a inversión privada, en estos momentos, gracias al tirón de la inversión privada y al mantenimiento y superación por supuesto de la inversión pública, el Gobierno está en condiciones de afirmar que a final de 2010 las inversiones previstas en el Plan de Infraestructuras de Transporte, sobre todo por el tirón de la inversión privada, van a ser ampliamente superadas.

Si bien en el inicio del plan la distribución señalábamos, respecto a la inversión total que la inversión privada era aproximadamente del 37 por ciento, es decir, en cualquier caso superaba 17 puntos, la media intersectorial prevista para todos los sectores del transporte, que el Plan de infraestructuras cifraba en el 20 por ciento, en este momento, gracias, como digo, al tirón de la inversión privada, tanto este balance como los valores absolutos han sido ampliamente superados. En este momento podemos afirmar que para el período 2000-2010 la inversión total en los puertos españoles va a pasar de los 7.500 millones de euros en términos constantes, como digo, previstos en 2000 a prácticamente 9.500, exactamente estimamos 9.450 millones de euros, suponiendo, por tanto, en términos absolutos un aumento de la inversión total en los puertos españoles cercana al 26 por ciento respecto a la inicialmente prevista en términos homogéneos al inicio del plan. De esta cantidad, casi 5.200 millones de euros van a corresponder a inversión pública, estábamos hablando al inicio del plan de 4.700, lo que representa aproximadamente un aumento en estas fechas del 10 por ciento respecto a la inversión pública inicialmente programada, y en otro sentido mucho más amplio, la inversión privada va a representar 4.250 millones de euros respecto a los 2.780 previstos inicialmente, lo cual representa un aumento muy sustancial del 53 por ciento respecto a lo que inicialmente estaba estimado. Por tanto, es la inversión privada portuaria la que está teniendo

especialmente un importante aumento respecto a las previsiones realizadas, pasando de representar el 37 por ciento de la inversión total, como había señalado, a representar algo más del 45 por ciento de la inversión total. De esa forma, en el capítulo portuario del Plan de infraestructuras la contribución público-privada va a pasar del 63-37 público-privada a una contribución 55-45, prácticamente, no equilibrada, pero sí muy próximas al equilibrio entre la inversión pública y la inversión privada. Esa tendencia no está en el ámbito de las estimaciones, sino que ya está completamente confirmada en las inversiones ejecutadas durante el período 2000-2002 y lo que va del año 2003, que corresponde por supuesto a los tres primeros años de vigencia del plan. Tanto las inversiones contratadas, tanto pública como privada, las que están en fase de ejecución como aquellas comprometidas, especialmente las diferentes concesiones otorgadas, demuestran que las tendencias que estamos señalando son claras y definidas.

Para justificar estos datos con cifras concretas, podemos señalar que durante el período 2000-2002, los tres primeros años de vigencia del plan, la inversión total en el capítulo portuario ascendió a casi 2.500 millones de euros, lo que presenta un grado de cumplimiento superior en el 7 por ciento a la previsión realizada en septiembre de 2000 para dicho período, fundamentalmente debido al comportamiento espectacular en estos tres años de la inversión privada, que duplicó prácticamente las previsiones incluidas en el propio Plan de infraestructuras. Esta cifra ya ejecutada, como señalo, de aproximadamente 2.500 millones de euros constantes de 1999 supone ya en cualquier caso un 33 por ciento del total previsto en el plan para el período 2000-2010 en relación con las cifras presentadas, como he señalado, en septiembre del año 2000.

En este momento un gran porcentaje de las grandes obras portuarias públicas, de inversión pública, previstas en el capítulo portuario están ya licitadas, adjudicadas y en fase de ejecución y son el mejor ejemplo de garantía del cumplimiento del plan respecto a la inversión pública. Los esquemas financieros para la inversión pública en los puertos están perfectamente ajustados en base al marco de autosuficiencia económica de los puertos españoles, complementado, evidentemente, con la aportación de fondos europeos tanto de cohesión como Feder, y con ligeros grados de endeudamiento pero muy menores y para algunos casos muy concretos, especialmente para la gran ampliación del puerto de Barcelona.

En cuanto a la inversión privada, yo creo que las tendencias también están perfectamente definidas no solamente por la inversión durante el período 2000-2002, sino también por el análisis tendencial de lo que ha representado la inversión privada en los puertos españoles en los últimos años. Un análisis histórico de lo que representa la evolución de la inversión privada en los puertos españoles desde la década de los ochenta

hasta la actualidad, señala prácticamente que hasta la segunda mitad de la década de los noventa no hubo un crecimiento espectacular y casi exponencial de la inversión privada en los puertos españoles. Si bien las cifras oscilaron desde 1980 hasta aproximadamente 1995 en cifras próximas a los 100 millones de euros, cifras del año 2001, que es el año en que se hizo el estudio, a partir del año 1994-1995 empieza una ascensión exponencial en la inversión privada en los puertos que en el año 2001 alcanza ya en cifras reales cifras superiores a los 400 millones de euros, ya muy próxima a la inversión pública en ese período. La cifra de 2002 no ha hecho sino consolidar esa tendencia y, con las concesiones otorgadas y con los datos que tenemos encima de la mesa, podemos decir que esa tendencia exponencial en la duración del período del Plan de infraestructuras va a seguir la tendencia perfectamente ajustada. Si durante el período 1980-1990 el incremento medio anual de inversión privada apenas superó los 9 millones de euros, durante el período 1991 a 2001 el incremento medio anual de la inversión privada superó los 34 millones de euros anuales.

Yo creo que con estos datos y con estas tendencias podemos decir que la renovación o actualización del capítulo portuario del Plan de infraestructuras que presentó el Gobierno en el año 2000 debe modificarse obligatoriamente y actualizarse justamente en gran medida para recoger no sólo el aumento de la inversión pública en ese 10 por ciento que se ha señalado, sino el espectacular aumento de la inversión privada en estos años y la tendencia que se consolida fuertemente a partir del año 2000, en la medida que va entrando suelo portuario en valor y, por tanto, la inversión privada puede seguir apostando y puede seguir introduciendo recursos privados en las zonas de servicio portuario. En esta propia Comisión, cuando he venido a presentar los presupuestos del Estado en el capítulo portuario, algunas veces se ha acusado de sobreinversión a los puertos españoles. Yo creo que los datos que estamos indicando, así como otro tipo de indicadores que ahora puedo comentar, reflejan que los puertos españoles en este momento no tienen síntomas de sobreinversión, sí de aprovechar el marco comunitario de apoyo para tener abrigo suficiente, que es el elemento clave en los puertos españoles, para poder tener zonas adaptadas a las necesidades de los tráficos portuarios para que la iniciativa privada pueda seguir creciendo en los puertos. Y el mejor síntoma en ese sentido es que a fecha de hoy y, como saben SS.SS., sin ningún incremento de la presión tarifaria en los puertos españoles, sino más bien lo contrario, la rentabilidad del sistema portuario español se mantiene aun con este volumen de inversiones tan grande por encima y próximo, que son los objetivos del Gobierno, al 3 por ciento. Evidentemente, si las nuevas infraestructuras portuarias no se pusieran en valor y la iniciativa privada no entrara en ellas y, por tanto, no generaran los recursos desde el mismo momento que

entran en valor, la rentabilidad del sistema respecto al inmovilizado activo bajaría enormemente.

Tengo que decir que, conforme a lo previsto en el Plan de infraestructuras y a la previsión de ingresos y gastos del sistema en esta década, estamos en condiciones de afirmar que sin ninguna presión tarifaria añadida, ni en el ámbito concesional ni en el ámbito de utilización de infraestructuras, lo que tradicionalmente se ha conocido por tarifas test, sin ninguna presión en ese sentido, con la puesta en valor de las nuevas infraestructuras que están en inversión pública alcanzando o duplicando las inversiones de períodos anteriores al Plan de infraestructuras, la rentabilidad del sistema se va a mantener del orden del 3 por ciento, lo cual demuestra que es un indicador claro de que no hay ninguna política de sobreinversión y que la iniciativa privada está demandando suelo portuario de forma creciente, no solamente para los tráficos portuarios sino para el desarrollo de actividades de valor añadido, como logísticas o industriales, asociadas a los tráficos portuarios. Y puedo poner algún ejemplo inmediato, ahora en el puerto de Castellón han salido simultáneamente tres terminales en las cuales hay una parte importante de inversión privada, han sido tres empresas o grupos empresariales diferentes los que se han llevado cada una de las terminales en concursos abiertos, señalando penalizaciones por incumplimiento de tráficos mínimos y con los cánones concesionales tal como estaban reflejados y en algún caso incluso haciendo inversión en muelle; o señalar cómo en el puerto de Alicante recientemente ha habido una adjudicación muy interesante de la ampliación importante del puerto en la que la contribución público-privada sigue esas tendencias; la contribución pública o la inversión pública se dedica al abrigo y a la accesibilidad marítima y la inversión privada va a hacer todo lo que son muelles, rellenos, a través de los modelos de concesión demanial que son de amplia tradición en los puertos españoles. Hay que señalar que los puertos españoles en este momento tienen una demanda clara de actividad por ejemplo asociada al sector energético, los puertos en este momento en los usos portuarios donde se colocan las centrales de ciclo combinado, los grupos gasistas, etcétera, y por tanto, hay una demanda muy creciente de suelo portuario por sectores industriales que tienen que estar dependientes estrictamente del tráfico portuario.

Para terminar, y a la espera de las preguntas que quieran realizarme, yo creo que estos datos confirman sin duda el éxito de la política portuaria del Gobierno, tanto de la política inversora, que queda reflejada en el capítulo portuario en relación con el efecto multiplicador de la inversión pública portuaria, y en cuanto a lograr el máximo grado de implicación de la inversión privada en la creación y consolidación de las infraestructuras portuarias en la medida de que hay demanda para ellas. Yo también creo que estos indicadores vienen a confirmar los efectos de una política portuaria dirigida funda-

mentalmente a mejorar la competitividad de los puertos españoles sobre la base de la dotación y modernización de las infraestructuras portuarias, de acuerdo con las necesidades de esta demanda creciente y también con crear mecanismos que permitan una mayor apertura del acceso al mercado de los servicios portuarios que, como SS.SS. conocen, tienen una tendencia natural a ser mercados cerrados y monopolistas y, en la medida en que los sectores que en estos momentos están presentes en los puertos tengan mecanismos para cerrar los mercados, lógicamente disminuyen la tendencia a que la inversión privada pueda ser creciente.

El Gobierno, con la presentación de la ley de puertos al Parlamento propone mecanismos para que los puertos sean cada vez más abiertos en el acceso del sector privado a la prestación de los servicios portuarios y también a la ocupación del suelo portuario desde un punto de vista mucho más transparente, más objetivo y menos discrecional respecto a lo que venía siendo la práctica habitual en los puertos españoles. Yo creo que el sector privado está respondiendo, como lo demuestran, como digo, los indicadores, y en la medida en que el sector privado, a través de los modelos concesionales tanto demaniales, tradicionales en los puertos, como de concesión de obra pública, vayan generando mayores impulsos y vayan teniendo mayor implicación, nosotros no tenemos ninguna duda de que ése va a ser el mejor camino para el crecimiento de los tráficos portuarios, en la medida que el sector privado tiene que rentabilizar sus inversiones de una forma inmediata, y el mejor camino para lograr el mayor grado de participación de los puertos en las cadenas logísticas y de transporte multimodales, cómo no, en un mercado abierto no sólo portuario, sino de globalidad de los servicios del transporte.

Concluyo, por tanto, que es voluntad del Gobierno proceder a la actualización del capítulo portuario del Plan de infraestructuras en los términos que he señalado y fundamentado en gran medida en el tirón del orden de más del 50 por ciento por parte de la inversión privada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Señor Segura, por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: He escuchado, como todos los miembros de esta Comisión, con mucho interés la intervención del señor Llorca, una intervención rápida, fluida, documentada, pero comprenderá el señor Llorca que ha sido una información a borbotones. Un documento que hubiese permitido una lectura sosegada, razonada, de esa información, hubiese sido muy deseable, y además hubiese sido corresponder yo diría que con cierta elegancia con la elegancia de esta Comisión. Yo le puedo enseñar a usted, en este listado procedente de la Secretaría de la Comisión, el conjunto de peticiones de comparecencias que los diferentes grupos han hecho de cargos públicos del Ministerio de Fomen-

to en las distintas áreas de trabajo, comparecencias que no se han producido y que llevan un montón de meses solicitadas. Usted, el Gobierno solicitó su comparecencia y no hemos puesto ninguna pega, se ha producido y se ha dado respuesta a una petición que se hizo hace 8 ó 10 días nada más porque era oportuna, porque se está tramitando el proyecto de ley y ya está en la fase de Senado, y porque necesitamos información. Hubiese sido muy deseable que 3 ó 4 días antes de su comparecencia nos hubiese remitido información de datos, o sea, inversiones con listados puerto a puerto.

Este diputado recibió en el día de ayer el informe de gestión del sistema portuario de titularidad estatal del ejercicio 2001 y créame que le he entregado varias horas a efectos de intentar configurar una idea general de la evaluación del sistema. También a lo largo de los últimos 15 ó 20 días he ido leyendo el magnífico ejemplar editado por el Ministerio de Fomento, el número 520, julio y agosto, puerto a puerto, autoridad portuaria a autoridad portuaria, frente atlántico, eje del Mediterráneo, Baleares, a efectos de ir viendo la evolución de las inversiones.

Su intervención ha tenido una información digamos difusa, es decir, he podido anotar algunos datos: que tiempo atrás el 63 por ciento de la inversión era pública, el 37 privada, hoy en día se sitúa entre un 55 por ciento la pública, 45 por ciento la privada, y alguna que otras anotaciones. Un debate rico, riguroso, serio, entre los intervinientes del grupo, al menos por el Grupo Parlamentario Socialista, y el cargo del Gobierno que comparece no es posible porque no tenemos la información suficiente. Yo le rogaría a usted que para su comparecencia del próximo día 8 de octubre ante la Comisión de Infraestructuras para debatir los contenidos del proyecto de presupuestos de 2004, nos haga llegar todos esos documentos que usted tiene, que le confeccionan el *staff* del Ente Puertos del Estado. En esta oportunidad que se nos brinda con su comparecencia a mí no me queda más remedio que hacer algunas reflexiones y algunas consideraciones, porque es que no sé muy bien de qué estamos hablando.

Yo no sé desde luego cómo se computa la inversión privada. Las plantas de ciclo combinado, con operadores como Unión Fenosa, Endesa o los que fuesen, lógicamente se tienen que instalar en el litoral. Si las plantas de ciclo combinado reciben, como va a ocurrir en Canarias o en Baleares, no por conducción sino transportado por buques metaneros el gas natural en fase líquida, éste tiene que ser desembarcado, tiene que haber una planta de regasificación. Entonces ¿dónde desembarcan? No van a fondear a 500 metros del litoral, que en algunos casos se hace, pero desde luego el buque tiene que atracar y, consiguientemente, se atraca en los puertos y, consiguientemente, la planta de regasificación tiene que estar próxima al punto de atraque y las empresas operadoras, suministradoras de energía eléctrica, operadoras en la interconversión energética,

tienen que montar, reitero, las plantas de regasificación en los puertos. En fin, y eso es inversión privada. En Vigo, por poner un ejemplo, la Citröen, que parece ser que produce en determinados momentos del orden de 3.000 vehículos por día, pues naturalmente tiene que embarcarlos y tiene que tener una terminal dedicada que es una concesión de la propia Citröen en ese puerto. Lo mismo ocurre en el puerto de Barcelona con otras empresas productoras de vehículos.

A mí me gustaría conocer los datos puerto a puerto, y yo le agradecería que esa información nos la haga llegar, que en su próxima comparecencia el día 8 venga lo más documentado posible porque le formularemos esas preguntas, pero son muchas reflexiones las que me hago a raíz de su intervención, porque no es ahora el momento de empezar a hablar de qué son los puertos; un puerto es infraestructuras y servicios, esa dualidad.

En segundo lugar, ¿qué entendemos por infraestructuras de los puertos, que son las que dice usted que financia la Administración del Estado? Pues las infraestructuras van desde diques de abrigo a las esclusas, el caso de Sevilla, muelles (Duque de Alba), pantalanés, superficies de almacenamiento (descubiertas o cubiertas), almacenamientos especializados, silos, parques de graneles, frigoríficos, grúas y equipos, etcétera, etcétera, eso son las infraestructuras de un puerto. ¿Y cuáles son los servicios? Pues los servicios portuarios, según el proyecto de ley, son las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en las zonas de servicios de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación, y en el proyecto de ley que ustedes han remitido clasifican los servicios en servicios generales y servicios básicos, de eso hemos hablado en el debate y se va a reiterar en el Senado la posición que ha mantenido el Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso, como es obvio. Define el proyecto de ley los servicios generales como servicios de ordenación, servicios de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, servicios de señalización, balizamiento, etcétera, servicios de vigilancia, seguridad, etcétera. Luego define también el proyecto de ley los servicios básicos: amarre y desamarre de buques, embarque y desembarque de pasajeros, transporte horizontal, recepción de desechos sólidos, etcétera.

Vinculado a este tema aparece la política de financiación de las infraestructuras portuarias de la Unión Europea, que quizá sería conveniente analizar si están armonizadas con las políticas que en España se están impulsando. He releído alguno de los contenidos del Libro Verde, aquel libro que se publicó en el mes de diciembre de 1997, sobre los puertos, las infraestructuras marítimas y sobre los mecanismos de financiación y tarifación de los puertos, la infraestructura marítima y sobre la tarificación justa por el uso de las

infraestructuras del transporte, y naturalmente los puertos son infraestructuras que posibilitan el transporte. En España llevamos diez años hablando de la potenciación del transporte marítimo de corta distancia, hay muchísima literatura, muchísima revista, pero tengo mis dudas fundadas de que puedan con este proyecto de ley avanzar en esas políticas. A mí me gustaría, señor Llorca, que usted explicitase claramente que en los Presupuestos Generales del Estado no se consigna ni una sola peseta (como yo digo, yo soy del plan antiguo y me sale más la peseta que el euro) para inversión pública, es decir, que la inversión pública que se hace en los puertos españoles es consecuencia de las tarifas que se cobran a los usuarios, y eso está recogido clarísimamente y normalizado en la Ley de Puertos del Estado del año 1992, y es algo con lo que yo me identifico y se identifica mi grupo parlamentario. Es decir, estamos acostumbrados a utilizar los aeropuertos y pagar, simplemente por entrar en el aeropuerto ya estás pagando alrededor de mil pesetas si vas a subirte a un avión; igual ocurre en los puertos. Yo he leído aceleradamente en el informe de gestión del ejercicio 2001 la evolución comparativa de las tarifas, de todas, desde la T1 para buques, la T2 para pasajeros, la T3 para mercancías, desglosadas por cada una de las autoridades portuarias, porque, como canario, a mí particularmente me interesa mucho la evolución del tráfico de pasajeros con las islas menores, por ejemplo a través de la isla de la Gomera.

Luego, por un lado, la financiación pública no se consigna en los Presupuestos Generales del Estado sino que digamos que se produce esa autofinanciación del sistema portuario vía tarifas, pero yo le pediría que matizase, autoridad portuaria tras autoridad portuaria, cuál es la inversión que se ha realizado. Me parece que usted ha tomado el año 2000 como referencia, como punto de partida, como origen, pues, en efecto, en el marco comunitario de apoyo para las regiones objetivo 1, entre las que se encuentra la Comunidad Autónoma de Canarias, ya que la he mencionado, cuál es la inversión consignada para cada uno de los puertos en ese plan de infraestructuras que siempre reitero no nato, porque no ha sido aprobado ni debatido por las Cortes Generales ni ha habido posibilidad de enmendarlo por los grupos parlamentarios. Que quede claro: uno, estamos hablando de financiación pública y sería muy deseable que se nos dijera autoridad portuaria tras autoridad portuaria, la financiación, la autofinanciación de la autoridad portuaria derivada de las tarifas, y dos, el dinero percibido, consignado, presupuestado o previsiblemente a invertir en los años próximos procedentes de fondos estructurales, de fondos comunitarios de toda índole, porque el sistema portuario no recibe ni una peseta de los Presupuestos Generales del Estado, lo reitero porque debe ser un hecho claro, sistema tarifario que pagamos los usuarios con los distintos tipos de tarifas pero que se ha alimentado de fondos comunitarios.

La financiación privada. Mire, usted lo sabe mejor que yo porque usted es un profesional de ese sector y yo no lo soy y tiene *staff* que le asesore, pero hay grandes dudas de qué se entiende por financiación privada. Yo tengo un artículo que publicó el señor Folgado, secretario de Estado de Economía, en la revista del ministerio en el año 1999, la número 339, y se suma a un debate político en el que intenta definir qué se entiende por financiación privada. A mí me gustaría que usted matizase qué es la financiación privada, ¿porque la financiación privada es (voy a usar un nombre) que a la cadena NH o a la cadena Meliá, bien posicionada ante determinadas autoridades portuarias, le guste un determinado suelo de titularidad pública y construya un hotel? El primer ejemplo de creación de un hotel en recinto portuario ha sido el puerto de Barcelona y ahora lo están imitando no digo todas, pero sí un porcentaje muy elevado de autoridades portuarias montando hoteles o centros comerciales. ¿Eso es inversión privada en los recintos portuarios?

Si vamos evolucionando en el sentido de que, al igual que para muchos, un aeropuerto es una galería comercial al lado de la cual aterrizan aviones que lamentablemente hacen ruido y son muy desagradables, y los puertos se van a convertir esencialmente en lugares donde se monten centros comerciales, hoteles, lugares de ocio, eso dará mucho dinero porque la iniciativa privada se lanza con mucho interés, pero entonces los puertos se van a convertir en grandes centros comerciales donde lamentablemente atracan barcos desembarcan contenedores, con lo feos que son, impiden la vista del mar y dificultan las copas que se toman por la noche. Hago una caricatura y no le pido que se aferre en un debate porque lo he querido hacer coloquialmente, pero debemos tener la preocupación de que las infraestructuras portuarias se utilicen para lo que se deben utilizar para que un afán recaudatorio y de negocio no distorsione el auténtico papel de las infraestructuras portuarias. Por eso yo le pediría que nos explicase cuál es la participación del sector privado en la financiación de la infraestructura portuaria y por qué razón no se produce una reducción de la presión tarifaria a la que están sometidos los usuarios por parte de las autoridades portuarias. Entendemos que hay que cobrar por el uso de una infraestructura y no decimos que no. Ahora bien, yo recuerdo que desde 1992 a 1996 se produjo una reducción en determinadas tarifas portuarias del orden de un 30 por ciento. Si hay tanta inversión privada, ¿por qué no se repercute disminuyendo la presión tarifaria?

A mí me gustaría que nos desglosara todo esto, no necesariamente en esta contestación, para ver, autoridad portuaria tras autoridad portuaria, tarifa tras tarifa, qué evolución se ha producido. Si se ha incrementado tanto la inversión privada, ¿en qué nos estamos beneficiando los usuarios, sobre todo los de las infraestructuras portuarias, no sólo los que residimos en

lugares aislados, como pueden ser los archipiélagos o las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, sino los de toda la España peninsular? Porque aquellos que viven en Teruel, en Cuenca, o en Guadalajara, que crean que la estructura portuaria del Estado español no les afecta, tienen una visión bastante reducida. Si las autoridades portuarias están siendo reemplazadas por el sector privado a la hora de invertir (lo reitero porque me gustaría que quedase así recogido en el «Diario de Sesiones»), las tarifas que éstas aplican tendrán que irse reduciendo en la misma proporción en la que se produce un incremento de la participación de la inversión privada en los puertos, en la infraestructura portuaria. La presión tarifaria de las autoridades portuarias se tendría que limitar a repercutir en los ciudadanos los costes y la inversión realizada. Reitero que la memoria económica que acompañó al proyecto de ley que ustedes remitieron se orienta a impedir que las autoridades portuarias se perjudiquen por un cambio de criterios tarifarios. Imaginando que el proyecto de ley el 1 de enero entre en vigor, ¿nos lo podría remitir, señor Llorca, el 8 de octubre próximo? Habrán hecho un modelo de evolución de las tarifas en cada una de las autoridades portuarias para el sistema portuario global y nos gustaría ver si la aplicación de los nuevos criterios de financiación trae consigo la deseada disminución tarifaria.

De esta materia podríamos hablar mucho, pero nuestro presidente de la Comisión no es muy proclive a que nos alarguemos. Permítame, señor presidente, una petición de información final, pues he hecho una serie de consideraciones que he procurado escribir en los últimos días para hacérselas llegar. Son las siguientes Señor Llorca, desde la perspectiva del Grupo Parlamentario Socialista, desde el año 1992 los puertos españoles vienen con un sistema de financiación privada, la iniciativa privada no empezó en 1996. La iniciativa privada lleva haciendo inversiones desde el siglo XIX. Incluso habría sido deseable que la Ley reguladora de los contratos de obra pública hubiese excluido del sistema de financiación de los puertos a la iniciativa privada como consecuencia de concesiones demaniales porque ese sistema ha funcionado bien durante muchas décadas.

Segundo, mantenemos que el incremento de inversión privada debe traducirse en la reducción equivalente de la presión tarifaria que las autoridades portuarias ejercen sobre los usuarios y tendría que evitarse que las inversiones se financien por partida doble, cosa que no se ha producido hasta ahora. En tercer lugar, estimamos que no existe ninguna razón que justifique el incremento de los incentivos ya existentes para la participación del sector privado en las inversiones en infraestructuras o superestructuras portuarias. Creemos que el proyecto de ley da muchos incentivos a la iniciativa privada y debilita la iniciativa pública. Señor Llorca, ¿por qué es necesario aumentar los plazos concesionales desde 30 hasta 35 años, tal y como figura en el proyecto de ley, y hasta 60 años en las concesiones de obra pública? ¿Qué sentido

tiene que los puertos se incluyan en la Ley reguladora de concesión de obra pública? Se lo reitero habida cuenta la tradicional inversión privada en los puertos que no tiene paralelismo en aeropuertos ni en carreteras.

Señor Llorca —termino, *don't worry, be happy*, señor presidente—, es verdad que el proyecto de ley (es textual) da un carácter excepcional a las inversiones para usos no portuarios, es decir, los centros comerciales, las galerías, los hoteles y algún uso de otras características, pero inmediatamente establece los mecanismos que lo hacen posible. En el artículo 94.3 se establece de forma taxativa que están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación. El dominio portuario para uso portuario, para políticas de transporte, para todos los servicios vinculados a las operaciones portuarias, y se prohíben taxativamente las ocupaciones y utilizaciones de dominio público que se pretendan destinar a edificaciones, residencia o habitación. Pero luego el siguiente número, el 94.4, dice textualmente: Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacio del dominio público destinado a zonas, actividades logísticas y usos no portuarios (cómo no voy a estar de acuerdo en que las mejores plataformas logísticas en un país ribereño como el nuestro se encuentran siempre en el litoral y en las proximidades de los puertos), debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicios del puerto o instrumento equivalente. Por un lado, dice: nada de hoteles, nada de centros comerciales, pero en el artículo siguiente añade que, si lo piden, habrá un mecanismo y se concederá. Es abrir innecesariamente una puerta a la iniciativa privada para realizar actividades no portuarias y ello no es deseable porque limita el desarrollo de los puertos.

Señor Llorca, le agradecería que nos repartiese la mayor información posible antes de su comparecencia próxima porque el tema lo merece y es necesario clarificar muchísimos aspectos. Cuando usted comparezca este grupo le entregará las preguntas por escrito, que van a ir en esta línea: autoridad portuaria tras autoridad portuaria, diferenciación en las inversiones, repercusión en el sistema tarifario y especificación de las aportaciones comunitarias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, se ha dirigido usted a mí dos veces durante su intervención y, sin embargo, yo no me he dirigido a usted en ningún momento. Ha dicho S.S. que el presidente no es proclive a que se hable mucho, pero ha consumido el doble de tiempo que el propio compareciente, lo cual no parece muy razonable. El presidente es proclive al cumplimiento del Reglamento, señor Segura, que no lo hace el presidente. En este caso ni usted ha cumplido el Reglamento ni yo mis obligaciones con llamarle la

atención, pero sepa S.S. que ha consumido el doble de tiempo que el compareciente y el presidente no se ha dirigido a usted en ningún momento.

A continuación tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a hacer una previa manifestación muy breve relacionada con lo que S.S. acaba de afirmar. Yo tengo un concepto muy claro del respeto a los tiempos que se fijan y no quiero hacer demostración alguna de ego, de hablar por hablar y estar comentando muchas cosas con repetición de los temas, así que voy a recuperar el tiempo perdido entrando en materia, más cuando sabemos que el señor Llorca comparecerá en esta Cámara con ocasión del debate de presupuestos.

Me parece que la comparecencia de hoy es inoportuna. Según se nos dijo en una reunión de Mesa la oportunidad pudo venir motivada por una conversación que hubo, teníamos que hablar de unos temas y se podía preparar la comparecencia de hoy. Pero, señor Llorca, su comparecencia hoy aquí hubiese sido oportuna cuando debatimos la Ley de Puertos. La comparecencia de hoy encaja totalmente en el debate de presupuestos. En la Mesa me quejé porque me parecía que su presencia encajaba en el debate de presupuestos y es evidente que así es. S.S. nos ha proporcionado una información que encaja prácticamente en lo que hacen los directores generales, los cargos públicos, en presupuestos. ¿Por qué ha venido hoy? No lo sé, lo supongo. Me parece muy bien la información que nos ha dado, pero es el encaje que tengo sobre el tema.

Nos ha dado una explicación francamente optimista del buen funcionamiento de los puertos; nos ha hablado de la rentabilidad del sistema y lo ha explicado con valoración de suelos y la muy buena situación de rentabilidad de los puertos; nos ha puesto el ejemplo de Castellón, sobre concesiones de concursos, que ha salido estupendo; nos ha hablado de cantidades y de las medias anuales que están subiendo en los últimos tiempos; de que en gran parte está funcionando la actual Ley de Puertos de 1997; y de que estamos preparados para la competitividad. Si la nueva Ley de Puertos cubre las deficiencias —sabemos que hubo algunos problemas de origen en la Ley de 1997, como el tema tarifario y lo relativo a los servicios, éstas eran las patas cojas de la Ley de Puertos—, ¿por qué la ley se mete en otros temas? Porque S.S. no me dirá que la gestión de la Autoridad Portuaria de Castellón no ha sido buena, o que la mayoría de las inversiones que se están haciendo en los puertos son gestionadas, sobre todo en concesiones o actividades, por la iniciativa privada, por las propias autoridades portuarias, y ahora en la nueva Ley de Puertos hay que poner el control de una centralización del Estado.

Yo sigo viendolo así el problema, aunque espero que alcancemos un acuerdo. La Ley de Puertos era necesaria e imprescindible para resolver unos problemas que

había en puertos, pero no tenía que meterse en materias ya resueltas, y en general funcionando bien, como muchos de los temas de los que usted ha hablado aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, tiene la palabra en nombre del Grupo Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: A nuestro grupo esta comparecencia le ha cogido un poco a contrapié porque no la acabamos de entender —en eso coincido con el interviniente del Grupo Catalán— porque no es una comparecencia que explique la filosofía del Gobierno en la Ley de Puertos y con los datos que nos ha dado, tampoco explica las intenciones presupuestarias de su organismo para el ejercicio próximo. Más bien creemos que es una bandera propagandística de su jefe que le ha encargado decir: Como hay unos buenos resultados, unos crecimientos porcentuales importantes, vaya usted a explicarles al Parlamento qué bien lo hemos hecho, qué crecimientos hemos tenido y qué bien va el plan 2000-2010. Bien, es muy legítimo y lo pueden hacer cuando quieran, pero así como han sido renuentes en comparecer ante esta Comisión en muchas ocasiones, no deja de llamar la atención el interés que han tenido en esta ocasión aportando datos, que, insisto, son porcentuales y convienen justamente con la distribución que han hecho de ese número especial en el cual nos dan una visión muy optimista de todos los puertos y los resultados del ejercicio 2001, y también pretenden explicar desde un prisma optimista los resultados de los puertos.

Usted tiene un verbo fácil y yo no entiendo de taquigrafía, por tanto, me es muy difícil poder hablar de los datos que ha suministrado, estudiaré su intervención y si la acompaña con datos posteriores mejor, pero hay cosas que llaman la atención. Si el plan es de 2000-2010 y estamos en 2003, no se pueden juzgar resultados finales por resultados al 2003, esto es, si la inversión privada ha acelerado sus inversiones por motivos obvios de rentabilidad y una planta de ciclo combinado se ha terminado en un tiempo récord, no se va a hacer otra planta de aquí al 2010, ya está hecha; por tanto, los crecimientos porcentuales, a medida que vayan corriendo los ejercicios, irán variando, pero no me preocupa esto excesivamente.

Como representante de nuestro grupo, tenemos una preocupación constante respecto al desarrollo diferencial de los puertos en el Estado español y esto entra en lo que aquí también se ha dicho por otros intervinientes, el aspecto de la financiación portuaria, que es una autofinanciación, financiación por parte de los usuarios; en esa financiación a mí me gustaría encontrar porcentajes de cuánto corresponde a tasas de uso y cuánto a ingresos atípicos de estas actividades que se están introduciendo en los puertos. Sería muy interesante saber qué dinero proporcionan en esa autofinanciación.

Señor presidente del ente Puertos del Estado, la ley que han presentado habla de que los puertos tienen

infraestructuras y prestan servicios, pero a nosotros nos está empezando a dar miedo otro capítulo que está cobrando mucha importancia, que es el especulativo de la superficie de los puertos. Un puerto para nosotros, independientemente de las infraestructuras y los servicios que presta, es un elemento motor de una región y de una economía, y eso tiene que estar en íntima conexión con los transportes, con tierra adentro, con la irradiación de esa actividad más allá de la superficie portuaria. En ese sentido, hay evidentes desequilibrios y en los planes 2000-2010 que desarrolla el ministerio no se corresponde lo que dice para la actividad de todos los puertos con las conexiones que esos puertos tienen hacia el interior y, por tanto, su irradiación de actividad. Hemos dicho muchas veces y reitero que se están provocando desequilibrios territoriales que van a castigar en el futuro a todo el Estado español, se está primando la fachada mediterránea en la Península versus la fachada cantábrica o la atlántica.

Nos parece un juego peligroso que en un mundo muy cambiante puede tener consecuencias malas. Yo no quiero ser agorero pero traigo aquí a colación lo que ocurrió cuando en aquella famosa guerra se colapsa el Canal de Suez, tienen que aparecer los superpetroeros, cambian por completo el mercado del petróleo y se modifica el concepto económico de todo el mundo en función de un colapso. En este momento el Mediterráneo canaliza toda la actividad económica que desde el sudeste asiático llega a Europa, accede por la parte inferior europea pasando por zonas que están en este momento —no quiero ni recordarlo— en una situación de inestabilidad política, económica y militar tremenda. A nuestro juicio, estamos abandonando la fachada atlántica y la fachada cantábrica en cuanto a conexiones. Si usted quiere variar esa introducción de materiales en la Península por el Mediterráneo hacia la fachada atlántica, me dirá cómo se llega con los tráfico de mercancías actuales desde Galicia hasta cualquier otro punto peninsular. A nuestro juicio, esto es una apuesta de futuro equivocada y que habría que reequilibrar y no lo estamos diciendo solamente refiriéndonos a Euskadi, sino, a una parte importantísima del Estado y de la Península. Asimismo, nos llama la atención esa tentación especulativa que se está produciendo por la apertura a la iniciativa privada a la que primero se le ponen cortapisas, pero que luego se puede bordear, centralizando las decisiones en un órgano del Gobierno que puede pasar por encima de todas las decisiones de los consejos de administración portuarios. No se le escapa a nadie que es muy fácil hacer ampliación de superficie portuaria en ciertas zonas de litoral mediterráneo y dedicarla a actividades diferentes y al final veremos un casino dentro de un puerto. Es mucho más difícil, efectivamente, ir al puerto de La Coruña y hacer una extensión de plataforma; o ir al de Bilbao, donde para hacer una central de ciclo combinado hay que tentarse la ropa y gastar un montón de millones para poder

ampliar el espacio y meter una actividad portuaria. Sin embargo, está en la mente de todos que en la fachada mediterránea hay zonas donde no hace falta ninguna excavación, con un allanamiento del terreno sólo tenemos una superficie que, insisto, puede llevarnos a la especulación. Para nosotros esto es un peligro latente al que hay que poner coto. Esa apertura de la ley, que en este momento está en el Senado, no es beneficiosa y hay que hacer un esfuerzo por conectar los puertos con el interior, establecer un paralelismo entre los trabajos en puertos y los trabajos en infraestructuras de comunicación.

Hay puertos que corren serio peligro y hay descarga de cierto tipo de materiales que no son rentables. Si en este momento la salida ferroviaria del puerto de Bilbao se hace a través de todas las localidades de la margen izquierda y hay que pasar por el centro de Baracaldo, Sestao, Portugalete o Santurce para llevar una mercancía, difícilmente va a haber un incremento de la actividad mercancía-ferrocarril y, al final, seguiremos con los pocos ferrocarriles que pasan cargados por esas zonas y el resto de camiones que salen del puerto también por allá. Eso es coartar la actividad de un puerto y no tener posibilidades de expansión para cierto tipo de actividades que se canalizan irremisiblemente hacia otras partes; se está jugando desde ese punto central del Estado diciendo: a tí te doy, a tí te quito. Esas decisiones casi unipersonales nos parecen siempre malas; hay que equilibrar los Estados, hay que equilibrar las economías y los ciudadanos tienen que recibir el mismo trato, independientemente de su lugar de nacimiento, su ideario político u otras consideraciones.

No quiero extenderme más, señor presidente. Señor Pérez Llorca, le ruego que nos haga llegar todos los datos que pueda pues nos resultarían interesantes. Ojalá pueda borrar de nuestra mente esos fantasmas que nos hacen calibrar actuaciones de forma harto pesimista. Ojalá tengamos una idea equivocada de lo que está ocurriendo. Ojalá usted y su Gobierno puedan convencernos con actuaciones fehacientes de que en su idea no subyacen los miedos que nosotros tenemos en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Aymerich, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **AYMERICH CANO**: Señor Pérez Llorca, intentaré ser breve para no incidir en consideraciones que acaba de hacer el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra sobre desequilibrio territorial, con las que coincido, que querría concretar y hacerle una pregunta.

Para nosotros el desequilibrio territorial se está manifestando en una forma bastante grave, con consecuencias prácticas preocupantes para Galicia, en concreto para la comarca de A Coruña, en la falta de apuesta, la no opción de las autoridades portuarias gallegas —por

lo menos de la de A Coruña o la de Ferrol— en colaborar o implicarse en la creación de plataformas logísticas, de transporte intermodal, como está haciendo la de Vigo, en proyecto en Salvaterra de Miño, como sí hay ya en funcionamiento en Coslada, en Madrid, en Valladolid, en Zaragoza —es la consecuencia grave a la que me refería—, dónde se va a desplazar el centro logístico de Zara, empresa que, como sabe, tiene gran parte de sus instalaciones hasta ahora en Arteixo, municipio vecino del de A Coruña; tiene que irse a Zaragoza —dicen ellos— porque allí tienen más facilidades para dar salida a su producción, por lo menos la que se dirige al mercado europeo. El Bloque Nacionalista Galego se ha interesado en diferentes ocasiones del Gobierno y de la Autoridad Portuaria de A Coruña para saber qué previsiones tienen y qué pretenden hacer. Hay un proyecto de RENFE, que el propio Aznar anunció hace dos años y supuestamente inauguró de un puerto seco en Monforte de Lemos, pero que sepamos, no hay, previsión de que esa implicación se vaya a hacer efectiva por parte de las autoridades portuarias que, viendo lo que sucede en otras partes del Estado, deberían implicarse. Si la Autoridad Portuaria de Vigo y las del sur de Galicia se implican en Salvaterra de Miño, la salida, no sabiendo cuál es el proyecto de conexiones ferroviarias de Galicia con el resto del Estado, con la meseta, para las del norte debería ser Monforte de Lemos. Como digo, no hay ningún proyecto de la Autoridad Portuaria de A Coruña, ni la de Ferrol, San Ciprián. Yo le rogaría, le pediría —no sé si la expresión es la adecuada—, que se lo tomase con interés, porque es una carencia que está estrangulando las posibilidades, de las que nosotros no dudamos, de desarrollo y de creación de empleo en Galicia.

Respecto a las inversiones públicas y privadas, no nos oponemos a que las infraestructuras se financien con dinero privado cuando este dinero provenga de concesiones realizadas en condiciones de transparencia, apertura, etcétera. Lo que sí nos parece más discutible es que la iniciativa privada, la contribución financiera de otras administraciones se haga a través de la especulación. Le voy a poner un caso que usted seguramente también conoce, lo que va a pasar en el puerto de A Coruña en relación con la financiación del esperemos que futuro puerto exterior en Punta Langosteria, en Arteixo. Se dice que son necesarios —hablando grosso modo porque aún no hay un proyecto aprobado—, unos 600 millones de euros, más o menos 100.000 millones de las antiguas pesetas, para financiar un proyecto con una dificultad técnica indiscutible: Hay que hacer un dique, un contradique, etcétera, es una zona muy batida, muy peligrosa según dicen los que saben de estas cosas. ¿De dónde va a salir el dinero? Se dice que un tercio lo van a poner los ciudadanos de A Coruña. ¿Cómo? Se van a desafectar 300.000 metros de actuales superficies portuarias, los muelles de petroleros y de batería. El señor Francisco Vázquez

(creo que es del PSOE) se apresuró a anunciar que no hay ningún problema, que recalificarán esos terrenos y a nosotros nos sorprende que lo que dice el PSOE en Castilla-La Mancha relativo a que los terrenos militares no se deben vender para comprar armamento, vale sin embargo para que en A Coruña se desafecten terrenos portuarios, se especule con ellos y 200 millones de pesetas vayan a financiar el puerto exterior y no se sabe cuánto a financiar las inmobiliarias y las promotoras, de las que sabe bastante también el señor Francisco Vázquez. ¿Qué incidencia va a tener eso sobre el precio del suelo de A Coruña, sobre el precio de la vivienda?, ya es la ciudad más cara de Galicia.

Esas infraestructuras son necesarias pero hay que financiarlas de otra manera. La sorpresa sube de grado cuando se dice que en el puerto de A Coruña hay falta de superficie. Si hay falta de superficie no privaticen 300.000 metros cuadrados. Se nos dice: Es que vamos a desafectar esos 300.000 metros cuadrados, muelle de batería, muelle de petroleros, pero queremos hacer un nuevo relleno en la dársena de San Diego. La autosuficiencia financiera de los puertos al final se consigue con actividades que en absoluto tienen que ver con la actividad portuaria, con actividades que producen deseconomías y efectos sociales francamente negativos porque inciden negativamente en la evolución del precio de la vivienda, inciden negativamente en las posibilidades de acceso a la vivienda en la mayoría de la población.

A ese tipo de actuaciones, cuenten con el apoyo de quien cuenten, aunque sea con el apoyo de Paco Vázquez, nos oponemos. El puerto de A Coruña es un puerto que tiene la primera industria de la ciudad y es contribuyente neto a ese fondo de contribución del Ente Público Puertos del Estado. Las obras públicas deben financiarse con dinero público o con dinero privado procedente de concesiones. Repsol va a ser uno de los principales usuarios de esas nuevas infraestructuras. No nos parece mal que Repsol se implique financieramente ahí; ahora bien, que no se financie esa y otras obras con la especulación inmobiliaria. Esos terrenos, si se considera que ya no son necesarios, deben devolverse para uso y disfrute de la ciudadanía que cuando se construyeron se vio privada de acceso al mar, de playas, de litoral, etcétera.

Otras cuestiones. Al Bloque Nacionalista Galego le gustaría conocer cuál es su posición respecto de anuncios que recurrentemente aparecen en los medios de comunicación de la construcción de un supuesto superpuerto ártabro en la ría de Ares. Nosotros sabemos que hay proyectos e incluso opiniones de reputados ingenieros que hablan de las condiciones naturales de la ría de Ares, de hecho ya es un fondeadero natural y un refugio natural para mucho barcos, pero si se va a hacer el puerto exterior en A Coruña, si ya está construido el puerto exterior en Ferrol, no tiene mucho sentido hacer ese superpuerto en Ares, porque no será por falta de superficie portuaria. Desde luego, el coste no sólo en

términos económicos sino, lo que más nos interesa, en términos ambientales, sería enorme. Nos gustaría que el Gobierno que usted aquí representa tuviese una posición clara a ese respecto.

Con relación a los accesos al puerto exterior de Ferrol, como sabe S.S., no voy a decir que tenemos un viejo contencioso porque tampoco es de hace tanto tiempo, pero no nos parece adecuado que no se prevea conexión ferroviaria y que un tráfico que va a ser básicamente de graneles sólidos, de carbones, tenga que salir de Caneliñas en camiones atravesando zonas habitadas, que sea un acceso llamado a estrangularse y a colapsarse en muy poco tiempo. Un acceso de sólo de dos carriles es un acceso que no se compadece con la importancia de la infraestructura portuaria que allí se está realizando. Por ir un poco más al sur, hay otra cuestión, el famoso relleno en Vigo, con oposición vecinal y municipal; parece que también ahora hay oposición municipal, como la había anteriormente. ¿A qué necesidades obedece este relleno portuario? Nos parece que obedece a necesidades que poco tienen que ver con las actividades portuarias. El impacto que va a tener es gravísimo, pero ni en la dársena de San Diego ni en este relleno parece que sea necesario realizar ninguna evaluación seria de impacto ambiental.

¿Inversión privada? Sí, pero inversión privada que venga de las empresas que realmente vayan a utilizar esas infraestructuras y no del conjunto de la ciudadanía financiando con cargo a sus bolsillos, a lo que es un derecho, el acceso a una vivienda digna y a un medio ambiente adecuado, infraestructuras que tienen que tener otras vías de financiación, por ejemplo una que anunció el conselleiro de Obras Públicas, el señor Núñez Feijoo, que fue también alto cargo del Ministerio de Fomento, diciendo que 600 millones del producto de la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas se iban a invertir en el puerto exterior de A Coruña. Luego eso se desmintió por parte del Gobierno, pero fue un anuncio que hizo un compañero de partido, una persona que algo debe saber porque la Xunta de Galicia precisamente no destaca por su insumisión al Gobierno central sino más bien por todo lo contrario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, yo le rogaría que me dejase realizar una intervención de breves segundos para responder a unas consideraciones que ha hecho el señor Aymerich sobre el alcalde de A Coruña, don Francisco Vázquez; si no, el turno de réplica lo aprovecharé.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, en el turno de réplica puede hablar de ello, pero no ha habido ninguna alusión al señor Vázquez que necesariamente tenga que ser contestada por algún miembro de su grupo.

Vamos a darle la palabra ahora al señor Llorca, no sin antes hacer una consideración, y es que don José Llorca, presidente de Puertos del Estado —para que conste en el «Diario de Sesiones»—, comparece hoy para hablar de la ampliación de las previsiones del capítulo portuario en el Plan de Infraestructuras de Transportes 2000-2007. Lo digo porque se han hecho diversas preguntas y consideraciones, pero la comparecencia tiene una finalidad concreta.

Perdón, falta por intervenir el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala, que tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Estoy absolutamente convencido de que se ha tratado de un lapsus sin ninguna intencionalidad.

En nombre del Grupo Popular, me gustaría, en primer lugar, agradecer la presencia del presidente del Ente Puertos del Estado, don José Llorca, ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso, y señalar que tal comparecencia me parece oportuna y necesaria. Me parece oportuna en el momento en el que se ha actualizado el Plan de Infraestructuras de Transporte referido a puertos en el umbral del 2010; y me parece necesaria porque el Gobierno, que tiene el apoyo del Partido Popular en el Congreso, ha estado ofreciendo permanentemente todo tipo de información relativa a la marcha de este Plan de infraestructuras referido a los distintos medios de transporte en aquellos momentos y circunstancias en que se producían hechos relevantes que merecían la información al Congreso de los Diputados. Siendo el Plan de infraestructuras una decisión puramente gubernamental, una cuestión que marca la política de Gobierno en esta materia, se ha tenido especial sensibilidad en la información permanente al Congreso.

Entiendo que toda información es buena y toda petición de informe y facilitación del mismo por parte de los responsables de la gestión política es buena también. Quisiera decirle, señor Llorca, que me uno a las peticiones de informes que le solicitan los representantes de otros grupos parlamentarios porque, insisto, es bueno que dispongamos de información y, sobre todo, que salgamos de ciertos errores o malas interpretaciones a las que podemos llegar como consecuencia de no tener esa información, habida cuenta de que la excelente gestión que se ha realizado en este caso en Puertos del Estado puede quedar mucho más patente con una información completa de aquellas cuestiones que puedan suscitar alguna duda por parte de cualquier otro grupo parlamentario. Me congratulo de esa buena noticia que nos ha confirmado del aumento del 25,8 por ciento respecto de lo inicialmente estimado en Plan de Infraestructuras de Transporte referido a los puertos, y quisiera hacer una breve intervención al hilo de alguna de sus manifestaciones que han sido señaladas por el resto de los grupos parlamentarios. Con independencia de que su comparecencia se refiere a la actualización de este plan, no es malo que los grupos pongan de mani-

fiesto sus inquietudes en otras cuestiones relativas a los puertos que están en la mente de todos los que tenemos ahora analizar y desmenuzar los inmediatos presupuestos del año 2004. Yo espero que con esa información vayan a merecer el respaldo de otros grupos parlamentarios, puesto que hay cuestiones en la política portuaria en la que, bien informados, no deberíamos estar lejos en cuanto a nuestras posiciones.

Me permito hacer una breve intervención en lo que se refiere al aumento de la inversión privada y me gustaría matizar que es el gran acierto de la política del Partido Popular y es la gran apuesta en cuanto a la mejora y al despegue espectacular que han tenido todas las infraestructuras del transporte. Pero hay que señalar que la iniciativa privada no se implica en la construcción de las infraestructuras de una manera gratuita, por el impulso del Gobierno. La inversión privada se implica en la construcción de infraestructuras siempre que exista una estabilidad económica, una seguridad en las inversiones; por decirlo en términos financieros y económicos, cuando se disminuyen los riesgos de la inversión y, por lo tanto, se abaratan los costos financieros. Es lo que se conoce por todos los analistas financieros como cuando se disminuyen la serie de riesgos que, empezando por el riesgo país y siguiendo por el riesgo tráfico, por el riesgo financiero y por el riesgo de costo, que se pueden encontrar en el análisis de la construcción de cada una de las infraestructuras. Quiero que conste que este aumento de la iniciativa y de la inversión privada, en este caso en los puertos, responde a la mayor seguridad y estabilidad económica que se consigue como consecuencia de la política que está llevando desde el año 1996 el Partido Popular. La existencia de la nueva Ley de Puertos, que también ha sido aquí comentada, lo que hace es establecer otro canal, otro cauce específico y expreso para que esa iniciativa privada, entre otras cuestiones, quede lejos de los legítimos temores —quiero agradecer el tono de los portavoces de los demás grupos en la exposición de sus inquietudes—, como digo, esa ley debe conducirnos a que se abandonen los riesgos de especulación o de que la inversión no se cña a la finalidad estrictamente portuaria. Se nos ha acreditado aquí que existe una garantía de estabilidad del sistema, una seguridad del mantenimiento de las inversiones junto con la explotación de esas nuevas infraestructuras, como expresamente ha dicho el señor Llorca, por lo que me parece oportuno que se proceda a esa actualización y a darle carta de naturaleza a este aumento en cuanto al Plan de infraestructuras referido a los puertos.

En cuanto a los puertos señor Llorca, en cualquier caso, debe primar la seguridad del tráfico, la seguridad y la garantía del funcionamiento del sistema. Me gustaría que me confirmara —no es una pregunta sino una confirmación— que en el frontispicio de la actuación de Puertos del Estado está el mantenimiento de la seguridad de los tráficos marítimos y de la estructura del sistema, porque es evidente para qué sirve la incor-

poración de la iniciativa privada, de la inversión ajena. ¿Qué es inversión privada en la red de puertos estatales de interés general? Es la intervención de la iniciativa privada en la construcción de las infraestructuras y su explotación y en la prestación de los servicios o sólo la explotación, tal y como está definido precisamente en el título III en la reforma de la Ley de Puertos del Estado que en este momento se encuentra en el Senado. Yo creo que sí está bien definido lo que es inversión privada y me parece claro y evidente lo que representa, de la misma manera que se debe tener bien claro cuál es la influencia que tiene la inversión privada en la construcción o constitución de las tarifas y precios públicos.

No se debe seguir confundiendo (ya se confundió en el año 1992 y ha habido que reformarlo por esa confusión permanente entre tarifa y precios públicos y precios privados) cuáles son los parámetros que conforman una y otra circunstancia y que en principio, en coherencia con lo que aquí se ha manifestado y con la postura de los grupos políticos, está en el logro del equilibrio financiero y de que el Ente Puertos del Estado no necesite otras aportaciones de fondos de los presupuestos generales que no aquellos que se generan con su propia inversión. El régimen tarifario y el régimen de precios públicos responde al análisis y la aplicación de las inversiones, amortizaciones y el costo de los servicios. En este caso no debemos de olvidar cómo se conforman las tarifas y los precios públicos o privados, según cuál sea la actividad, y tener en cuenta que a una mejor oferta, una mejor operatividad y una mayor productividad en los tráficos marítimos.

Voy a ser muy breve, y con esto termino. Es evidente que las instalaciones privadas por concesión están perfectamente reguladas en la nueva ley, y no tienen nada que ver con el Plan de infraestructuras, que se está refiriendo a otras cuestiones distintas. El régimen que en la nueva ley se establece para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones en su caso, tiene el suficiente grado de transparencia, el suficiente grado de publicidad y los suficientes cauces reglamentarios o legales para el otorgamiento de cada una de ellas que la especulación en cuanto a la actuación de las autoridades portuarias se va a ver limitada con la mera aplicación de la ley.

Señor Llorca, termino agradeciendo nuevamente esta oportuna y necesaria comparecencia que ha hecho ante la Comisión de Infraestructuras y le manifiesto que cualquier información que nos pueda facilitar para mejor conformar nuestro criterio de cara a los próximos Presupuestos Generales del Estado será muy bien recibida.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora sí tiene la palabra el presidente de Puertos del Estado, señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Yo pensaba venir a la Comisión a hablar de inversión privada

y de las nuevas cifras, pero el debate se ha convertido prácticamente en un debate de política portuaria y eso también tiene su interés. Es seguro que si los grupos piden mi comparecencia en la Ley de presupuestos, seguramente podremos ir desarrollando muchos aspectos de lo mismo. Siempre que he venido al Parlamento, personalmente me ha gustado contestar a las preguntas que se me hacen, aunque, como han sido muchas y muy diversas, intentaré polarizarlas en el origen de la comparecencia, pero voy a intentar contestarlas en gran medida.

En primer lugar, todos los grupos han pedido documentación. Como pueden suponer, los datos que estamos haciendo son estimados, fundamentados, y por tanto, siempre se han planteado desde el punto de vista del análisis de puerto a puerto, inversión a inversión. Esa información es disponible y se puede complementar para documentar las cifras globales y consolidadas que he tenido la oportunidad de exponerles.

La información portuaria que se da al Parlamento es amplia, y especialmente en esta legislatura, cuando se puso en funcionamiento el emitir el informe de gestión anual a las Cortes Generales. Ha sido voluntad de este presidente y del Gobierno que ese informe de gestión sea transparente y prolijo. Ya en esta última legislatura se han incorporado a ese informe parámetros y ratios de mucho interés para analizar puerto a puerto cómo evoluciona la gestión portuaria, se incorporan ratios de gastos/ingresos para ver hasta qué punto la gestión de cada una de las autoridades portuarias en su ámbito de autonomía de gestión es correcta o para comparar unas con otras en función de su tipología. Es decir, la información en el ámbito portuario que se ha transmitido especialmente en esta legislatura siempre ha sido transparente y es voluntad del Gobierno que lo siga siendo.

La información que afecta a todos los datos portuarios, bien sean inversiones, bien sean concesiones, bien sean tarifas, bien sean ingresos, está recogida, y cualquier sugerencia que SS.SS. me puedan hacer respecto al contenido del informe de gestión será bien recibida, porque es voluntad y mandato que tengo por parte del Gobierno que el informe de gestión sea transparente en todos los ámbitos. Es una herramienta de gestión que nos sirve bien no sólo a los representantes del pueblo, sino también para hacer comparativas las gestiones de un sistema portuario que lógicamente tiene una gestión plural y de amplia responsabilidad.

Dicho esto, aclarado que la documentación y la sustentación de la información dada hoy está a su disposición, paso a contestar a SS.SS. con la mayor brevedad posible, porque como dice el representante del PNV, soy de verbo fácil y podría estarme toda la mañana y parte de la tarde en esta Cámara. Al señor Segura me gustaría aclararle algunos temas por los que me ha preguntado específicamente. ¿Cómo se computa la inversión privada? En la inversión privada se computa toda la inversión que se produce por parte de los privados en el dominio

público portuario, no solamente infraestructuras portuarias estrictas como pueden ser obras de abrigo, accesos marítimos u obras de atraque, sino todo lo que es dotación, superestructura, equipamiento e incluso actividad industrial que se pueda desarrollar en el ámbito portuario. Dentro de los marcos concesionales hay un dato muy importante que me gustaría transmitirles. Es una definición que hacemos sobre lo que es inversión revertible o no revertible, es un indicador muy claro de la fijeza al suelo de la inversión privada, porque dentro de los modelos concesionales, aquella inversión que no es movable lógicamente queda en propiedad del puerto después del final del período concesional y, por tanto, puede ser susceptible nuevamente de ser concesionada. Es uno de los elementos fundamentales que, en la nueva Ley de Puertos va a representar mecanismos para la reducción importante de las tarifas de los puertos, porque —desde nuestro punto de vista, el modelo de la nueva ley lo diseña perfectamente— es fácil que los puertos españoles, en un escenario a corto o medio plazo —yo diría que a medio plazo—, puedan sobrevivir en el ámbito de los ingresos concesionales y los ingresos por utilización de patrimonio público que puedan verse reducidos en gran medida por los ingresos concesionales van a ser mucho más abundantes. El porcentaje está claro. Según los datos, no de los últimos años sino de la tendencia de las dos últimas décadas, con los datos que hemos analizado de 1980 al 2002, de toda la inversión privada que se ha producido el 85 por ciento es revertible y solamente el 15 por ciento no lo es. Ese es un parámetro muy importante para ver cuál es la categoría de la inversión privada en los puertos españoles. Si hiciéramos un análisis funcional de ese cien por cien de inversión privada, lo que son habilitaciones, tanto en superestructura como en dotación de instalaciones terminales, representan aproximadamente el 38 por ciento de la inversión privada global, es decir, una inversión dirigida al desarrollo de la actividad portuaria y, en cambio, lo que significan instalaciones industriales completas en los puertos, como podría ser una planta regasificadora, entre otras, haciendo un análisis de 20 años y no como decía el representante del Partido Nacionalista Vasco de que quizá hemos computado la central de ciclo combinado de Bilbao en la última etapa, representa un 19 por ciento de las inversiones privadas totales.

Por supuesto que también tienen una parte importante, que luego quizá desarrollaré, porque se han dado algunas situaciones de especulación, actuaciones en el ámbito puerto-ciudad, especialmente en el puerto de Barcelona, en las que también ha habido algún uso hotelero, el único uso hotelero que hay en este momento en el país. Las actividades puerto-ciudad, que luego las intentaré tratar muy rápidamente, han tenido también su parte importante en la inversión privada en los puertos. Únicamente en los últimos veinte años ha habido actuaciones desde mi punto de vista intere-

santes, en muchos puertos —luego intentaré decir por qué— en relaciones puerto-ciudad; ha representando el 8,8 por ciento del total de la inversión privada en los puertos españoles.

En equipamiento, que es una parte también muy importante de la inversión privada, sobre todo en fases muy bien diseñadas respecto a la externalización de los equipos de manipulación de mercancías fundamentalmente, ha representado aproximadamente el 14,9, es decir, no llega al 15 por ciento en estos últimos años respecto a la inversión privada total. El capítulo más importante de la inversión privada es sin duda la creación de terminales en todos sus aspectos, como creación de muelles y obras de atraque, que específicamente lo tenemos separado y representa un 6 por ciento de la inversión privada total en estos veinte años. Esto se sumaría a ese 38 y pico por ciento respecto a lo que representa la instalación de terminales, y nos iríamos aproximadamente a lo que es la carga y descarga de mercancía y sus actividades asociadas a valores próximos, si lo unimos a generación de superficies y de suelo, que en muchos puertos ha sido también una parte muy importante de la iniciativa privada. Pongo por ejemplo el desarrollo, desde mi punto de vista ejemplar, de la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de las terminales Delta en el puerto de Barcelona, que ha sido crear una nueva superficie portuaria en la que luego la autoridad portuaria puede concesionar pero que ha sido absolutamente de inversión privada. Es decir, generación de suelos, atraques, más terminales representa aproximadamente el 50 por ciento de la inversión privada total, sin tener en cuenta el equipamiento, que sí es revertible; prácticamente ese 15 por ciento del que estamos hablando coincide en el equipamiento móvil, y cuando un operador portuario se marcha pues se lo lleva de forma clara. Por tanto, yo creo que en ese sentido he aclarado cómo computamos la inversión privada, digamos las magnitudes principales.

El señor Segura me ponía un caso de los vehículos, etcétera. En estos momentos en los puertos por falta de suelo la iniciativa privada está empezando a construir silos para vehículos. ¿Por qué? Porque ya no caben. España está convirtiéndose en una plataforma logística internacional de distribución de vehículos, tanto de exportación como de importación; en este momento los operadores españoles con su inversión están atrayendo tráfico. Por ejemplo la distribución en el sur de Europa de vehículos Mazda, que se hacía desde el puerto de Amberes, a partir de fechas muy recientes se hace por el operador autoterminal en el puerto de Barcelona. El operador privado ha tenido que construir silos justamente para no utilizar de una forma mucho más extensiva, que no es posible, superficie portuaria; la autoridad portuaria está concesionando y dando inversión privada para que haya disponibilidad de suelo portuario justamente para ir captando tráfico que no responden en muchos casos al propio tráfico *import/export* de la

economía española, sino en muchos tráficos, puesto que está aumentando en los puertos españoles. Justamente España por su situación geográfica se está convirtiendo en una buena plataforma logística de distribución de mercancías a nivel internacional, como digo, ajena a la propia evolución de la economía española.

Infraestructura portuaria es todo en estos aspectos, pero fundamentalmente creemos que no hay mecanismos; por tanto, la nueva ley da signos claros en ese sentido para que las grandes infraestructuras portuarias, desde las obras de atraque hasta los nuevos diques de abrigo, etcétera, puedan ser asumidos con un criterio de rentabilidad por la iniciativa privada. En ese sentido la asignatura pendiente es que parte de lo que conocemos tradicionalmente por iniciativa privada, como es la accesibilidad marítima, como es el abrigo, como es el diseño de dársenas o como es sobre todo el atraque, que es lo que entendemos que puede ser asumido más directamente por la iniciativa privada, tenga mejores condiciones para que lo pueda asumir. Por eso coincidimos con nuestros socios de la Unión Europea en que quizá hace falta mover un poquito los plazos concesionales para asumir infraestructuras tremendamente caras desde un ámbito de rentabilidad privada. Yo creo que el consenso que se ha producido en ese ámbito, no cuestionado por el Parlamento, el ámbito de la directiva portuaria de accesos a mercados y usos portuarios, de ampliar los plazos concesionales del orden de 36 años según la directiva (35 hemos puesto, quizá por ser múltiples de 5, que es más lógico quizás, nos parece razonable) nos parece razonable porque difícilmente, según los números que manejamos, en el ámbito portuario difícilmente el sector privado puede asumir el coste de infraestructuras portuarias, tremendamente costosas. La política española respecto a algunos aspectos, como la tarificación o armonización va muy paralela a la legislación y a las tendencias comunitarias.

Los puertos españoles en este momento son un modelo, ya que todas las infraestructuras portuarias las pagan los usuarios. Esto es un tema que estamos defendiendo en Europa, que se defendía en el libro verde y que se defiende también para crear marcos homogéneos de la tarificación de todos los servicios de transporte como elemento fundamental para la competitividad honrada entre modos. Yo creo que los puertos españoles en eso son modelos; es una garantía para la propia competitividad interportuaria y, por supuesto, para que no haya distorsiones de los mercados. Internalizar todos los costes de todos los puertos desde nuestro punto de vista es un elemento fundamental para la competitividad entre modos y para la competitividad por supuesto entre puertos. Sabemos que en Europa no en todos los casos son así; podría poner muchos ejemplos públicos. Quien cobra las tarifas en Italia son las aduanas, y en otros países se producen ayudas encubiertas del Estado, en las cuales no creemos. Creemos en principios como la transparencia y, por supuesto, en que no

haya contribuciones, ayudas del Estado en los puertos para que no se produzcan distorsiones de los mercados. No es tanto que haya países que nos dicen que las ayudas comunitarias pueden producir distorsiones en el mercado. En el momento en que las amortizaciones de esas infraestructuras, aunque sea con ayudas comunitarias, se incorporan a la cuenta de resultados condicionan los resultados de explotación; es una forma completamente correcta de internalizar los costes. Por tanto, los mecanismos de autofinanciación son yo creo que para los puertos españoles una garantía de competitividad y una garantía de futuro. Desde que la ley de 1992 aplicó el principio de autofinanciación, con muchos riesgos desde mi punto de vista en aquel momento por el volumen de tráficos que existía en España, se ha demostrado que es un valor sin duda que se tiene que apoyar en todos los casos y que consolidar.

En esta etapa estamos haciendo un reparto de los fondos de cohesión en función de las necesidades estructurales de cada puerto; no creo que haya ninguna autoridad portuaria en este momento que pueda decir que se haya hecho un reparto por parte del Ministerio de Fomento con criterios sectarios o partidistas en función del color de la autoridad portuaria. Aclararé que en esta legislatura es la primera vez que el puerto de Bilbao, por poner un ejemplo, recibe fondos de subvención, lo que le permite afrontar y reducir su deuda, para los nuevos muelles y los nuevos terminales en la zona de Ciervana; o por primera vez un puerto español (estoy hablando en pesetas, como señalaba el señor Segura, para entendernos todos de forma mucho más clara), un puerto como el de Barcelona recibe 35.000 millones de las antiguas pesetas en fondos de cohesión para afrontar una ampliación que en un puro marco de autosuficiencia económica hubiera sido imposible que afrontara el puerto de Barcelona, lo que es una garantía para él para su propia competitividad en el futuro. Por tanto, este marco comunitario, que va a ser quizá el último tan bien dotado, gracias a la negociación que se hizo en Berlín por el presidente Aznar, nos va a permitir en los próximos años, sin destruir el marco de autosuficiencia económica, tener los puertos preparados, con abrigo suficiente, con accesibilidad marítima, para que la iniciativa privada pueda entrar a construir muelles, para hacer rellenos y para operar desde la rentabilidad de estas infraestructuras portuarias.

Yo no entiendo que en los puertos la iniciativa privada se esté pensando en hacer hoteles, no. Evidentemente, los puertos no son lógicamente para que haya otros elementos que no sean asociados a la carga y a la descarga de los buques, pero lo que sí tenemos que cuidar es que las actuaciones puerto-ciudad no sean especulativas. Los nuevos textos legales dan garantías más que suficientes para que estas actuaciones no sean especulativas y que a su vez las actuaciones puerto-ciudad no recaigan sobre la propia competitividad del puerto; tenemos ejemplos aquí, en España, de épocas

pasadas en los que al fin y al cabo han sido los usuarios del puerto, la mercancía y el buque, los que al final han pagado las relaciones puerto-ciudad.

En ese sentido yo creo que el nuevo texto legal crea marcos suficientes para que no se puedan construir usos no portuarios en aquellas zonas que realmente hayan tenido que dejar o dejen de tener ya un interés portuario por dos razones fundamentales, bien por falta de calado, bien por falta de superficies que hacen en este momento imposible una operativa competitiva para la carga y descarga de buques. Eso no quiere decir que se abandonen los usos complementarios en los puertos. Tienen muchas funciones en la normal convivencia entre los puertos y las ciudades. Las municipalidades van teniendo presiones crecientes y lícitas para hacer los puertos más permeables, y muchas veces, bien planteadas y que la ley de puertos nueva mejora en gran medida, va a permitir que las administraciones que concurren en los puertos y que tienen competencias concurrentes (administraciones urbanísticas, administraciones municipales, administraciones de las comunidades autónomas), puedan proponer elementos de convivencia puerto-ciudad que permitan el desarrollo sostenible de los tráficos portuarios y también la apertura al mar de las ciudades portuarias. Creemos que permitir usos no portuarios bien enfocados, no haciendo crecer los puertos para usos complementarios, tiene un elemento que no se debe abandonar. En ese sentido, siendo excepcional los usos residenciales para hoteles, muchas veces son imprescindibles. Me gustaría poner un ejemplo de lo que representan en este momento los tráficos de cruceros para los puertos españoles.

Los tráficos de cruceros para puertos españoles representan muy poco dinero para los puertos; por tanto, si hiciéramos una contabilidad analítica, son deficitarias las necesidades infraestructurales de los cruceros, pero representan un elemento de enorme valor añadido para las ciudades y para el entorno territorial que reciben cruceros. En ese sentido, los puertos españoles que no recibían ningún tipo de cruceros, como puede ser el puerto de Bilbao, gracias a un desarrollo en el fondo de usos no portuarios de zonas portuarias, como es todo el desarrollo de Bilbao-Ría 2000, que eran terrenos portuarios, han permitido abrir la ciudad a unas nuevas realidades que permite que incluso los cruceros que nunca llegaron a Bilbao tengan ahora cosas que ver y cosas atractivas gracias a un buen planteamiento de utilización, con muchos modelos, porque hay muchos modelos para hacerlo, de terrenos portuarios hacia terrenos ciudadanos. En el uso puerto-ciudad hay muchos modelos, desde la cesión de terrenos tipo balcón al mar o tipo Bilbao-Ría 2000 hasta otro tipo con aportaciones de otras administraciones justamente para eso; hay modelos y los usos no portuarios tienen también su parte, además de eliminar la presión que las municipalidades lícitamente hacen sobre los puertos y sus actividades. Toda esta inversión privada —lo hemos hablado— tiene que

representar una reducción tarifaria —ya lo he contado al principio de mi intervención—, porque la presión tarifaria atrae una inversión privada; es una reducción a medio plazo en el momento en que las concesiones vayan revertiendo; los ingresos por vía concesional de inversiones no realizadas directamente por los puertos puedan ser reconcesionadas y, por tanto, representar unos elementos muy importantes de ingresos para los puertos en un escenario, como digo, a medio y largo plazo. Estoy convencido de que esto va a llevar a una reducción de la presión tarifaria de forma drástica en los puertos españoles, y yo confío que en la próxima década prácticamente los puertos españoles van a poder sobrevivir con ingresos concesionales y no con las tarifas portuarias tradicionales de algo que, a la mercancía por lo menos, se va a poder reducir en gran medida.

La nueva ley de puertos, siguiendo por ese camino, hace una apuesta muy importante por la reducción de las tarifas por usos de infraestructuras asociadas al buque y a la mercancía. En el caso de la mercancía hay una gran reducción que representa más del 23, 25 por ciento, basculando un poco el aumento en la tarifa al buque, justamente para acercarnos a las tendencias de muchos países de nuestro entorno de tarifas portuarias en las que la mercancía prácticamente no paga y paga más el buque, evidentemente con una simulación que nos tiene que permitir en esta fase mantener los ingresos de los puertos para hacer frente a las necesidades de financiación del Plan de infraestructuras. También estoy en condiciones de analizarlo; eso se verá justamente el año próximo, Dios mediante, en el que la nueva ley de puertos va a representar una caída de ingresos sin lugar a dudas para los puertos españoles, luego compensándolo en alguna medida incrementando los ingresos de los puertos de aquellos usos no portuarios, es decir, no gravando la competitividad del puerto. La ley en este momento en el Senado lo que hace es aumentar el gravamen en las concesiones que tienen usos no portuarios, usos terciarios, incluso usos logísticos, para que no entren en competición con otras zonas logísticas que pueden ser de promoción pública municipal fuera del territorio portuario, y un abaratamiento global incluso de los gravámenes concesionales que pasa del 6 al 5 por ciento en lo que son las terminales portuarias. Por tanto, vamos a decir que en esta primera fase hay un basculamiento del encarecimiento de los usos no portuarios para abaratar los usos portuarios, que creemos que es el buen camino.

Yo creo que he contestado a algunas de las peticiones finales que me hacía el señor Segura respecto a si van a comportar reducción tarifaria, por qué los aumentos de incentivos. Me gustaría también muy brevemente comentar por qué creo que ha hecho muy bien el Gobierno de no exceptuar los puertos de la Ley de concesión de obra pública, que lo desarrollamos en el propio proyecto de ley de puertos, porque es una opción más para la iniciativa privada. En el proyecto de ley de puertos se hace un desarrollo desde mi punto de vista

absolutamente correcto de lo que puede representar —ha sido en este caso muy modulado por otros grupos parlamentarios en negociaciones iniciales y en la propia tramitación— que la concesión de obra pública en los puertos es una opción más pero no es una obligación, es decir, es una opción más de enfocar los temas por parte de la iniciativa privada. En el caso de los hoteles también creo que le he contestado a cuál es nuestra percepción como uso excepcional, y que yo sepa en este momento sólo se ha aprobado una tramitación nueva justamente por el edificio Vela en la nueva bocana del puerto de Barcelona y no hay ninguna carrera desahogada en los puertos españoles por tener hoteles. Por los menos ni en los planes de empresa de este año ni en peticiones sobre la mesa que se estén tratando hay ninguna petición por parte de ninguna autoridad portuaria en estos momentos para nuevas construcciones hoteleras en los puertos españoles, que se deben analizar (estoy de acuerdo con S.S.) con muchísimo cuidado para que respondan a intereses portuarios, entre ellos al tráfico de cruceros, sobre todo en los puertos base. Tener puertos españoles como puerto base en el tráfico de cruceros es un lujo que ni las ciudades ni el país se deben permitir perder; en ese caso no debemos poner ninguna dificultad a consolidar Barcelona, Málaga y Baleares como puertos base de cruceros; son los puertos base en el verano, y los puertos canarios podrían ser base para los cruceros de invierno, por lo que también debemos cuidarlos. En algunos casos, por algunas razones excepcionales si hay terrenos portuarios que no se puedan emplear para otros usos, como es el caso de los terrenos ganados al mar por la unión de la segunda bocana en el puerto de Barcelona con los terrenos portuarios, pues es una zona muy unida a la ciudad para tener dotación terciaria, son suficientemente justificables y excepcionales para que se puedan abrir.

El nuevo proyecto de ley incorpora rigideces en ese sentido que antes no había, por ejemplo, que se respeten las servidumbres de la Ley de Costas, que antes en la zona de servicios de los puertos no era necesario respetar. En ese sentido de desarrollo sostenible el proyecto de Ley de Puertos introduce esas restricciones en la medida en que el dominio público portuario no tenga restricciones no contempladas en la propia Ley de Costas; ese es un elemento interesante para tomar en consideración.

Paso a contestar al señor Sedó, representante de Convergència i Unió. Quiero reiterar una vez más que se hace una lectura partidista y parcial del proyecto de ley de puertos. No hay ni un solo punto —hemos tenido oportunidad de discutirlo, pero parece que no le convence— en el que se produzca lo que la prensa catalana llama una neocentralización, que bajo ningún concepto ha sido el objetivo del Gobierno, y no hay elementos objetivos desde mi punto de vista y desde el de mucha gente para decir que esto se produce. No hay ni un solo informe más de Puertos del Estado en la nueva ley de puertos respecto a los que había, ni uno solo más. Si me

permite que rete a S.S. en el buen sentido, si me lo dice, lo quitaremos. Lo hemos dicho cuando hemos hablado de este tema: no hay ni uno solo. No hay ni una sola competencia que tuvieran las comunidades autónomas en los puertos de interés general que haya retrocedido en el proyecto de ley de puertos, ni una sola. No hay ni una sola de las funciones que tuvieran los consejos de administración que haya sido quitada, ni una sola. Por tanto, hay que entender que el nuevo proyecto de ley se superpone a la ley vigente, no la anula. Ninguna de las funciones del consejo de administración ha sido quitada, ninguna. Había una excepción, que es el tema de los convenios colectivos, que como sabe S.S., no ha sido una petición del Gobierno, sino una petición de todas las autoridades portuarias para que se vuelva a un convenio único, porque era una distorsión en la negociación en los ámbitos locales. Esta quizá es la única excepción respecto a la situación de la ley pactada de 1997, pero no ha habido ni un solo retroceso en los ámbitos competenciales. Repito que no ha habido ni uno solo. Si me permite S.S., quiero decirle que en algunos aspectos en los que aún tenemos alguna diferencia respecto a los servicios portuarios se trata de objetivar muchas veces de una forma no discrecional —quizás las leyes anteriores lo proponían—, los criterios de adjudicación en algunos casos de las concesiones en las que no interviene para nada Puertos del Estado. No hay ninguna participación de Puertos de Estado en los procesos concesionales en la nueva ley. Por tanto, estoy convencido de que la ley de puertos no se mete en ningún otro tema que no sea una actualización jurídica de un marco económico que había puesto en cuestión el propio futuro de los puertos justamente por la recursividad, que podía haber destrozado el marco económico, y una apertura de los mercados justamente para que la iniciativa privada y sin criterios discrecionales pueda participar de una forma más libre en la actividad portuaria. Supone un reforzamiento del régimen jurídico de las concesiones para que también la iniciativa privada pueda entrar más cómoda y con mayor estabilidad jurídica en el desarrollo de inversiones y de actividad portuaria. En la prestación de los servicios hemos coincidido fundamentalmente con la Unión Europea. Estoy convencido de que en fase avanzada de conciliación acabaremos teniendo una directiva europea que es absolutamente compatible con el proyecto de ley que estamos tramitando en este momento. Me gustaría convencerle, espero que hasta en la fase final del Senado el Gobierno y el Grupo Parlamentario Popular tengamos oportunidad de convencer a Convergència i Unió y al Grupo Vasco de que no hay ningún retroceso competencial y que no vea fantasmas donde no los hay, que quizá responde a otra dinámica partidista. Con esto respondo también en alguna medida a la intervención del representante del Grupo Vasco, a quien he contestado en gran parte de su intervención respecto a los aspectos especulativos de los suelos portuarios.

El nuevo proyecto de ley —hay ejemplos y también lo podemos tratar punto a punto— elimina aspectos especulativos que la presente Ley de Puertos tenía. Pongo ejemplos del marco concesional. Hasta ahora se podía dar una concesión prácticamente a solicitud, porque vivía del régimen concesional de la Ley de Costas, que no es una ley pensada para generar actividad económica. El proyecto de ley del Gobierno crea proyectos en competencia. Cada vez que se pida suelo portuario se hará con unas limitaciones y a partir de 2.500 metros cuadrados para que haya la máxima transparencia en las adjudicaciones. Este es un ejemplo de que quizá una ley no pensada justamente para desarrollar actividad económica pudiera generar en el ámbito portuario elementos especulativos.

Coincido con S.S. en que los temas de accesibilidad a los puertos son de primer orden. Los puertos no son hechos aislados en un territorio, sino que tienen una incidencia tremenda en la ordenación del territorio; por tanto, el problema de la accesibilidad es un tema de primer orden, no solamente porque lo diga el presidente de Puertos del Estado o los presidentes de las autoridades portuarias, sino porque el Ministerio de Fomento es absolutamente consciente de que la accesibilidad a los puertos es un elemento de primera magnitud, y lo está demostrando en las medidas presupuestarias en todos los aspectos. Si me permiten, puesto que a uno le critican cuando está aquí, también quiero decir algo respecto a eso. El gran problema de Bilbao, que no le pasa a Pasajes, es el de la contingentación del transporte terrestre, más que de los accesos portuarios. Desgraciadamente, aunque el Tribunal de la Competencia lo ha señalado, no podemos entre todos sacarlo adelante, hay sindicatos de transportes fuertes que realmente están contingentando y, por tanto, condicionando la competitividad del transporte terrestre. Ese es un elemento que, desgraciadamente, si no somos capaces de solucionarlo, va a condicionar en el futuro la propia competitividad del puerto de Bilbao. Yo le auguro al puerto de Bilbao mucho futuro en el transporte ferroviario, porque realmente el futuro de la mercancía general del puerto de Bilbao, si no logramos arreglar el tema del transporte terrestre, va a estar en la competitividad del transporte ferroviario. Las administraciones que tienen competencia en ese territorio y también por supuesto el Gobierno vasco deberían hacer un esfuerzo importante para evitar la contingentación del transporte terrestre en el puerto de Bilbao.

Nosotros hemos hecho un planteamiento global en los puertos españoles pensando en evitar cualquier tipo de discriminación territorial. Respecto a las inversiones portuarias, la propia política de asignación de fondos y subvenciones comunitarias, independientemente de la capacidad del propio puerto, lo demuestra. Todos y cada uno de los puertos españoles de interés general son competitivos en un marco de autosuficiencia económica. Por tanto, por la vía de los fondos comunitarios u otras vías, como el Fondo de contribución interportua-

ria —hay gente que lo llama el fondo de contribución a Puertos del Estado, aunque realmente es un fondo de contribución interterritorial justamente para evitar algunas descompensaciones, muy pequeñas, por ejemplo, cuando hay daños estructurales por un temporal fuera del ámbito de lo posible, etcétera—, tenemos un sistema de puertos que tiene también sensibilidad territorial en ese aspecto. Usted empleó la frase de que el Estado quita y pone. Yo entiendo que el modelo portuario español es un modelo de pacto, y ahí está su mérito. El nuevo texto legal lo refuerza, justamente porque los elementos de planificación del sistema no responden a una voluntad de dictado, sino a unas discusiones muy profundas en las que siempre se llega a consenso en casi todos los casos, por no decir en el cien por cien. Le recuerdo a S.S. que las lealtades políticas de los presidentes portuarios no responden al Gobierno, por tanto, es un mérito de la Administración del Estado y la administración autonómica, que al fin y al cabo es donde está la lealtad del consejo de administración en gran medida del puerto. Se llega a acuerdos muy importantes para llevar adelante los puertos españoles. Por tanto, nadie quita, nadie pone, sino que en general —esta legislatura es un modelo— se llega a acuerdos entre sensibilidades diferentes para llevarlo adelante. En ese sentido, la transaccional que pactamos con el Partido Nacionalista Vasco, en el que las comunidades autónomas van a tener una mayor participación en la planificación de los puertos, a través de su opinión respecto a los instrumentos de planificación, es un elemento que va a ser también muy importante justamente para incardinar en los puertos las políticas de ordenación del territorio de cada una de las comunidades autónomas. Ese es un tema que la nueva ley también le pone un orden mejor.

El Bloque Nacionalista Galego me ha expuesto algunos aspectos muy concretos referidos a temas especulativos. Le contesto por orden. Todos los puertos están haciendo grandes esfuerzos por participar en el desarrollo de plataformas logísticas que muchas veces no son exactamente de su competencia, sino que son competencia de los gobiernos regionales, de los gobiernos autonómicos. Los puertos españoles están haciendo esfuerzos, incluso muchas veces fuera de su ámbito territorial de gestión, como es la zona de servicio de los puertos, para participar en sociedades que desarrollen elementos logísticos. Le pongo distintos ejemplos de diferente color político. En el caso del Campo de Gibraltar, la autoridad portuaria, conjuntamente con la zona franca, como Administración del Estado, conjuntamente con la Administración autonómica, a través de Puertos de Andalucía, y con las municipalidades donde se encuentran promueven una zona de actividades logísticas en el campo de Gibraltar, justamente para crear sinergias comunes entre los puertos, porque creemos que las zonas de valor añadido son muy importantes para los puertos.

En Galicia ocurre lo mismo, lo que pasa es que la estructura portuaria gallega es diferente entre el norte y el sur, es decir, para la mercancía general, hoy por hoy, están los puertos del arco sur, Vigo, Marín y Vilagarcía, y en el arco norte gallego están más bien los puertos energéticos, asociados a graneles sólidos y líquidos, que aún son embrionarios en el ámbito de la mercancía general, y hay que trabajar en ese sentido. Evidentemente los puertos gallegos, sobre todo los de mercancía general, han dado muestras de una apuesta decidida por el desarrollo de plataformas logísticas, con el desarrollo de la plataforma de Salvaterra-As Neves, que está pensada no solamente para servir a Galicia, sino también para captar y servir a tráficos del norte de Portugal y para que los tráficos que capta el puerto de Vigo no se nos vayan a Leixoes.

En ese sentido, si me permiten, no puedo dejar de dedicar unas frases al relleno del arenal. Discúlpenme, pero en política lo que no se puede hacer es demagogia, y el relleno del arenal es pura demagogia política en todos los aspectos. Estoy convencido de que al fin la municipalidad de Vigo podrá analizar objetivamente el proceso de relleno del arenal y llegará a la conclusión de que no supone una alteración ambiental bajo ningún concepto y que es un elemento imprescindible para la propia competitividad del puerto de Vigo. Señor Aymerich, Vigo está perdiendo tráfico; no sólo está perdiendo oportunidades de tráfico, sino que hay tráfico real que se está yendo a Oporto y se está yendo a Sines, y la culpa, si me lo permite, es en este caso de la municipalidad de Vigo. Además lo ha hecho a través de un recurso, que lógicamente está en manos de los tribunales, que responderán cuando sea, y saltándose la propia legislación ambiental, porque la autoridad ambiental dijo, en función de la legislación existente, que para este proyecto no hacía falta declaración de impacto ambiental, y esa es una potestad que conforme a las leyes vigentes tiene la autoridad ambiental, que es el Ministerio de Medio Ambiente. Ustedes han puesto un recurso no reconociendo la autoridad ambiental, que dice que para esa obra no hace falta declaración de impacto, que en el fondo ya es una valoración ambiental del propio Ministerio de Medio Ambiente. Como yo no tengo ninguna duda desde el punto de vista técnico, como ingeniero portuario, ni por supuesto desde el punto de vista político, estoy convencido que los tribunales van a reconocer que la tramitación de ese proyecto fue absolutamente impecable. Por tanto tengo que decirles en este momento desde la tribuna parlamentaria que la municipalidad de Vigo se equivoca. Esto tuve oportunidad de decírselo directamente al actual alcalde en la recepción que dio el otro día para la World Fishing Exhibition. Le dije que estábamos dispuestos a contarle, desde un punto de vista técnico objetivo, lo que representaba el relleno del arenal, para que la municipalidad tomase las decisiones que le correspondiesen. Disculpen mi apasionamiento y mi vehemencia en este

tema, pero lo considero absoluta demagogia política y un flaco favor a la evolución económica, al empleo y a otros muchos aspectos de la ciudad de Vigo.

Para acabar le quiero decir que no crea que estamos pensando en especulación en el nuevo proyecto de La Coruña, bajo ningún concepto. El Gobierno es consciente de que una ciudad como La Coruña corre riesgos ambientales teniendo desde hace muchos años depósitos de combustibles, tanto de crudo como de refinados, en primera línea de la ciudad y que recibe tráficos de mercancía peligrosos siempre susceptibles de accidente, por muchas medidas de seguridad que se pongan. Hay una voluntad clara de este Gobierno de quitar de la ciudad de La Coruña los tráficos de más riesgo y por tanto ir hacia un desarrollo sostenible de la actividad portuaria en este puerto. En eso estamos trabajando. Desde el Plan Galicia en que se sentaron las bases de la propia comisión conjunta entre las tres administraciones, que se ha creado y que está completamente operativa —dos de las tres subcomisiones que se crearon, la técnica y la urbanística, ya están trabajando: una, la urbanística de La Coruña, presidida por el alcalde, y otra, presidida por el conselleiro de Ordenación del Territorio de la Xunta; la económica se pondrá en marcha cuando estas dos estén mucho más trabajadas, presidida por mi mismo—, estoy seguro de que sabremos encontrar una buena solución técnica, económica y urbanística para la ciudad de La Coruña. No dudo que un alcalde como el señor Vázquez haya visto también la oportunidad de librar a una ciudad como La Coruña de tráficos molestos e insalubres y de intentar avanzar en la apertura de la ciudad al mar, como todas las ciudades portuarias hacen.

Sobre el tema del superpuerto ártabro, yo también conozco el proyecto. Esa localización portuaria fue una de las cinco analizadas cuando se definió cuál era la zona mejor para ubicar un posible puerto exterior para graneles sólidos y líquidos en el noroeste peninsular. Se hicieron análisis multicriterio muy serios en los que pesó mucho el impacto ambiental —y estoy absolutamente de acuerdo con usted respecto a esa zona— y se desechó que una de las ubicaciones del puerto exterior fuera la ría de Ares. En ese sentido, animo a los privados que dicen querer invertir. Estamos desarrollando infraestructuras portuarias en Galicia, que pidan concesiones y que muevan mercancía. Va a haber suelo portuario en los próximos años y por tanto la iniciativa privada está suficientemente dotada para que pueda desarrollar actividad portuaria sin ningún problema en el noroeste peninsular.

Cómo no, doy las gracias al portavoz del Grupo Popular por su intervención. Como ya he señalado antes, no dude que la información va a estar disponible, está elaborada y por tanto está a su disposición. También quiero agradecerle los refuerzos que ha hecho respecto al proyecto de ley de puertos, que es un proyecto dirigido especialmente, desde mi punto de vista —y creo que los grupos así lo han entendido—, a que no haya espe-

culación en los suelos portuarios. El modelo portuario español es de participación privada, pero manteniendo el dominio público portuario, y no es un modelo parecido al modelo inglés, en el que sí existen los puertos privados. Desde mi punto de vista, ese es un modelo tendente a la especulación inmobiliaria. La experiencia inglesa en puertos no es una experiencia que nos guste y creo que el proyecto de ley de puertos refuerza, tanto jurídicamente como en otros aspectos, la huida de cualquier especulación portuaria, tanto en la utilización de suelo como para favorecer el máximo acceso a los operadores portuarios a la prestación de servicios sin ningún tipo de limitación, obligando también por ley a que la planificación portuaria se haga tomando en consideración que se tiene que generar competencia, y así lo dicen los propios artículos de planificación, según los cuales la planificación de los puertos, la asignación de suelo y la ordenación del propio suelo se tienen que hacer de forma que no sean limitativas para el desarrollo de la competencia. Como he dicho antes, las modificaciones en los ámbitos concesionales demaniales y de obra pública que se incluyen dentro de la ley también están dirigidos fundamentalmente a que no se produzca especulación en los suelos portuarios bajo ningún concepto, reforzando incluso algunos elementos que aunque ya son de práctica usual, la nueva ley consolida. De esta forma, aquellos que sólo quieren ocupar suelo portuario para ocuparlo, están sometidos en causa inmediata de caducidad. Es decir, introducir en las cláusulas concesionales tráfico mínimos, rentabilidades mínimas, etcétera, para los suelos portuarios es un elemento que la nueva ley reforma. Si me permiten, en esta línea, para reforzar lo que estoy diciendo, incluso en la tasa de actividad se incorpora un límite mínimo, que es el 20 por ciento del canon de suelo. Ese es un elemento pensado para dos circunstancias, para que aquellos que ocupan suelo y no mueven mercancía paguen por ello y también para que pidan concesiones más reducidas con una mejor explotación, para que sus cánones concesionales para mover la misma mercancía sean menores. Eso hace también que no haya ocupación extensiva de suelo portuario con poca mercancía. Les podría poner muchos ejemplos en el propio proyecto de ley que van en esta dirección. En cuanto a lo que señala el señor Ayala, del Grupo Popular, no solamente tiene toda la razón, sino que podríamos poner muchos ejemplos en ese sentido.

Para terminar mi intervención, quiero decirle al señor Ayala que efectivamente la seguridad va a ser el gran reto de los puertos españoles para los próximos años. Compatibilizar la competitividad de los puertos españoles con la seguridad va a ser el gran reto de los próximos años. A raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre, hemos empezado con los tráfico de pasajeros, con la implantación en todos los puertos españoles de los planes de protección de pasajeros y con la implementación de una cultura aeroportuaria en los puertos, y creo que estamos teniendo éxito. A las autoridades portuarias y, sobre todo, a los usuarios les está

costando mucho entrar en esa cultura, pero creo que en este momento hay puertos modélicos. Para que no se nos acuse de direccionalidad, quiero decir que el puerto de Almería, que fue el pionero en la implantación del plan de protección de pasajeros y que es un puerto muy complicado, porque tiene tráfico crecientes con Argelia y con Marruecos, ha implantado el plan de protección que se diseñó conjuntamente entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias de una forma modélica y no ha supuesto ninguna distorsión para los flujos de pasajeros, flujos tan puntas como pueden ser los de la operación paso del Estrecho, en la que pasan tantos magrebíes en los meses de junio, julio y agosto fundamentalmente. Como saben SS.SS., las aduanas españolas y las americanas firmaron un convenio, igual que otros puertos europeos y mundiales, para sumarse a la iniciativa CSI, Container Security Initiative, con la que trata de incorporar *scanners* para los contenedores dentro de los procesos de control de mercancías. Justamente, se ha hecho para que los puertos españoles no pierdan competitividad respecto a puertos internacionales con los tráfico a Estados Unidos. En este momento ya hemos llegado a un acuerdo con las aduanas, de tal forma que los puertos españoles van a comprar los equipos y los equipos de aduanas españoles son los que van a operar en estas instalaciones, que son instalaciones muy caras. Estamos hablando de equipos que valen seis millones de euros cada uno de ellos, 1.000 millones de pesetas, son rayos X *scanners* para contenedores. A pesar de que los americanos pretendían, porque es el puerto más importante respecto a tráfico con América, implantarlo sólo en el puerto de Algeciras, por primera vez en Europa llegamos a un acuerdo multipuerto que sirve para todos los puertos españoles y lo vamos a implementar inmediatamente en los puertos que tienen mayor tráfico de contenedores con Estados Unidos, como son los de Barcelona y Valencia, además del de Algeciras. En este momento se están haciendo los pliegos de condiciones para adquirir esos equipos, que van a condicionar también, lógicamente, por la vía de la amortización, etcétera, los costes portuarios, que serán compartidos entre aduanas y los puertos.

En los próximos meses tenemos un reto muy importante, que es la entrada en vigor del nuevo Código ISPS que IMO ha puesto encima de la mesa y que se está desarrollando en este momento a nivel comunitario a través de un reglamento aún más duro, que va a condicionar todos los elementos de seguridad, no solamente del buque sino de las instalaciones portuarias y cuya implementación y desarrollo va a ser un verdadero reto no sólo a nivel nacional sino a nivel internacional. Compatibilizar competitividad con seguridad va a ser, yo creo, el reto de los próximos años, no lo duden. Yo creo que en el proyecto de ley de puertos hay también elementos muy importantes para compatibilizar y obligar a los puertos españoles a que sigan el camino de la seguridad, tanto en los temas de emergencias como

de contaminación marina accidental, es decir, lo que en término sajón se conoce como *safety*, como en los aspectos de seguridad ante actos terroristas o vandálicos en el campo de la seguridad, de la *security* en término sajón. Estoy seguro de que con el trabajo de todos mantendremos el listón de los puertos españoles seguros y a la vez competitivos.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la comparecencia, señorías, el señor Segura había pedido la palabra para hacer una aclaración sobre la intervención del señor Aymerich, y a esos solos efectos tiene la palabra el señor Segura, rogándole que no abra nuevo debate puesto que la comparecencia ha finalizado.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, no voy a abrir ningún nuevo debate, pero sí quisiera hacerle algunas precisiones al señor Llorca. No perderemos nada, sino que ganaremos todos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, como usted sabe, el señor Llorca ha dado una prolija, pormenorizada y extensiva contestación a todos los portavoces sobre temas que incluso no eran objeto de la comparecencia. Por tanto, si S.S. quiere intervenir a los efectos de aclarar las palabras del señor Aymerich, tiene usted la palabra, pero no a otros efectos porque no parece procedente en este momento, señoría.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, es un encorsetamiento innecesario. Es un comentario que le quiero hacer al señor Llorca y desde luego ya lo hubiese hecho si el tiempo que usted ha consumido me lo hubiese proporcionado a mí. Aquí no hay votación, estamos en un debate democrático.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Llorca, el respeto que me merece el cargo que usted ostenta y la responsabilidad que tiene, así como la de todos los cargos gubernamentales, me lleva, en representación de mi grupo parlamentario, a intentar preparar con el mayor rigor posible lo que debe ser la intervención del Grupo Parlamentario Socialista. El pasado fin de semana, ante su comparecencia de hoy, me he tomado la libertad de hacer unas consideraciones, que las he hecho personalmente y son las que le he entregado, que era el contenido de la intervención que yo he querido tener sobre política de financiación de infraestructuras, el ámbito

de las inversiones portuarias y la diferenciabilidad con respecto a las inversiones privadas. Por eso es por lo que me he tomado la libertad de entregarle al señor presidente estas reflexiones personales de este diputado, en representación de su grupo, y al señor Llorca, del que me hubiese gustado haber recibido también el documento que el *staff* del ministerio, del ente Puertos del Estado, habrá coadyuvado a elaborar para su intervención en el día de hoy, y lo hago siempre desde la perspectiva del profundo respeto que me merece el pueblo español, las Cortes Generales y la ambición de no venir aquí con las manos en los bolsillos, tocando de oído y haciendo consideraciones como a veces se pueden hacer en la barra de un bar. Desde la perspectiva del profundo respeto a las Cortes Generales, este diputado siempre intenta hacer una aportación lo más positiva y rigurosa posible.

Al señor Aymerich creo que prácticamente le ha contestado el señor Llorca, curiosamente. Sólo quiero decirle que ha hecho referencia al alcalde de A Coruña, don Francisco Vázquez, que es miembro del Partido Socialista Galego-PSOE, porque usted dijo: No sé si milita en el Partido Socialista. Insisto, milita en el Partido Socialista. Y, desde luego, la decisión de liberar a la bahía de A Coruña del tráfico de mercancías peligrosas es algo positivo, que tendrá que adoptar la Autoridad Portuaria, no el Ayuntamiento de A Coruña. Consiguientemente, me sumo a la intervención que ha hecho al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Segura.

Señor Aymerich, dispone usted de un minuto exclusivamente para aclarar esta situación.

El señor **AYMERICH CANO**: Sólo para aclarar que este portavoz no se opone ni mucho menos a que se libere a la bahía de A Coruña de ese tráfico, ¡faltaría más! Lo que sucede es que esa liberación hay que financiarla no con cargo a los coruñeses y a las coruñesas y no con cargo a los beneficios de Paco Vázquez y de sus amigos.

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

### Era la una y veinte minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 24 de septiembre de 2003, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**  
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid  
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid  
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

