



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 267

19 de diciembre de 2013

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el jueves, 19 de diciembre de 2013

ORDEN DEL DÍA

Comparecencia del Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca Ortega, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre la actividad y los resultados económicos y de tráfico de los puertos del Estado en 2012 y su influencia en el comercio exterior de España.

(Núm. exp. 713/000425)

Autor: GOBIERNO

Se abre la sesión a las doce horas y cinco minutos.

La señora PRESIDENTA: Buenos días. Vamos a dar comienzo a esta nueva sesión de la Comisión de Fomento del Senado.

Damos la bienvenida al presidente de Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, y agradecemos su comparecencia en el día de hoy.

Antes de nada, porque, como siempre, hay otras comisiones en el Senado y algunos senadores tendrán que marcharse o ausentarse porque tienen que intervenir o votar en cualquiera de ellas, permítanme que les traslade a todos ustedes mi felicitación. Les deseo unas felices fiestas, así como también se las deseamos a todos los funcionarios del Grupo Fomento, no solo al presidente de Puertos del Estado, porque, como bien es sabido, sus Majestades de Oriente vienen por tierra, mar o aire a nuestros pueblos y desde aquí transmitimos nuestro deseo de que ningún niño de España se vaya a quedar sin juguete por una circunstancia adversa que dependa del Grupo Fomento.

En primer lugar, corresponde la aprobación de las actas de las sesiones anteriores, que ya han sido trasladadas a todos los portavoces, y, si les parece a ustedes bien, quedarían aprobadas por asentimiento. ¿Se pueden dar por aprobadas? (*Asentimiento.*)

Quedan aprobadas.

A continuación, va a comparecer el presidente de Puertos del Estado. Les recuerdo que en Mesa y Portavoces habíamos acordado que habría un primer turno para el Gobierno con tiempo ilimitado, a continuación intervendrían los grupos, de menor a mayor, por tiempo de cinco minutos; daría respuesta otra vez el presidente de Puertos del Estado, posteriormente cabría una nueva ronda de portavoces por otros cinco minutos y cerraría el presidente de Puertos del Estado, dando respuesta a todas aquellas cuestiones que se le planteasen.

Tiene usted la palabra.

El señor PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (Llorca Ortega): Muchas gracias, señora presidenta.

Yo también quiero empezar felicitando a todos las fiestas de Navidad y deseando para el año nuevo éxitos para España y éxitos personales para cada una de sus señorías.

Recientemente intervine ante ustedes, con motivo del trámite del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014. Hoy comparezco para informar sobre la actividad y los resultados económicos y de tráfico de los puertos del Estado en 2012 y su influencia en el comercio exterior de España.

Los puertos españoles son muy importantes para la competitividad de la economía productiva española, para el sector turístico y, cómo no, para la cohesión territorial, por su incidencia significativa en la conectividad con los territorios insulares y extrapeninsulares. Lo más inmediato desde el punto de vista de la percepción ciudadana sobre la actividad portuaria podría tener que ver, por ejemplo, con los 19 millones de desplazamientos anuales de pasajeros que dependen del transporte marítimo para su movilidad básica, o con los más de 7,5 millones de personas que acceden a nuestros puertos para disfrutar de su ocio a bordo de los servicios de crucero, representando una cuota importante de nuestra oferta turística; o, si quieren, con más de los 100 000 trabajadores —275 000 si se tienen en cuenta los indirectos e inducidos— que encuentran en el sector portuario su centro de empleo directo, o, simplemente, con las actividades de esparcimiento de estos ciudadanos ligadas al uso de nuestras fachadas portuarias de interrelación puerto-ciudad como bien económico, cultural y de ocio.

Pero, más allá de esta percepción inmediata, la incidencia de nuestros puertos se extiende al tejido productivo y a través de este al consumo final de todo nuestro territorio, incluidas las regiones interiores, y también al de países terceros, gracias a nuestra excelente posición geoestratégica en las rutas transoceánicas del transporte marítimo internacional. Hablamos de un volumen de más de 475 millones de toneladas manipuladas en 2012 en nuestros puertos, que incluyen el 80% de todo nuestro comercio exterior y el 12% del transporte interior de España. Si de grandes cifras se trata, puedo añadir que la aportación de los puertos al PIB nacional supone el 1,8% y el 20% si consideramos únicamente el sector del transporte; sectores básicos de nuestra economía como la petroquímica, la siderurgia, la agricultura y ganadería, las manufacturas o el transporte, la logística y la gran distribución son clientes directos de nuestros puertos.

En este juego de relaciones económicas la actividad portuaria constituye un indicador adelantado de evolución de la economía y el sector portuario se configura como un sector estrechamente ligado a

sectores productivos estratégicos de nuestro país, integrado en todo el territorio y con una capacidad real para cohesionarlo y encadenar efectos positivos sobre la totalidad de la economía. Esto se pone de manifiesto, por ejemplo, a través del efecto multiplicador en el empleo del sector portuario, en virtud del cual se estima que por cada empleo generado en los puertos el resto de la economía genera cerca de dos empleos adicionales por vía de los efectos indirectos e inducidos en otros sectores.

Señalada la importancia del sistema portuario español para la economía de nuestro país, quisiera aprovechar la oportunidad que me brindan para hacer un breve repaso de los objetivos perseguidos durante el año 2012 para el sector portuario, las políticas desarrolladas y, por supuesto, los resultados obtenidos dirigidos en cualquier caso a coadyuvar desde nuestros puertos a la competitividad de la economía española.

En ese sentido, el principal objetivo de esta legislatura para el sector portuario español es incrementar su posición competitiva a través de la reducción de los costes y del incremento de la eficiencia de nuestros puertos, con objeto, en primer lugar, de favorecer la competitividad de la economía productiva española por la vía de reducir sus costes logísticos, ya que más del 80% de las importaciones y del 50% de las exportaciones españolas se realizan por vía marítima. En segundo lugar, aprovechar la situación geoestratégica de España en las rutas transoceánicas del transporte marítimo internacional, incrementando el posicionamiento de nuestros puertos como puertos de primer nivel en un escenario internacional altamente competitivo marcado por los cambios en la geografía económica del mundo, por la necesidad de economías de escala y por la próxima ampliación del canal de Panamá, lo que favorece la concentración de escalas únicamente en puertos eficientes, baratos y con capacidad e infraestructuras adecuadas.

En tercer lugar, incrementar la función logística de los puertos y como intercambiadores modales completamente integrados en las redes transeuropeas de transporte viarias, ferroviarias y de transporte marítimo de corta distancia como mecanismo para la captación de nuevos tráficos para el transporte marítimo y para la ampliación de su área económica de influencia, así como para favorecer el desarrollo de una industria logística asociada. Y, en cuarto y último lugar, impulsar el papel de los puertos en su territorio como dinamizadores de la economía local y regional y generadores de actividad económica y empleo.

Para alcanzar estos objetivos, durante estos dos años de legislatura se han desarrollado las siguientes políticas que van a proseguir hasta el final de la misma: primero, saneamiento financiero de las autoridades portuarias, con el objeto de garantizar su sostenibilidad a medio y largo plazo, así como permitir reducciones progresivas y continuadas de las tasas portuarias, manteniendo el principio de autosuficiencia financiera que rige nuestros puertos. Segundo, racionalización de las inversiones portuarias, evitando aquellas no asociadas con la evolución de la demanda y priorizando la adaptación de las infraestructuras portuarias a las nuevas necesidades de la demanda de transporte marítimo y las mejoras en conectividad viaria y ferroviaria, así como especialmente garantizar la completa interoperabilidad de los puertos con el ferrocarril y con las redes europeas; se trata de ir absorbiendo progresivamente la situación de sobrecapacidad infraestructural instalada actualmente en los puertos españoles. Tercero, potenciación de la inversión privada favoreciendo la reducción de costes concesionales e incrementando las bonificaciones por inversión en infraestructuras portuarias. Cuarto, potenciación de los tráficos ferroportuarios y los tráficos marítimos de corta distancia de las autopistas del mar para favorecer la intermodalidad marítimo-terrestre y la ampliación del área de captación de tráficos. Quinto, regulación de los servicios portuarios con la finalidad de eliminar barreras de acceso a la prestación de los mismos, incrementar la competencia, potenciar la eficiencia y la productividad, favorecer la reducción de costes y garantizar la seguridad. Y sexto y último, puesta en marcha del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios para favorecer la transparencia de costes en la prestación de servicios portuarios y analizar la situación competitiva de los puertos españoles en el entorno europeo e internacional.

Con estas políticas, los logros alcanzados durante 2012 fueron los siguientes: uno, durante 2012 los puertos españoles crecieron por encima de la media de los puertos europeos, manteniendo el puerto de Algeciras su posición de quinto puerto de Europa en tráficos totales y el de Valencia el cuarto de Europa en tráfico de contenedores y primero del Mediterráneo; cinco puertos españoles están en el TOP 100 de los puertos más importantes del mundo en tráfico de contenedores: Valencia, Algeciras, Barcelona, Las Palmas y el puerto de Bilbao. Los tráficos portuarios crecieron en 2012 un 3,9%, hasta los 475 millones de toneladas, y se estima una estabilización de los tráficos en estos dos años debido a la reducción en 2013 de tráficos de mercancías en tránsito por la alta competencia internacional y de graneles sólidos

por la situación coyuntural del buen año hídrico y agrícola, así como por la crisis en el sector de la construcción. No obstante, está siendo compensado por un importante incremento de las exportaciones marítimas, del orden del 22% en el año 2012 y un 10% en lo que llevamos del año 2013. La caída de los tráficos de tránsito, imprescindibles para mantener el alto nivel de conectividad de alguno de nuestros puertos, fundamentalmente Algeciras, Valencia, Las Palmas y Barcelona, debe revertirse acentuando las políticas de aumento de competitividad y de abaratamiento de los costes, particularmente en el sector de la estiba.

Las autoridades portuarias con mayor peso en el tráfico portuario de 2012 fueron: Bahía de Algeciras, con un total de movimientos de 88,7 millones de toneladas, Valencia, con 66,2 millones de toneladas, y Barcelona, con un volumen de mercancías operadas de 42,5 millones de toneladas. El total de mercancías manipuladas en estos tres puertos representó el 42% del tráfico total del sistema portuario estatal.

La mercancía general supuso cerca del 50% del total manipulado; pasaron por los puertos un total de 218,7 millones de toneladas, que en términos interanuales significó un incremento del 2,6%. El tráfico de contenedores alcanzó el récord histórico, con más de 14 millones de TEU, de los cuales más de la mitad lo fueron en tránsito portuario, el 35% en operaciones de importación o exportación, y el resto del tráfico se registró en movimientos nacionales. El nivel de contenerización de la mercancía general en 2012 alcanzó una cifra récord del 74% respecto al total. El grupo de mercancías que más creció fue el de los graneles sólidos, se registró un total de 88,5 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 11,6%. La recuperación de estos tráficos fue lenta debido a la brusca caída desde 2007 de los productos asociados a la construcción, junto a los productos metalúrgicos y el carbón. Por su parte, los graneles líquidos experimentaron un crecimiento moderado del 2%, superando un volumen de 153,5 millones de toneladas. Las mercancías de importación y exportación alcanzaron en 2012 los 266 millones de toneladas, 186 millones de importación y 80 millones de exportación, lo que representó un incremento de un 7% respecto al movimiento de importación-exportación del año 2011. Si bien las mercancías de importación experimentaron un ligero incremento en 2012 cifrado en un 1,5%, las mercancías de exportación aumentaron de forma significativa durante ese año, con un incremento superior, como he señalado, al 22% respecto al año 2011.

Como productos más significativos por su volumen en importación, puedo citar el petróleo crudo y sus derivados: fueloil, gasoil y gasolina, gas natural y productos químicos como graneles líquidos; en graneles sólidos fueron representativas las importaciones de carbón y coque de petróleo, cereales, minerales de hierro, chatarra de hierro y otros minerales, pienso y forrajes y habas de soja. Y respecto a la mercancía general, destacaron las importaciones de productos siderúrgicos, papel y pasta de papel, productos químicos, aparatos, herramientas y repuestos, así como frutas, hortalizas y legumbres. Respecto a las exportaciones, destacaron como productos más significativos en graneles líquidos los derivados del petróleo: fueloil, gasoil y gasolina y productos químicos, como graneles sólidos cemento y clinker, carbones y coque de petróleo, otros minerales no metálicos y productos químicos, y como mercancía general materiales de construcción, productos siderúrgicos, productos químicos, papel y pasta de papel, automóviles y sus piezas, herramientas y repuestos y vinos, bebidas, alcoholes y derivados.

Segundo, la rentabilidad sobre fondos propios de las autoridades portuarias alcanzó el 2,19%, superando el 1,84% del año 2011. El importe neto de la cifra de negocios ascendió a 1032 millones de euros, lo que supuso un incremento del 4% respecto a 2011, en línea con el incremento experimentado por el tráfico portuario. El resultado bruto de explotación, el EBITDA, en 2012, ascendió a 635 millones de euros, un 13,2% superior al del año 2011, y el resultado del ejercicio superó los 226 millones de beneficios, un 33% superior en términos homogéneos, al del año precedente. Los recursos generados, el *cash flow*, ascendió a 516 millones de euros, un 15% más que en el año 2011. Con la evolución de los resultados de este año, es esperable un beneficio del orden de 250 millones de euros, un 10% superior, pese al mantenimiento del nivel de ingresos en alrededor de 1030 millones de euros, lo que demuestra el alto nivel de contención de gastos que se está efectuando en el sector portuario español en este momento por encima del 9%.

Tercero, el endeudamiento del sistema portuario a largo plazo, que a finales de 2011 ascendía, aproximadamente, a 2500 millones de euros, finalizó en 2012 por debajo de los 2400, rompiendo, por primera vez en muchos años, la tendencia al endeudamiento creciente de nuestros puertos. Quiero recordar que en el año 2004 ascendía únicamente el endeudamiento de nuestros puertos a 600 millones de euros. En 2012, aumentó la ratio de solvencia hasta el 2,92% y la ratio de liquidez hasta 2,77%.

Cuarto, en grandes números, el balance consolidado del sistema portuario de titularidad estatal, al cierre de 2012, presentaba unos activos totales de 14 278 millones de euros, de los que 12 723 millones correspondían a activos no corrientes, y 1556 millones, a activo corriente. A su vez, más del 97% del activo no corriente, correspondía a inversiones en inmovilizados materiales, especialmente, terrenos y construcciones, obras de abrigo y de atraque, accesos marítimos y terrestres, tanto viarios como ferroviarios, etcétera. Esta estructura del activo es coherente con la naturaleza y funciones de las autoridades portuarias como proveedoras de infraestructuras sobre las que la iniciativa privada desarrolla su actividad económica. Son, por tanto, entidades intensivas en capital que requieren de fuertes inversiones para generar sus ingresos y desempeñar su función en relación con los operadores privados. El activo consolidado estaba financiado en su mayor parte por recursos no exigibles, patrimonio neto, por un importe de 10 768 millones de euros, cifra que representaba el 75,5% de los activos totales y el 84% del activo no corriente. El pasivo no corriente ascendía a 2952 millones de euros y el pasivo corriente, a 558 millones de euros. Dentro del patrimonio neto, el principal importe, 8350 millones, correspondía a fondos propios constituidos por el patrimonio inicial y los beneficios acumulados, año a año, por el sistema portuario. El importe restante lo aportaban las subvenciones de capital recibidas pendientes de imputar a resultados y que en su práctica totalidad proceden de fondos estructurales europeos, FEDER y fondos de cohesión. Por lo que respecta al pasivo no corriente, 2398 millones de euros correspondían a endeudamiento financiero con entidades de crédito, entre las que ocupa una posición muy destacada el Banco Europeo de Inversiones, que proporciona financiación a tipos de interés privilegiados y con plazos de amortización bastante dilatados, siendo estos últimos imprescindibles para acompasar su amortización con la capacidad de generación de recursos de los activos financiados. En todo caso, se trataba de un balance consolidado, con un escaso apalancamiento, pues solo el 19%, aproximadamente, del activo no corriente está financiado por endeudamiento a largo plazo, y si a ello añadimos el hecho de que la generación anual de *cash flow* superó los 500 millones de euros, el equivalente a un quinto de la deuda total, y que el EBITDA anual ascendió a 636 millones, podemos concluir que el sistema portuario de titularidad estatal, en 2012, disfrutaba de una situación financiera completamente saneada y solvente.

Gracias a estos esfuerzos de contención de gasto, racionalización del esfuerzo inversor y control de endeudamiento, nuestros puertos están en disposición de realizar un esfuerzo económico adicional que se articulará a través, como saben sus señorías, de una rebaja de las tasas que las autoridades portuarias cobran a sus clientes y usuarios. De este modo, uno de los aspectos más destacables del presupuesto para 2014, como tuve oportunidad de señalar ante sus señorías, es precisamente la reducción de las cuantías básicas de las tasas portuarias, lo que supondrá una inyección de recursos al sector privado estimada en 56 millones de euros. Se trata, en definitiva, de una cantidad que las autoridades portuarias dejarán de ingresar y que basculará en primer término hacia las empresas, clientes y usuarios del puerto, que verán reducidos sus costes y, con ello, aumentados sus márgenes para ofrecer servicios más competitivos, trasladando esta mejora de la competitividad al resto de sectores de la economía productiva española.

Quinto, la inversión pública en 2012 alcanzó prácticamente los 500 millones de euros, siendo el 11% de la misma en proyectos de conectividad viaria y ferroviaria, duplicando el porcentaje dedicado a este tipo de inversiones en el área terrestre de 2011. Las inversiones portuarias del lado mar están en nuestros puertos prácticamente realizadas para los próximos veinticinco, treinta años. Existe en estos momentos un alto nivel de sobrecapacidad infraestructural instalada en el sistema portuario español. Siguiendo el compromiso al inicio de la legislatura, las inversiones portuarias se redujeron un 33% respecto a 2011. Por vez primera, los puertos están contribuyendo a proyectos de conectividad ferroviaria fuera de su zona de servicio, como en el caso de los accesos al puerto de Barcelona y a la dársena de Escombreras, en el puerto de Cartagena. El objetivo es alcanzar que todos los puertos del Estado estén conectados por ferrocarril —faltan cinco— y mejorar las condiciones técnicas y operativas de los que están conectados.

Sexto, la inversión privada superó el nivel de la inversión pública por encima de los 500 millones de euros. La superficie concesionada superó el 65% de la superficie concesionable, lo que demuestra el alto papel de la iniciativa privada en la actividad portuaria. Se completaron inversiones privadas muy importantes, como la terminal BEST, de la china Hutchinson, en el puerto de Barcelona o la de la multinacional de hidrocarburos VOPAK, en el puerto de Algeciras, conjuntamente por valores que superaban los 500 millones de euros.

Séptimo, Los tráficos marítimos de corta distancia crecieron de forma continuada en estos dos años, 2,5%, en 2012, y prácticamente el 3%, en 2013, incrementándose los tráficos Ro-Ro en el Estrecho

particularmente, 17%, en 2013, y consolidándose las autopistas del mar España-Italia, la Gijón-Nantes y la Bilbao-Zeebrugge, así como habiéndose producido avances sustanciales en la puesta en marcha de la autopista del mar Vigo-Nantes y que esperamos poner en marcha en el primer trimestre de 2014.

Octavo, los tráficos ferroportuarios crecieron en prácticamente un millón de toneladas en 2012, del orden del 10% respecto al año 2011. En 2013, siguen creciendo del orden del 3,7%. Los puertos, señorías, son un nodo clave en la revitalización del modo ferroviario para el transporte de mercancías en nuestro país y en la consecución, por tanto, de un sistema de transporte más sostenible en España. Ello ha permitido, entre otras cosas, que, a día de hoy, los puertos de interés general sean el origen o el destino de cerca del 60% de todo el tráfico ferroviario de mercancías que se mueve en España.

Noveno, se están desindexando las tarifas máximas de los servicios portuarios a través de los pliegos de condiciones, eliminando simultáneamente restricciones para el acceso al mercado. Durante 2014, se habrán adaptado todos los pliegos de condiciones a las previsiones de la ley vigente.

Décimo, se están favoreciendo acuerdos con los organismos públicos involucrados en las actividades de control en el ámbito portuario y de los servicios de inspección en frontera para incrementar la eficiencia de los puntos de inspección fronteriza, los PIF, así como para simplificar los trámites administrativos, a través de la puesta en marcha de ventanillas únicas. A estos efectos, está en fase de contratación el desarrollo de la ventanilla única marítima en el marco del proyecto europeo ANNA, subvencionado con fondos europeos de la Red Transeuropea de Transporte.

Señorías, la valoración más adecuada que cabe hacer, a la vista de esta evolución de los datos económicos y de tráfico del sistema portuario, es que hoy, más que nunca, la reactivación de nuestra economía pasa por facilitar, en la medida de lo posible, la entrada de los aprovisionamientos necesarios para sostener la economía española productiva y también por impulsar la vocación exportadora de muchos de los sectores de actividad, todo ello alineado con una doble política de racionalidad y de estímulo económico. Y a este objetivo los puertos pueden contribuir de diversas formas, no solo abaratando el coste de paso de las mercancías, como acabo de señalar, sino mejorando la calidad de los servicios que se prestan en los puertos. La eficiencia en la gestión, la fiabilidad de los servicios, la flexibilidad para adaptarse a las necesidades cambiantes del tejido productivo, la regularidad o la frecuencia, son cualidades del transporte por las que las empresas están dispuestas a pagar si con ello consiguen ser más competitivas. Y las autoridades portuarias, a través de los pliegos y las condiciones que regulan el acceso a la prestación de los servicios portuarios en nuestros puertos, pueden promover una mejora de la competitividad de nuestro tejido productivo, no solo por la reducción del coste de paso de la mercancía por el puerto sino por la mejora continua de la calidad de los servicios que prestan las empresas privadas localizadas en él.

Desde esta perspectiva, cobran pleno sentido varias de las actuaciones que venimos impulsando desde Puertos del Estado en colaboración con las autoridades portuarias y en línea con las directrices del Ministerio de Fomento. Del lado mar, por ejemplo, el desarrollo del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, tal como he señalado, que se constituyó el pasado 4 de julio de 2012 y que reúne, bajo la presidencia de Puertos del Estado, a todas las autoridades portuarias y a las asociaciones más representativas del sector. El observatorio no tiene otro objetivo que el de analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones. Como pueden entender, este foro es una herramienta muy útil para conocer las mejores prácticas en el sistema y trasladarlas al sector en forma de recomendaciones y, en su caso, condiciones de prestación. A nadie se le escapan tampoco las dificultades que entraña el trabajo del observatorio, en tanto que descansa en gran medida en un ejercicio de transparencia voluntario a cargo de las empresas que configuran la comunidad portuaria y que debemos ser capaces de estimular.

Y del lado tierra, el desarrollo de la función intermodal y la función logística de nuestros puertos. No es posible hablar de mejora en la calidad de los servicios sin promover la integración de estos en la cadena de transporte y su orientación permanente a las necesidades logísticas de la mercancía y no únicamente del transporte; es lo que nosotros denominamos el enfoque logístico del sector del transporte, dos objetivos que, como no puede ser de otra forma, se enmarcan en una estrategia clara y decidida del Ministerio de Fomento de impulso a la función logística intermodal de nuestro sistema de transporte. En el caso de los puertos, donde convergen todos los modos de transporte, donde se dan las economías de escala necesarias y en donde se dispone de los espacios necesarios para el desarrollo de la actividad logística sobre mercancías, acogemos esta estrategia plenamente y de forma completamente proactiva.

En materia de intermodalidad debo referirme a la apuesta decidida del sistema portuario por el desarrollo del ferrocarril como alternativa al encaminamiento terrestre de las mercancías marítimas. El mayor compromiso de las autoridades portuarias con la inversión en accesos y en la mejora de la conectividad de los puertos como parte de una red de transporte integral se plasmó en una inversión de 56 millones de euros en 2012, cantidad que, como he señalado, duplicaba lo invertido el año anterior. Pues bien, tenemos programadas inversiones en el periodo 2013-2017 para conectividad por importe de 261,7 millones de euros, destinados a la modernización de nuestra red ferroviaria interior en los puertos. Cataluña en este aspecto destaca, acumulando el 50% de dicha inversión. En paralelo, debemos considerar los 210,1 millones de euros que se destinarán a mejora de la red viaria. Y es que no es posible obviar el papel fundamental de la carretera para los puertos, que anualmente expiden o reciben por este modo de transporte del orden de 170 millones de toneladas.

Otro indicador claro de esta apuesta es el incremento de los incentivos económicos presupuestados con carácter general para las mercancías que utilicen el transporte ferroviario como modo de entrada y salida de los puertos, incluidos en el Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales para 2014. El impacto económico inicial derivado de estos nuevos incentivos se ha estimado en 5 millones de euros adicionales a las bonificaciones que de forma particular pueda aplicar cada autoridad portuaria para el sector ferroviario.

Este esfuerzo inversor en materia ferroviaria se completa con un esfuerzo menos visible, pero igual de necesario, como es el relativo a la mejora en la gestión de los servicios ferroviarios en los puertos, servicios que se desarrollan sin solución de continuidad entre el puerto y la red de ADIF. En ese sentido, el sistema portuario está trabajando activamente en la coordinación técnica con el sector ferroviario. Las autoridades portuarias ya no son solo administradores de su infraestructura portuaria, también lo son de su infraestructura ferroviaria, lo cual supone un salto cualitativo en la forma de concebir el puerto como un nodo especializado únicamente en el modo marítimo. Estamos trabajando activamente para que este cambio de concepción sea asumido por todos los colectivos que integran nuestras comunidades portuarias. Sepan que las mejoras en la gestión ferroviaria de los entornos portuarios encuentran su hoja de ruta en los convenios de conexión ferroviaria entre ADIF y las autoridades portuarias que introdujo la Ley del Sector Ferroviario, de 2003, y que hoy en día tienen suscrito la mayor parte de los puertos de titularidad del Estado conectados a la red ferroviaria de interés general.

Los beneficios de esta estrategia ferroviaria se empiezan a notar. Como decía anteriormente, a fecha de hoy más del 50% de los tráficos ferroviarios en España tienen su origen o destino en un puerto y, con ello, la cuota ferroviaria en los puertos se sitúa en el 6,6, frente al 5,6 del año 2011 —porcentaje del tráfico ferroviario con respecto al total de carretera más ferrocarril—. Es decir, desde el 2010 el sector portuario ha transferido de la carretera al ferrocarril más de 2 millones de toneladas de mercancía marítima, con el consiguiente beneficio ambiental.

En el capítulo de intermodalidad no puedo dejar de referirme al desarrollo de las autopistas del mar y del transporte marítimo de corta distancia, que permiten no solo mejorar la competitividad del tejido productivo y de consumo de los territorios extrapeninsulares sino facilitar una alternativa al transportista por carretera para el transporte internacional, particularmente el que se deriva del comercio con Europa. Ejemplos como la autopista del mar de Gijón entre España y Francia, en el Atlántico, o los servicios regulares marítimos en la fachada mediterránea, enlazando con destinos en Italia que contribuyen a descongestionar el paso de La Junquera, son ejemplos de los resultados de una estrategia que a fecha de hoy está permitiendo desviar a través del transporte marítimo del orden de 9 millones de toneladas anuales de mercancías en camiones. Para dar continuidad a esta estrategia y seguir estimulando este proceso, el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el 2014 prevé una reducción del 7,7% de la cuantía básica de la tasa que pagan los buques que realizan precisamente estos servicios de transporte marítimo de corta distancia.

En materia de desarrollo logístico, los puertos y las iniciativas impulsadas desde el sistema portuario son elementos de referencia en el sistema de transporte. Por esta razón el sistema portuario ha participado activamente en la elaboración de la estrategia logística presentada recientemente en Cádiz por la ministra de Fomento. La experiencia del sistema portuario en esta materia se remonta a más de una década. En ese sentido, cabe citar las ZAL de los puertos de Barcelona y de Sevilla, los puertos secos de Coslada, en Madrid, y de Azuqueca, en Guadalajara, y la terminal marítima de Zaragoza, TMZ. Todas ellas están participadas mayoritariamente por los puertos españoles, por el sistema portuario español, y contribuyen

a conformar una red de nodos logísticos coherente con las necesidades del tejido productivo de cada región y con las necesidades de consolidación para los tráficos portuarios.

Para finalizar, me voy a referir a algunos factores que están determinando el desarrollo del sector portuario en el contexto internacional y que es bueno que sus señorías conozcan. Más del 80% del comercio internacional de mercancías en el mundo se transporta por mar, y en el caso de los países en desarrollo ese porcentaje es aún mayor.

La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo, la UNCTAD, en su informe sobre el transporte marítimo de 2013, publicado este mismo mes, informa de la desaceleración del crecimiento del producto interior bruto mundial del 2,2, en 2012, frente al 2,8 registrado en 2011. De forma simultánea se ha experimentado una caída de la demanda de importación de las economías desarrolladas y las economías en desarrollo, produciéndose una desaceleración del crecimiento del comercio mundial de mercancías del 1,8% anual. Aunque el comercio marítimo internacional arroja mejores cifras que la economía mundial, con un crecimiento del 4,3% en 2012 —parecido al conseguido en 2011—, este se ha visto impulsado particularmente por el aumento de la demanda interna de China, en el comercio interregional de Asia y en los flujos comerciales sur-sur. Cerca de 9200 millones de toneladas de mercancías pasaron por los puertos de todo el mundo.

Estas cifras reflejan el alto nivel de integración económica mundial e interdependencia, la reorientación de la producción mundial y el comercio, y su influencia en el transporte marítimo. Grandes países en desarrollo y economías en procesos de industrialización acelerada, entre los que destacan los conocidos BRICS, liderados por China, hoy segunda potencia del mundo y acreedora del 40% del ritmo de crecimiento de la economía mundial, se han situado en los primeros puestos del comercio mundial y ostentan una importantísima cuota del transporte marítimo de mercancías. En 2012 estas economías manejaron el 60% de las mercancías cargadas y el 58% de las descargadas a nivel mundial.

El transporte marítimo y la actividad portuaria están condicionados, por tanto, por el contexto económico, hoy protagonista de una importante transformación. Además, existen otros factores con un extraordinario impacto en el funcionamiento del sector. La búsqueda de economías de escala en el transporte marítimo ha llevado a la utilización de megabuques —de más de 18 000 TEU de capacidad en el caso de los portacontenedores—, a la aplicación de tecnologías avanzadas y al desarrollo de estrategias de las compañías navieras y armadoras para hacer frente a una fuerte competencia internacional, dando lugar al fenómeno de concentración de operadores de transporte marítimo. Solo un reducido número de compañías es capaz de asumir el alto coste del inmovilizado que supone la tenencia de flotas de buques de grandes dimensiones. Máximos exponentes de estos fenómenos son los buques triple E, como he señalado, de más de 18 000 TEU, o la reciente alianza 3P, que pretenden formar las tres primeras compañías navieras del mundo: Maersks, MSC y CMA, que juntas controlan cerca del 40% de la capacidad mundial de buques portacontenedores y más del 20% de los actuales pedidos de nuevos buques.

Las estrategias de concentración de los operadores marítimos y la utilización de buques de mayores dimensiones, principalmente en el segmento de los contenedores en los que se transportan mercancías de alto valor añadido, han llevado a una selección de escalas únicamente en puertos eficientes y con capacidad adecuada para atender estas nuevas necesidades del mercado. La competencia entre puertos y la especialización de las operaciones se han intensificado, de forma que la unidad operativa básica ahora va más allá del puerto para incluir también a las terminales de carga del puerto especializadas en un determinado tipo de tráfico. Esta especialización ha llevado a los operadores internacionales de terminales con gran capacidad inversora a desarrollar estrategias para extender su actividad por todo el mundo superando la tradicional inversión local o nacional para las terminales portuarias.

Esta gran complejidad del contexto marítimo-portuario a nivel mundial, caracterizado por una importante concentración de empresas, barcos y rutas, exige una continua adaptación de los puertos con objeto de que no salgan del mercado. Ante este escenario, es fundamental que los puertos españoles mantengan una buena posición competitiva, atendiendo con la mayor eficiencia, con la mayor eficacia, los intereses que en cada momento muestren sus clientes, tanto si son operadores portuarios como navieros o cargadores.

Como decía anteriormente, los puertos españoles disfrutaban de una posición privilegiada en las rutas marítimas comerciales internacionales alrededor del mundo, en las que juegan un papel central los dos canales interoceánicos, el canal de Suez y el canal de Panamá, no solo por la posibilidad de atender los movimientos este-oeste, sino por servir de referencia para los flujos norte-sur entre África y Europa.

Como he expuesto anteriormente, estamos trabajando intensamente para que los puertos españoles cuenten con una oferta portuaria acorde con las exigencias del mercado y para estar preparados para aprovechar las oportunidades que este presenta. A estos efectos, quiero recordar que el índice de competitividad de la calidad de la infraestructura portuaria española del Foro Económico Mundial de 2012 nos sitúa en el puesto número doce a nivel mundial, el quinto respecto de sus socios europeos, por delante de países tan relevantes en el ámbito portuario como Reino Unido, Estados Unidos o Canadá.

Ante todo el panorama descrito, los puertos españoles tienen un gran reto: consolidarse como puntos estratégicos en el sistema de producción, transporte y comercio mundiales. Creemos que con la gestión y líneas estratégicas que estamos desarrollando lo podemos conseguir.

Señorías, concluyo. La valoración general que hacemos de los datos de evolución reciente del tráfico portuario, así como de las previsiones que se han considerado para elaborar los Presupuestos Generales del Estado para 2014, es que, tras el ajuste severo que ha sufrido nuestra economía en los últimos años, se apunta una salida de la crisis con un patrón de crecimiento renovado en ciertos sectores y donde las exportaciones se sitúan a la cabeza de los incrementos de tráfico. Esto es especialmente significativo en el caso de la mercancía general y particularmente en el contenedor, que es la principal forma de presentación del comercio de manufacturas. Se observa también que el citado ajuste ha supuesto la pérdida de determinados tráficos ligados fundamentalmente al sector de la construcción y que no se esperan recuperar en un escenario de medio plazo, particularmente los tráficos de cemento.

Por otro lado, en el caso concreto del tráfico ferroviario, los incrementos sostenidos en el tiempo pueden estar reflejando los efectos de la liberalización del sector ferroviario. En ese sentido, cabe señalar que la mayor parte de las empresas ferroviarias privadas operan ya en los puertos. Un 34% en tonelaje de los servicios ferroviarios están operados ya por empresas ferroviarias privadas, y sin duda esta evolución es reflejo de una mejora en la gestión de la actividad ferroviaria en los entornos portuarios, donde debemos destacar las mejoras en la coordinación entre ADIF y las autoridades portuarias. Recuerdo a sus señorías que las autoridades portuarias son ADIF en su territorio.

En el caso de los tráficos de tránsito internacional, que también crecen, solo es posible concluir que España consolida su posición en el mapa de la logística marítima como plataforma de conexión de las rutas transoceánicas que a día de hoy mueven la mayor parte del comercio mundial y que facilitan el desarrollo de economías de escala y de ámbito, de las cuales puede beneficiarse enormemente nuestro comercio exterior. Pero, como decía a lo largo de mi intervención, este dinamismo en los tráficos se lo debemos a los esfuerzos emprendidos por nuestro tejido productivo y al cumplimiento de los objetivos marcados para la gestión del sistema portuario, que pasan por la racionalización del esfuerzo inversor, la eficiencia en la gestión de los recursos generados por su actividad y el control del endeudamiento, objetivos todos ellos que han supuesto un importante esfuerzo que es justo reconocer a todas y cada una de las autoridades portuarias, y gracias al cual podemos hablar de un sistema portuario español saneado en su conjunto.

Señorías, lo decía anteriormente y lo repito ahora. La valoración más oportuna que cabe hacer a la vista de esta evolución de los datos económicos y de tráfico del sistema portuario es que hoy más que nunca la reactivación de nuestra economía pasa por facilitar en la medida de lo posible la entrada de los aprovisionamientos necesarios para sostener la economía productiva española y también por impulsar la vocación exportadora de muchos de los sectores de actividad, todo ello alineado con una doble política de racionalidad y de estímulo económico.

El escenario presupuestario que hemos propuesto para 2014 es coherente con esta valoración y apuesta por trasladar al tejido productivo los márgenes que se han obtenido por una gestión más eficiente de los recursos generados por la actividad portuaria. Y todo ello, de forma compatible con el principio de autosuficiencia económico—financiera de los organismos públicos portuarios, es decir, garantizando la viabilidad de un modelo portuario que está funcionando correctamente a la hora de integrar sensibilidades e intereses y de promover la necesaria complicidad entre todos ellos para el mejor funcionamiento de nuestros puertos, de nuestro sistema de transporte y, en definitiva, de nuestra economía productiva.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias a usted, señor Llorca.

Como habíamos anunciado, ahora corresponde el turno de portavoces, de menor a mayor.

El senador Narvay Quintero, del Grupo Parlamentario Mixto, está ausente.

Por lo tanto, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra doña María Eugenia Iparragirre, por tiempo de cinco minutos.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Buenos días, presidenta. Muchas gracias.

Únicamente voy a utilizar el turno de portavoces para agradecer al presidente de Puertos del Estado, el señor don José Llorca Ortega, la extensa información que nos ha proporcionado.

Y como muy probablemente me tenga que marchar en breve, quisiera también aprovechar para deseáros a todos que paséis unos días tranquilos —ya hemos tenido mucha vorágine durante estos últimos días—, y que el año que viene volvamos a estar aquí todos.

Muchas gracias. *(El señor vicepresidente, Rodríguez González, ocupa la Presidencia.)*

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Entesa pel Progrés de Catalunya, Carlos Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias.

Simplemente quiero agradecer la presencia y la intervención del presidente de Puertos del Estado y manifestar la disponibilidad de nuestro grupo para discutir y debatir en profundidad en este caso en relación con los puertos de Cataluña.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, el senador Sendra.

El señor SENDRA VELLVÈ: Gracias.

Gracias, señor Llorca, por su comparecencia y por su explicación. Y felicidades por los resultados del 2012, porque realmente fueron excepcionales teniendo en cuenta la situación económica del Estado. Los del 2013 también lo serán.

También quiero felicitarle, porque ha hablado usted —lo había leído también de su intervención en el Congreso— de que en los presupuestos para 2014 se afronta una reducción de tasas portuarias. Las tasas portuarias representan el 90% de la cifra de negocio de las autoridades portuarias, y se va a producir, como digo, una reducción de estas tasas. Eso va a ayudar en gran medida a la competitividad de las empresas concesionarias de los puertos y también de los propios puertos. Por lo tanto, felicidades por esta decisión. Y también por continuar con la austeridad en la gestión, con la contención del gasto corriente, sin comprometer en ningún caso la explotación y operatividad de los puertos. Felicidades por eso. Me parece importante recalcarlo.

Como usted podrá comprender, me gustaría plantearle cuatro problemas de manera breve en relación con los puertos de Cataluña, y especialmente con el de mi ciudad, Tarragona. Decía usted en el Congreso que casi el 50% —el 47,4%— de la cifra de negocio de las autoridades portuarias se concentra en cinco de ellas: Barcelona, Valencia, Algeciras Bilbao y Tarragona. De estas cinco autoridades portuarias, cuatro están consideradas de primera categoría; una, no: Tarragona. Me parece un agravio comparativo, siendo, como es, el puerto de Tarragona contribuyente neto a los beneficios del ente público. En 2013, aunque suponga una disminución debido a una situación coyuntural por problemas en el sector del carbón y también por las buenas cosechas del sector agroalimentario, el puerto de Tarragona prevé acabar el año con unos beneficios de 10 millones de euros. Y creo que sería justo compensar el esfuerzo continuado de esa autoridad portuaria durante los últimos años con el premio de ser considerada a todos los efectos puerto de primera categoría. Ya sé que puede parecer contradictorio por mi apoyo a los criterios que usted dice que aplica —y me parece bien que así sea—, es decir, los criterios de austeridad que se aplican a Puertos del Estado, pero a veces una inversión modesta en la satisfacción del personal ayuda sobremedida a mejorar la competitividad de los trabajadores de las autoridades portuarias.

El segundo tema, como usted conoce a la perfección, es que desde el año pasado, en que se permitió la exportación de animales vivos, bovino y ovino, desde el puerto de Tarragona, treinta barcos han zarpado mayoritariamente con destino al otro lado del Mediterráneo. Esto ha supuesto una reducción de costes y un beneficio importante para los ganaderos intensivos o de engorde. Ahora se ha convertido en una necesidad la ampliación de los horarios del servicio veterinario del puerto de Tarragona y que sea un puerto exportador las veinticuatro horas del día, porque permite cumplir la normativa de bienestar animal y reducir los tiempos de espera. Y se corre el riesgo de que se produzca la fuga de esas exportaciones, provenientes del valle del Ebro y también de Castilla y León, al puerto francés de Sète. En este sentido,

le pido no solo su opinión sino también su ayuda para hacer las gestiones pertinentes allá donde corresponda.

En relación con la conectividad de los puertos con el ferrocarril, el hecho de que los puertos del Estado estén conectados con ferrocarril de ancho UIC es muy importante para la competitividad de la economía al bajar los costes logísticos, facilitar las exportaciones y las importaciones. Esta importancia es aún mayor en los puertos de Cataluña y Valencia, ya que permitirán captar tráfico de origen o destino a Europa, sobre todo el que proviene de Asia, ahorrando entre cuatro y cinco días de tránsito respecto de los grandes puertos del norte de Europa. La política de Puertos del Estado es que una parte o la totalidad del coste de la conectividad con el ferrocarril de ancho internacional lo asuman las autoridades portuarias, como es el caso —usted mismo lo ha comentado— de Barcelona, 50 millones de euros, Cartagena, o incluso Tarragona, que se paga la estación intermodal, se paga los accesos de dentro e incluso los accesos de fuera, sean de tren o de vehículos. Y mi pregunta es: ¿no sería importante que estas obras las financiara totalmente ADIF, o a quien le correspondiera, y liberar esos recursos para que las autoridades fueran más competitivas y pudieran, por ejemplo, rebajar aún más las tasas?

Usted ha comentado, y yo lo he leído en la revista *El Vigía*, que la comunidad portuaria busca soluciones al recorte de personal en la aduana y el SIF. Las empresas exportadoras e importadoras del *port* de Barcelona han visto cómo el plazo de tiempo para realizar sus operaciones ha aumentado debido a la reducción de personal en aduana y del personal en los servicios de inspección en frontera. Usted ha dicho que están trabajando en ello, y me gustaría que puntualizara qué puede hacer Puertos del Estado para ofrecer un servicio de inspección amplio y adaptado a las necesidades del tejido empresarial. Y aunque sé que ese personal no corresponde a Puertos del Estado, como es evidente —es Agencia Tributaria o inspección—, me gustaría que me pudiera comentar qué es lo que puede hacer Puertos del Estado y en qué se pueden concretar las medidas para solventar el problema.

Nada más. Le reitero mi felicitación por los resultados del ente. Sin duda, es el que mejor funciona de todos los entes públicos que en estos momentos tiene el Estado español. Y le deseo a usted y a toda la comisión unas felices fiestas de Navidad.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senador Sendra.
Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señor presidente.

Como han hecho mis compañeros, en primer lugar quiero agradecer la comparecencia del señor Llorca y la información que nos ha trasladado. Y por si alguien se ausenta, quiero felicitar por las fechas que vienen a todos los asistentes y a los trabajadores de la Casa, por supuesto.

Con respecto al tema que nos ocupa, he echado de menos más explicaciones sobre la actividad que realiza el organismo público Puertos del Estado, que es el que hoy rinde cuentas. Porque hemos podido tener conocimiento de la actividad conjunta, sumada, de todas las autoridades portuarias, pero también tengo interés en saber qué actividades y trabajo está desarrollando el organismo público Puertos del Estado más allá del de auditoría de las acciones de las autoridades portuarias. También tiene encomendadas otras funciones, de intermediario con la Administración del Estado, de colaboración con todas las autoridades portuarias, y a lo largo de mi intervención haré referencia a ese tipo de funciones, a la de colaboración con las autoridades portuarias, para conocer qué actividades se están desarrollando.

Efectivamente, la experiencia de los puertos en España es una experiencia de éxito, que viene de la suma de la gestión de todas las autoridades portuarias, de distintos colores. Y probablemente también sea el resultado de las leyes que hemos ido construyendo a lo largo de la democracia, las cuatro leyes importantes que han ido impulsando la actividad y la competitividad de nuestros puertos, incorporando a las comunidades autónomas a los órganos de decisión y liberalizando parte de la actividad del sector. Son leyes que han permitido que los puertos sean hoy competitivos.

También creo que la inversión que se ha venido haciendo era necesaria, aunque hoy de manera casi soslayada se critica o se da a entender que puede haber sido equivocada. Yo creo, repito, que era necesaria y que es una decisión acertada poner a nuestros puertos en capacidad de competir y crecer en los próximos años. Ahora a lo mejor hay que mantener las inversiones —como decía en la Comisión de Presupuestos—, pero reorientarlas en otro sentido —creo que en eso estamos de acuerdo—, a la conectividad de los puertos, que es lo más importante en estos momentos. Pero yo no rebajaría el ritmo inversor, y menos en una situación de paro como la que tenemos, porque es necesario para crear empleo y además mejoraría la economía en su conjunto y haría a los puertos más competitivos en una actividad

que es claramente global —como ha descrito usted—, abierta, competitiva tanto a nivel interno como externo de los propios puertos, dentro de España y en Europa y el resto del mundo. Además, hay que perseguir la especialización. Y, por supuesto, las reformas portuarias tienen que potenciar la conectividad, como aquí ha puesto de manifiesto prácticamente todo el mundo.

A mí me preocupa —creo que a todos ustedes también, y en particular al presidente de Puertos del Estado— la evolución que están teniendo en estos últimos años las mercancías y el movimiento de pasajeros en nuestros puertos. Es verdad que tienen buenos resultados, pero en 2011 crecían tanto las toneladas que pasaban por nuestros puertos como el número de pasajeros de crucero, en 2012 crecieron las toneladas y disminuyeron los pasajeros, y en 2013 vamos con cifras negativas en los dos campos toneladas y número de pasajeros; y crisis había antes y ahora. Es verdad que en su día se tomó la decisión de rebajar las tasas, lo que probablemente ayudó a impulsar, una medida que el Gobierno también ahora apuesta por tomar. Y le digo lo mismo que le dije en la Comisión de Presupuestos: creo que esa medida hay que suplementarla con la posibilidad de que los puertos, por la gestión independiente que tienen, puedan decidir cómo aplicar esas rebajas de forma flexible, porque no todos están en las mismas circunstancias. Tampoco hemos profundizado en cómo está cada uno. Un déficit o un elemento que podríamos subrayar como negativo es que la evolución que están teniendo los puertos es diferenciada, no están creciendo homogéneamente. Los puertos más grandes están creciendo mucho, con más ritmo, y los puertos medianos crecen, pero en general de forma más lenta. Y creo que esa evolución diferenciada tiene que atenderla un organismo como Puertos del Estado y contarnos qué estrategia tiene para ayudar a que crezcan con fuerza los puertos más pequeños.

En cuanto a la conectividad y a la importancia que tiene la ubicación estratégica de los puertos, quiero subrayar un déficit en la conectividad de los puertos mediterráneos. La ubicación estratégica de España, sobre todo con el Estrecho de Gibraltar, por el que pasan más de 110 000 buques al año o se mueven más de 500 millones de TEU, es un potencial enorme. La propia ministra hace un par de semanas hacía referencia a la importancia que tenía y a la posibilidad de atender los movimientos este-oeste y también norte-sur, entre África y Europa. Son palabras de la ministra, que hablaba de la importancia de las conexiones ferroviarias y volvía a focalizarlas en el corredor mediterráneo y en las inversiones que se están haciendo. Llamo la atención sobre esto, porque se está desconectando la parte sur de España, toda la zona de Andalucía queda fuera del corredor mediterráneo en las inversiones. De hecho, no hay inversiones en Almería y Granada, con lo cual se va a desconectar toda Andalucía del corredor ferroviario mediterráneo en el ramal costero, que es donde se están haciendo inversiones muy fuertes en los últimos tres años y en los últimos dos años —y la prevista para el año que viene supera los 3300 millones—, mientras que en el ramal central del corredor ferroviario mediterráneo solo hay 65. Yo no sé si la autoridad de Puertos del Estado, el presidente, en esas conversaciones y con las competencias que tiene de coordinación y relación con el Gobierno, evalúa cómo resolver la conectividad del puerto de Algeciras y cómo mejorarla, porque la verdad es que las inversiones en la red ferroviaria para este puerto, que es el más importante de España, son pocas.

También me gustaría que nos contara cuándo va a dar los resultados de sostenibilidad, porque la ley obliga a que se hagan de manera anual y que se pase el informe, y yo no lo encuentro, y son datos muy importantes. Usted ha descrito las mercancías que se mueven en los puertos, fundamentalmente petróleo, derivados, nos ha hablado de metalúrgicos, el carbón etcétera. Todos estos productos detallados en los informes de sostenibilidad, como fijaba ya la Ley 33/2010, son necesarios, importantes y debemos prestarles atención, y tampoco se ha hablado aquí de ello.

El señor VICEPRESIDENTE(Rodríguez González): Senador, tiene que ir finalizando.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Termino enseguida, y dejaré una parte, la de los números, para la siguiente intervención.

Me gustaría también que me dijera qué actividad está desarrollando Puertos del Estado para potenciar, puesto que esto es un mercado global, la actividad de los puertos españoles en su mercado internacional. Me gustaría conocer qué trabajo se desarrolló en Miami, donde tuvo lugar la relación más importante entre empresas y puertos.

En la próxima intervención hablaré de los datos económicos, que también son importantes y queremos abundar en ellos.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senador.
A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señor presidente.

Señor Llorca, agradezco enormemente su comparecencia porque demuestra nuevamente la transparencia que tiene el Gobierno de España en la gestión pública que realiza y, sobre todo, por algunos datos que usted nos ha facilitado.

Yo voy a dar unos datos para que el portavoz socialista vea efectivamente que los números son buenas razones y no son números que se quedan en meros propósitos.

España no requiere financiación internacional neta por primera vez en catorce años. Supera el EBITDA de la balanza comercial por primera vez en veinte años. La prima de riesgo está en torno a 240 puntos, cuando en julio del 2012 hablábamos de una intervención con 638 puntos. Crecimiento de la inversión extranjera, un 11,3% a lo largo del primer semestre del 2013. Situaciones como las exportaciones en máximos históricos, con un incremento prácticamente del 8,3%. Récord histórico de turismo internacional, 54 millones. Todo ello, señor Llorca, se consigue gracias a su actividad, a través de su trabajo y del de su gente y de los 60 000 empleados del Grupo Fomento. Esa responsabilidad, desde luego, conforme usted nos ha dicho, es muy seria. Se ve, además, muy acrecentada porque prácticamente el 60% del producto interior bruto se genera en las provincias costeras, donde ustedes tienen esa actividad. Y, como usted también nos ha dicho, cerca del 80% del comercio exterior español, sin olvidar los casi 100 000 trabajadores directos y los 175 000 inducidos, son producto de esa impresionante actividad que se desarrolla en esas zonas costeras.

Por ello, después de esa actividad que usted nos ha relatado, cómo no nos vamos a alegrar de que el incremento del tráfico de mercancías, en especial las importaciones, esté en el entorno del 5% y, además, en un sector, como usted bien nos ha relatado, el de contenedores, básicamente en el de los graneles líquidos, debido a que las pymes, ese sector al cual el Gobierno de España está prestando una gran atención a través de todas las medidas tomadas, es uno de los elementos en los cuales está incluida la exportación.

Hablábamos también, como he dicho al principio, del incremento del turismo, pero ello ha sido debido a esa magnífica gestión que está realizando a través de lo que es la actividad turística de los cruceros que atracan en nuestros puertos.

Evidentemente, las previsiones son muy buenas para el incremento del tráfico de mercancías en los puertos españoles, en esos 46 puertos de interés general que tenemos en España, porque estamos hablando de unas perspectivas, como también hemos leído y nos ha dicho en diversas ocasiones, de casi 495 millones de toneladas métricas. Son unas cifras espectaculares.

La actividad que están realizando ustedes está basada en la realidad, en la realidad de una gestión eficiente, racional y conteniendo la deuda, que nos va a permitir, como usted también nos ha relatado y gracias también a la gestión de su equipo, a que la actividad en los puertos sea sostenible económica y financieramente.

Agradecemos, como no podía ser de otra manera, esa versatilidad que tienen ustedes de acomodarse cuando la situación económica va bien reduciendo las tasas que va a poner en manos de los particulares esos 56 millones de euros, sin olvidar esos 5 millones añadidos, que usted nos ha dicho, para fomentar —ahora entraré en ello en el poco tiempo que me queda— lo que es la estrategia logística nacional. Y en ese aspecto entendemos que es fundamental, tal y como ha enunciado la ministra en muchas ocasiones, la reducción de la deuda. Ese es uno de los objetivos fundamentales del Ministerio de Fomento, y esos aproximados 200 millones que ustedes han conseguido en estos pocos años que llevan dirigiendo los destinos de esta magnífica empresa, demuestra que lo están consiguiendo.

Centrándome en la actividad estratégica y en la actividad logística, no quiero dejar de recordar lo que sucedió el día 25 de noviembre en Cádiz, que fue la presentación de ese magnífico plan de estrategia logística para optimizar el transporte de mercancías y aumentar la competitividad de la industria. Es un proyecto muy ambicioso que, como todos ustedes saben, consta de dieciocho actuaciones a impulsar, cuanto antes mejor, y con una inversión importante de 8000 millones de euros porque no hay que olvidar que el sector de la estrategia logística afecta al 5,5% del producto interior bruto y a más de 870 000 puestos de trabajo. Aquí es donde los puertos están jugando un papel fundamental, tal y como usted nos ha relatado. Es prioritario tener esa interconexión para que el transporte sea intermodal puertos-ferrocarril, y es un modelo de colaboración, como usted también nos ha relatado, el que están imprimiendo ahora

con ADIF tanto para lo que nos decía, el acceso, como el mantenimiento de los accesos vía ferrocarril. Por eso, yo y el grupo al cual represento, apoyamos todas esas decisiones. Y, sobre todo, están también potenciando, de manera importante, una figura que todavía no es conocida fuera de lo que es la actividad exportadora-importadora, las ZAL, las zonas de acción logística en los puertos.

Continuaré en el turno de portavoces con otros temas que me interesan, fundamentalmente de la estrategia logística, para preguntarle, por ejemplo, el papel de futuro que ve usted en la TELOF de Pancorbo, en la terminal logística ferroviaria, derivada de un buen trabajo con la Autoridad Portuaria del puerto de Bilbao.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senador Mateu.

En turno de réplica, tiene la palabra de nuevo el presidente de Puertos del Estado.

El señor PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (Llorca Ortega): Muchísimas gracias.

Contestaré por orden a los portavoces de los distintos grupos que han formulado preguntas concretas. Quiero agradecer, en cualquier caso, a la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco sus palabras porque no ha hecho ningún comentario negativo a mi intervención, como tampoco el representante de Entesa, lo que también se lo agradezco, ni el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, el senador Sendra, que ha hecho unos planteamientos básicamente asociados al puerto de Tarragona. La primera cuestión que planteaba el senador era que, siendo Tarragona uno de los puertos más importantes en volumen de tráfico, cómo estaba catalogado de categoría 1.

Quiero informar a sus señorías que los puertos tradicionalmente, que no ahora, estaban agrupados en cuatro grupos, de tal forma que no tanto los sueldos de los trabajadores, sino la propia estructura de los puertos dependía de que un puerto estuviera en una categoría o en otra. Es decir, de lo que se trataba era de acomodar históricamente la estructura de los puertos a una estructura laboral asociada.

En este momento esta situación ha sido superada de facto porque el Gobierno decidió catalogar las empresas públicas, los organismos públicos en otro tipo de grupos, y los puertos ya no están en cuatro grupos, sino que están en dos, pero aún tenemos herencias respecto a la organización asociada a los cuatro grupos porque aún no ha evolucionado. Esperamos que en el año 2014 tengamos negociaciones con la CECIR para acomodar la adaptación de los puertos a la nueva organización del sector público estatal, en el que los puertos básicamente van a estar en dos categorías, exactamente la categoría 2 y la categoría 3 de empresas públicas. Por tanto, también hay que acomodar a esta situación los temas laborales asociados a los puertos. El estar en una categoría o en otra está asociado el sueldo de los presidentes de los puertos, el sueldo de los directores y, lógicamente, una empresa con mayor potencial de negocio, con mayor cifra de negocio, con mayor movimiento de mercancías, con mayores responsabilidades, tiene una estructura tradicionalmente laboral y salarial diferente de un puerto a otro. Como señalo hay que acomodarlo a la nueva organización del sector público estatal que ha fijado el Gobierno en fechas relativamente recientes.

El segundo planteamiento que hacía el senador Sendra era el relativo a un tráfico muy importante en Tarragona, y no solo en Tarragona, sino, por ejemplo, en Cartagena y recientemente en Huelva, que es un tráfico que antes no existía, que es la exportación de animales vivos. Los países árabes, sobre todo, no admiten exportación de carne muerta y, especialmente en el sector ovino, caprino y vacuno hay cada vez una más creciente exportación de animal vivo desde nuestros puertos. (*La señora presidenta ocupa la Presidencia.*) Yo creo que el primero que hizo ese desarrollo fue Cartagena de forma muy exitosa, luego se ha incorporado Tarragona al servicio de su sector ganadero inmediato incluso de otras zonas del país y recientemente está empezando a mover este tipo de tráfico muy interesante también el puerto de Huelva, sobre todo para la exportación de Extremadura. Como dice la presidenta de Huelva: los borregos de Extremadura. Es decir, utiliza esta palabra y siempre busca nuestro apoyo.

Evidentemente, un competidor del área de Tarragona es el puerto francés de Sète, que no es grande, pero tradicionalmente exportador de animal vivo. Y la competitividad de este tráfico está en la organización del PIF.

Yo creo que con la CORA, con los nuevos mecanismos que ha fijado el Gobierno de coordinación y de simplificación de la Administración, se va a lograr un avance muy importante en este campo. Creemos que uno de los aspectos más importantes para la competitividad de los puertos —el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha incidido en este asunto— es organizar todos los controles en frontera de los servicios aduaneros y paraaduaneros. En eso estamos trabajando en el ámbito de la ventanilla única y,

también, de la polivalencia, de modo que la gente que se dedica a sanidad vegetal o animal pueda hacer otras funciones, de tal forma que no haya una multiplicidad de funcionarios para cada caso. Estamos en la función pública, y un defecto que tenemos en ese ámbito es que el funcionario acaba a una hora determinada y, a veces, no hay disponibilidades para pagarle horas de dedicación fuera de su horario laboral. Estamos haciendo un gran esfuerzo en ese sentido. Y tengo que decir aquí que en el ámbito de aduanas estamos trabajando muy estrechamente con Aduanas, del Ministerio de Hacienda, y con una dirección general clave desde mi punto de vista, que es la de Coordinación de la Administración Periférica del Estado, con cuya directora general, Carmen Arias —si no recuerdo mal—, estamos trabajando intensamente para poner un poco de racionalidad en el funcionamiento de los servicios de control en frontera en nuestro país.

Lógicamente, en muchos casos los tráficos pueden irse justamente por rigideces en los controles de frontera, por duplicidades en los controles en algunos casos para no confluir. Pongo un ejemplo para que se me entienda. Si cada uno de los servicios paraaduaneros o aduaneros señala cuáles son los contenedores que tiene que analizar o que controlar, podemos llegar a un posicionamiento de contenedores exagerado que no pasa en otros países. Estamos trabajando para que entre todos los organismos se haga una evaluación del riesgo y, por tanto, que el contenedor que se vaya a inspeccionar lo inspeccionen todos los servicios simultáneamente.

En el caso de los animales vivos es fundamental la presencia del veterinario del PIF, porque la legislación es muy estricta sobre el bienestar animal en estos aspectos. También hay una parte de animales que mueren en todo este proceso y, por lo tanto, es fundamental. Estamos trabajando tanto en Cartagena como en Tarragona, como en Huelva recientemente, para que este tráfico se consolide y el sector ganadero de nuestro país tenga facilidades para exportar a terceros países. En el caso de Tarragona hay un interés, incluso específico, de quien controla en el territorio a estos funcionarios, que es la subdelegación del Gobierno, y está totalmente implicada. Bien es cierto que también puede pasar que algunos funcionarios aprovechen estas posiciones justamente para reivindicaciones laborales, que es un poco lo que está pasando en Tarragona, aumentos de niveles y otro tipo de efectos que cuando se tiene un elemento de presión, como es la pérdida de un tráfico, van por ese camino. En el caso de Tarragona, específicamente, no parece que haya una negación por parte de los funcionarios, sino que están presionando para que se puedan mejorar sus niveles. También estamos trabajando con la Dirección General de Administración Periférica del Estado para arreglar estos temas.

Respecto al coste asumido por las autoridades aeroportuarias, hay un nuevo elemento que hemos implantado desde Puertos del Estado, de tal forma que cuando negociamos los planes de empresa, aquellas autoridades portuarias que vemos que tienen recursos suficientes para afrontarlo, les estamos recomendando un avance en la inversión por la vía de que los puertos financien de una forma parcial o total sus accesos ferroviarios. Como saben sus señorías, las restricciones presupuestarias del Estado y, particularmente la situación financiera del propio ADIF, hacen que quizás se tengan que priorizar algunos elementos que no son los accesos ferroviarios a los puertos. Nosotros queremos colaborar para que los puertos tengan acceso ferroviario lo antes posible. Entendemos que es un elemento fundamental de competitividad y, por tanto, también va en beneficio del propio puerto y de la propia comunidad portuaria. En consecuencia, no vemos que parte de ese coste pueda ser asumido por las autoridades portuarias. En el caso de Cartagena ha asumido el cien por cien del coste la Autoridad Portuaria de Cartagena, que debido a su mix de tráficos está en una situación financiera tremendamente saneada y no le supone ningún esfuerzo especial asumir ese coste. Y colaboramos incorporando al dominio público portuario aquellos terrenos en los cuales vamos a asumir la financiación de la conexión ferroviaria. Por tanto, no es que se hagan actuaciones fuera del territorio de los puertos, sino que lo que hacemos es incorporar el territorio que financian a las propias autoridades portuarias. Como saben sus señorías, la responsabilidad de financiar toda infraestructura ferroviaria en el interior de la zona de servicio de los puertos corresponde a la autoridad portuaria y no al ADIF. Es decir, es un mecanismo que utilizamos, incorporamos al dominio público portuario aquella zona que vamos a financiar y, por tanto, ya la obligación de financiarla es de la autoridad portuaria.

En ese sentido, yo estoy muy satisfecho del acuerdo entre nosotros, la autoridad portuaria y ADIF para financiar los accesos portuarios al puerto de Barcelona. Yo creo que, además, se ha hecho un esfuerzo en un proyecto de mínimo coste. Se ha elaborado un análisis del proyecto que ha permitido, con un coste mucho más reducido, y a través de la traza de Ferrocarriles de la Generalidad, poder acceder con los tres anchos, tanto el métrico como el ibérico como el UIC. La Generalitat ha dado su acuerdo

también a este convenio general y, por tanto, que los puertos colaboren progresivamente en dotarse de mejores infraestructuras ferroviarias siempre que tengan excedentes, me parece razonable. Incluso estamos trabajando en la idea de generar un fondo ferropuerto, de tal forma que aquellas autoridades portuarias que por su situación financiera, por ser pequeñas o por no tener recursos suficientes, no pudieran colaborar, que la solidaridad de los puertos españoles les pudiera dotar de infraestructuras nuevas en el ámbito ferropuerto.

Respecto a los recortes de personal, que es la cuarta cuestión que el senador Sendra me proponía, ya lo he contestado con respecto al PIF. Es decir, los asuntos de coordinación de los organismos de control en frontera, tanto aduaneros como paraaduaneros, es un elemento fundamental de competitividad para los puertos. Es un proceso difícil porque confluyen muchas administraciones. Yo creo que las iniciativas de CORA van a permitir avanzar en este sentido de coordinación entre elementos de control que pertenecen a diferentes ministerios. Estamos hablando de Industria por el SOIVRE, estamos hablando de sanidad exterior por parte del Ministerio de Sanidad, estamos hablando del Ministerio de Agricultura por sanidad vegetal, sanidad animal, estamos hablando de las aduanas a través del Ministerio de Hacienda, y coordinar todos estos aspectos no es fácil. No solamente en España, en muchos países existe el mismo problema, y la solución es trabajar en el ámbito de ventanilla única. Es decir, se trata de compartir información entre todas las administraciones, compartir posicionamiento por parte de todas las administraciones y generar mecanismos que permitan que los clientes de los puertos, tal como hemos hecho del lado marítimo, del lado también del control de los organismos aduaneros y paraaduaneros, toda la información vaya a una única ventanilla, que esa información se reparta en todos los organismos, y que de una forma coordinada se señale, después de un análisis de riesgo, cuáles son los contenedores, las mercancías, que deben ser inspeccionadas, y simultáneamente que todos los organismos actúen sobre la misma, de tal forma que no suponga paradas en fronteras, alargamientos innecesarios y costes para los clientes, que redundan de una forma directa sobre la competitividad del puerto.

En ese sentido, ya lo he señalado en mi intervención, hemos conseguido conjuntamente con otros países fondos de la Unión Europea, a través de fondos TEN—T, para trabajar en una ventanilla única europea, que va por la línea del mecanismo *Blue Belt*, para que las fronteras marítimas de la Unión Europea funcionen como las fronteras terrestres, y para eso es fundamental trabajar en estos mecanismos de ventanilla única. En este momento tenemos en Puertos del Estado el proceso de contratación de esa ventanilla única, financiada con más de un millón de euros por parte de la Unión Europea. Creo que es una asignatura pendiente del país, sin lugar a dudas. Y estamos trabajando con los diferentes ministerios, en el ámbito de CORA y fuera de CORA, y sobre todo también con la colaboración de la Dirección General de Administración Periférica del Estado, para tener una ventanilla única en el menor tiempo posible. Tenemos ya un puerto piloto como Vigo, en el que se está trabajando y que está dando buenos resultados, tal como señalan los propios usuarios del puerto.

Creo que con esto contesto a todas las cuestiones que el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* me formulaba.

Respecto a las cuestiones que me requería el portavoz del Grupo Socialista, la primera es sobre la actividad de Puertos del Estado. Normalmente, cuando hablamos de puertos, hablamos del consolidado de la actividad y entendemos que lo que interesa fundamentalmente es cómo evolucionan los puertos en su función principal de agentes en el territorio en el que se desarrolla un intercambio modal. Pero, evidentemente, es bueno y es importante conocer qué actividad hace Puertos del Estado.

En el ámbito europeo el papel de Puertos del Estado es un papel atípico, que en este momento existe en muy pocos países europeos, pero nos estamos dando cuenta cada vez más —y así nos lo dice la Unión Europea— de que el papel de Puertos del Estado es muy valorado en el ámbito de la Unión Europea como interlocutor general de los gobiernos respecto al sector portuario, que en muchos países no existe. Incluso en la propuesta de reglamento de transparencia financiera de los puertos y de acceso a mercados de servicios portuarios, en el que se está trabajando en este momento en la Unión Europea y que ya presentó la Comisión, se empieza a generar una especie de organismo supervisor en el ámbito portuario inspirado —tal como nos dice la Unión Europea— en el propio Puertos del Estado.

Puertos del Estado tiene el papel principal —tal como fija la ley— de impulsor de la política portuaria de transportes del Gobierno en el sector portuario y tiene una función muy importante en el control de la eficiencia de las propias autoridades portuarias. Es, en cierta medida, el organismo regulador del sector portuario en España y, desde mi punto de vista, la ley da unos mecanismos muy importantes de intervención en la gestión de los puertos. Yo creo que el elemento fundamental es la discusión del plan de

empresa con cada una de las autoridades portuarias. Hay gente que no comparte esta visión, pero a mí me parece que estamos en un ámbito de cogestión o de gestión compartida entre las autoridades portuarias y el Gobierno del Estado a través de Puertos del Estado, y estamos en un ámbito en el que los modelos portuarios han sido novedosos en este país, porque con la participación de las comunidades autónomas no estamos en un modelo estrictamente jerárquico, sino que estamos en un modelo de pacto, y eso tiene su virtualidad y su valor en un escenario en el que el puerto tiene una importancia territorial fundamental, una incidencia en la planificación territorial muy importante.

Una gran parte de los esfuerzos de Puertos del Estado está en la interlocución diaria con las autoridades portuarias y en las interlocuciones anuales para generar el acuerdo del plan de empresa que fija el marco en el que la autonomía de gestión de la autoridad portuaria se mueve día a día. Por tanto, es un órgano más bien administrativo y de regulación e impulso de políticas en el ámbito de los puertos, como organismo a través del cual se produce la interlocución entre autoridad portuaria y cualquier organismo del Estado. Es decir, cuando hacemos tramitaciones ambientales de proyectos, cuando trabajamos con los convenios colectivos, cuando tratamos temas de personal en general con la CECIR, cuando hay planteamientos con el Ministerio de Industria, hay una interlocución directa entre la autoridad portuaria y los diferentes órganos de la Administración a través de Puertos del Estado. Y, desde luego, la Ley de puertos da muchas funciones administrativas en los puertos al Ministerio de Fomento, tanto al Consejo de Ministros como al propio Ministerio de Fomento, en el sentido de que todas las órdenes de valoración de suelos, todas las órdenes de delimitación de espacios portuarios, es decir, muchos aspectos de la actividad portuaria pasan obligatoriamente por Puertos.

Cuando un puerto quiere participar en una sociedad participada se exige un informe de Puertos del Estado; si hacemos una valoración técnico-económica sobre la bondad de esa participación, sobre la seguridad o la viabilidad del proyecto en el que quiere participar la autoridad portuaria; cuando hacemos los convenios con ADIF y potenciamos la actividad ferroviaria se hace a través de Puertos del Estado y, por tanto, la labor administrativa de Puertos del Estado y de actividad asociada a la regulación de los puertos es muy importante.

Hay otra cuestión fundamental que nos está generando mucho trabajo, después de la ley que pactamos con el Partido Socialista en el año 2010, que es el informe vinculante de todos los pliegos reguladores de los servicios portuarios, de tal forma que es un elemento que nos permite impulsar desde Puertos del Estado políticas de apertura de los mercados, políticas de seguridad y garantizar la eficiencia de los servicios a través de todos estos mecanismos que la ley nos da. Y tenemos además muchas iniciativas fijadas por ley o propias, como es la gestión del Observatorio de Servicios Portuarios y algunos otros elementos, como recomendaciones dentro del ámbito del transporte terrestre y otros. Asimismo, tenemos algo que no está aún suficientemente desarrollado porque el sector privado nos va demandando progresivamente: somos una especie de órgano de arbitraje respecto a los problemas que pueden surgir en los puertos entre los prestadores de servicio o, a su vez, problemas de competencias entre las autoridades portuarias para diferentes casos. Por tanto, de alguna forma no somos estrictamente un regulador de mercado, pero sí tenemos una actividad muy importante en ese ámbito.

Dicho esto, voy a hablarles de cuáles son los gastos de explotación más importantes de Puertos del Estado y que consumen prácticamente el 40% de todos los gastos de explotación —y me gustaría señalarlo por la incidencia y la importancia que tiene para este país—. Prácticamente, Puertos del Estado es la agencia meteorológica marítima de este país; es decir, el Instituto meteorológico no asume la meteorología marina —no la ha asumido históricamente— y esta es una parte muy importante de la actividad de Puertos del Estado, con un equipo técnico y científico de primer nivel en el mundo y con una facilidad para conseguir proyectos europeos en el ámbito del desarrollo tecnológico importante.

Todos los puertos, a través de la aportación que hacen a Puertos del Estado financian toda la red de monitorización del medio marino en España. Tenemos boyas extendidas por todo el litoral en aguas profundas que miden el oleaje en tiempo real, mareógrafos, correntímetros, radares que miden todos los aspectos asociados a la meteorología marina, y hacemos además la previsión meteorológica a tres días respecto al oleaje que va a venir, lo cual es una herramienta fundamental para la explotación portuaria. Estos son costes muy importantes para Puertos del Estado, que los ha asumido desde hace muchísimos años, no es de ahora, estamos hablando de que las primeras boyas de este país se implantaron a finales de los sesenta, con datos reales ya en los setenta y ochenta y ya tenemos muchos datos consolidados. Yo soy de los que creen que es una actividad que mientras no sea asumida por otro organismo de la Administración del Estado la debemos seguir haciendo los puertos en beneficio del país —por ejemplo, la

náutica deportiva de este país, los surferos, etcétera, también observan constantemente las previsiones de Puertos del Estado—. En definitiva, es un elemento de servicio público un poco ajeno a la propia actividad reguladora de Puertos del Estado que consume una parte muy importante de los gastos de explotación.

Por finalizar este tema, en este momento, cuando se está trabajando en una red para prever tsunamis en este país, el papel de Puertos del Estado es fundamental conjuntamente con otros organismos del Estado. En ese sentido, quiero señalar que a veces estos temas de los tsunamis parece que no nos afectan, pero lo cierto es que desde la época romana están catalogados en todo el golfo de Cádiz tsunamis con efectos catastróficos para el país —el último fue el terremoto de Lisboa de 1755, que tuvo efectos muy importantes también en el golfo de Cádiz—. Por lo tanto, trabajamos en los ámbitos de prevención y de previsión en oceanografía y meteorología marina, que son materias muy importantes.

El segundo papel que planteaba el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista es un poco el compartir entre ambos los éxitos del modelo portuario. Yo soy de los que piensan que gran parte de los resultados que tenemos son porque tenemos un modelo portuario eficiente y de éxito, complicado desde el punto de vista institucional sin lugar a dudas —porque es complicado desde el punto de vista institucional—. Seguramente, desde fuera, si hubiéramos escrito algo para que funcionara hubiéramos generado el modelo portuario institucional de Puertos, pero tengo que decir, desde mi punto de vista —y fui presidente de Puertos del Estado también de 2000 a 2004; participé con el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso en la negociación de los acuerdos de la Ley de puertos— que es un modelo que funciona —yo estoy convencido de ello— y funciona desde el pacto, lo cual es un elemento a tener en cuenta. También tengo que decir que cuando nosotros trabajamos en Puertos del Estado con las diferentes autoridades portuarias o despachamos, porque despachamos, nunca miramos quién nombró o quién dejó de nombrar al presidente de la autoridad portuaria o el color de la autoridad portuaria porque todos tenemos el convencimiento de que estamos trabajando por los puertos de España, y los resultados lo demuestran. Por mucho que impulsáramos políticas desde Puertos del Estado en el ámbito de autonomía de gestión de las autoridades portuarias, si no hubiera un ámbito de convencimiento en las políticas a desarrollar, que son compartidas por todos, sería muy difícil tener el resultado que tenemos, sin lugar a dudas.

Donde ya no estoy tan de acuerdo con usted es en el tema de la inversión. En este país hemos hecho una inversión en puertos de la que todos somos culpables, aunque en la última fase se aceleró, pero tenemos unas inversiones portuarias en España, unas infraestructuras portuarias con sobrecapacidad, y ese también es un elemento que genera falta de competitividad —por el mantenimiento, por los gastos que comporta, por los gastos de amortización, etcétera—. Pero la quiero defender también, en el sentido de que hemos aprovechado —y muy bien— los fondos europeos y, por tanto, aquellas infraestructuras de difícil asunción por la iniciativa privada y con costes de implantación muy importantes, como son los diques de abrigo, que hubieran sido difícilmente asumibles en un ámbito de autosuficiencia económica pura y dura sin ayuda de los fondos europeos.

Por tanto, yo creo que la estrategia que hemos seguido es aprovechar esos fondos europeos para dotar a nuestros puertos de aquellas infraestructuras que nos permitían crecer, y eso es lo que se ha hecho; es decir, tenemos abrigo suficiente para los próximos veinte o veinticinco años, o más, habrá que ver la evolución de la demanda en estos años. Tenemos unos puertos preparados que, sin grandes inversiones, pueden afrontar un crecimiento sin problemas en las próximas décadas. Además, con la filosofía con la que estamos trabajando, con las bonificaciones que hemos puesto en la Ley de Presupuestos, con esa infraestructura básica hecha, es ya la inversión privada la que puede asumir una parte importante de las inversiones portuarias del lado marítimo que quedan en los puertos.

Así pues, es razonable que en los próximos años las inversiones portuarias sean cada vez menores. Nosotros hemos señalado que en esta legislatura sean unos 2000 millones de inversión pública, uno 500 millones por año, pero contando que va a haber mayor inversión privada —más de esos 500 millones anuales; en 2012 ya hubo mayor inversión privada que pública—, tenemos que bascular fundamentalmente en la inversión en conectividad, en dotar a los puertos de mejores instalaciones ferroviarias y viarias, que también es un elemento fundamental de la competitividad, y en esa política estamos con los puertos. Ya he señalado, cuando contestaba al senador Sendra, que los puertos están convencidos de que una parte importante de sus recursos debe ir a la mejora de conectividad en su territorio o incorporando territorio para asumirla.

El tercer punto que señalaba era la evolución de mercancías y pasajeros. Efectivamente, 2012 fue un año bueno por diferentes razones en el tráfico de los puertos, fundamentalmente por dos vectores: un importantísimo crecimiento de los graneles sólidos —el año agrícola no fue bueno y hubo mucha importación— y un tema muy puntual que permitió que los tráficos crecieran fue que el 1 de enero entraba un nuevo arancel, por decirlo de alguna forma, para el carbón, y las compañías térmicas acumularon mucho carbón en los puertos. Si vemos la evolución de las entradas en carbón comprobaremos que hay una punta tremenda a finales del trimestre del año 2012, que, evidentemente, produce una caída en el año 2013.

Hemos señalado que los puertos españoles van bien. En la parte final de mi intervención intentaba hacer un análisis de cuál es la situación internacional, y esa es la clave de lo que está pasando también en nuestros puertos en este momento. Actualmente se están perdiendo unos 50 000 TEU mensuales en el puerto de Valencia, y están pasando a Portugal, a Sines, con una estrategia clara de la segunda compañía naviera del mundo que es MSC. Las grandes navieras en este momento están presionando mucho a los operadores portuarios y estos a los puertos justamente para costes competitivos. Desgraciadamente, en los análisis que hemos hecho en el Observatorio de costes vemos que en los puertos españoles mover un contenedor está en el orden de 90 euros por contenedor en las terminales españolas de media, cuando en las terminales italianas, especialmente en Gioia Tauro, está alrededor de 35, y algo más de 30, pero no 35, en el puerto de Sines. Tenemos el puerto de Tánger Med, en la otra ribera del Atlántico, con una presión competitiva muy importante. Algeciras tiene una posición geoestratégica envidiable y, por tanto, está en mejores condiciones geográficas que otros puertos como puede ser Valencia.

Las navieras van a seguir presionando sobre todo para los tráficos de tránsito, y estos son los tráficos que están perdiendo. Por ejemplo, Barcelona tenía tráficos y ha dejado de tenerlos; está un poco periférica, y los costes que tenemos son importantes. Por tanto, los puertos españoles van a seguir teniendo un papel muy relevante para los tráficos de importación y exportación, es decir, los tráficos asociados a la economía productiva española; la asignatura pendiente que tenemos es mantener la posición de España en los tráficos de tránsito, que son tráficos que no generan muchos recursos a los puertos, más bien pocos —y ahora pondré el ejemplo de Algeciras—, pero generan conectividad, y la conectividad que genera son fletes más baratos y beneficios en costes logísticos para nuestros productos de exportación e importación. Esa es la clave y, además, generan algo también muy importante, y es que dan trabajo a una considerable masa laboral de estibadores.

Si perdiéramos los tráficos de tránsito o no fuéramos capaces de aguantar la presión competitiva a que nos someten las navieras, evidentemente, tendríamos un problema. 2013 está siendo un buen año hídrico y agrícola, con caída de graneles sólidos y también, aunque no muy importante aún, con bajadas del orden de 5 o 6% en los tráficos de tránsito marítimo internacional muy centralizados en las pérdidas que está teniendo el puerto de Valencia en este momento. Para mí la clave es seguir siendo competitivos e intentar rebajar costes; tenemos que flexibilizar —y no quiero entrar más en este debate— en el sector de la estiba española, sector que debemos coadyuvar a flexibilizarlo de alguna manera.

Saben sus señorías que tenemos una denuncia por parte de la Unión Europea respecto al régimen de la estiba española en el Tribunal de Luxemburgo. Vamos a ver cómo responde el Tribunal de Luxemburgo, pero la estrategia de la Comisión no solo con España —Bélgica es un caso parecido a España— es que los regímenes de estiba en los países no se ajustan a los tratados fundacionales de la Unión Europea. Por tanto, vamos a ver qué ventana nos abre respecto a la posibilidad de trabajar en la flexibilización del sector de la estiba en España. Porque de todos los costes que genera el paso de un contenedor en el puerto, en el caso del tránsito más del 60% son costes laborales de la estiba en España.

Vamos a acabar el año con una previsión muy razonable, con una bajada del orden del 3% de los tráficos, es decir, muy moderada, pero —y quiero señalarlo aquí— vamos a tener más ingresos con esa caída de tráficos en los puertos y más beneficios por la política de austeridad que estamos llevando. ¿Por qué más ingresos? Por una razón muy sencilla, porque el tráfico de tránsito es muy barato —es lo que se está perdiendo— y están aumentando los tráficos de exportación, que tiene tasas mucho más caras, de tal forma que en ese balance los ingresos de los puertos mejoran y acabaremos el año con unos beneficios del orden de los 250 millones de euros.

Voy a poner el ejemplo del puerto de Algeciras para que se entienda de forma clara lo que ocurre. En el puerto de Algeciras el tránsito marítimo es el 92%, y el 8%, en contenedores, es tráfico de *import-export*. Se recauda más en el puerto de Algeciras por el 8% de tráficos de *import-export* que por el 92%

de tránsito. Por tanto, no es un problema. Podemos tener problemas estadísticos, por decirlo así, pero en ningún caso la pérdida o la rebaja de los tránsitos portuarios nos podría llevar a tener a su vez problemas de viabilidad o de suficiencia financiera en nuestros puertos.

En cualquier caso, vamos a trabajar, y respecto a la rebaja de las tasas, tanto concesionales como de utilización, y a la de los servicios portuarios con la no indexación, en los nuevos pliegos vamos a tener un control muy estricto de cuáles son los costes de los servicios portuarios para la fijación de las tarifas máximas de los privados, etcétera, ya que todo va encaminado a que los puertos españoles sean cada vez más baratos y más competitivos porque, si no, con este poder tan descomunal de las navieras... Yo también confío en que los organismos europeos antitrust, etcétera, vean que esta es una alianza que en el fondo puede generar posiciones anticompetitivas en los mercados mundiales.

Respecto al déficit de conectividad de los puertos españoles, coincidimos; es decir, estamos trabajando en ello. La inversión en los puertos tiene que bascular del lado terrestre; tenemos que conseguir que los puertos estén bien conectados, y no solo los puertos mediterráneos, también los atlánticos; justamente una parte muy importante de los tráficos ferroviarios de este país son de graneles, están asociados a térmicas, asociados al sector siderúrgico; también el sector ferroviario en el norte de España es imprescindible. Quiero decir que, evidentemente, hemos de ir avanzando en la conectividad de todos los puertos en función de las necesidades presupuestarias. También en el de Algeciras. Yo creo que el esfuerzo que el ministerio ha hecho este año al introducir en los presupuestos una partida importante de 56 millones de euros para avanzar en los tramos de la línea Bobadilla-Algeciras ha sido importante.

Aquí, quisiera hacer una reflexión también importante. Con las infraestructuras que tenemos, el tráfico ferroviario y el tráfico ferropuerto se está produciendo en España. Y pongo un ejemplo en mi calidad de presidente de Puerto Seco de Coslada, aquí, en Madrid. El año pasado, en Coslada, no teníamos tráficos con el puerto de Algeciras, y, en cambio, la estrategia empresarial de la Naviera Maersk ha hecho que, con las infraestructuras que tenemos en el puerto de Algeciras y en la línea Bobadilla-Algeciras, tengamos un tráfico creciente de contenedores, de trenes semanales desde Algeciras a Madrid. Y eso es importante. Lo que nos dice también el sector ferroviario es que hay que hacer cosas para mejorar la conectividad, para que los trenes sean cada vez más largos, para que tengamos trenes de 750 metros, para que no tenga que haber doble tracción en las mercancías, etcétera. El sector privado en este momento, con la infraestructura que tenemos, está en condiciones de mover trenes desde los puertos y no debemos desaprovechar esta oportunidad, no debemos decir que tenemos que esperar a tener buenas infraestructuras para potenciar el tráfico ferroviario.

Y pongo otro ejemplo del sur —ya que usted, señoría, es también del sur—. El puerto de Sevilla era un puerto que no movía ferrocarril y, en cambio, ahora, con la misma infraestructura ferroviaria, es uno de los puertos que mueve más ferrocarril en sus relaciones con Madrid respecto a los tráficos en Canarias, lo cual quiere decir que si hay estrategias por parte del sector privado y voluntad por parte de las autoridades portuarias de hacer que el ferrocarril sea competitivo dentro de su propio territorio, con reducciones de tasas para ese tipo de tráfico, etcétera, estoy convencido de que vamos a tener una senda creciente de los tráficos ferroviarios con origen y destino en puerto en este país. Esto, yo también se lo digo a RENFE, y participa conmigo. Las compañías privadas han visto en los puertos un potencial de negocio muy importante y los que están trabajando en ese ámbito están consiguiendo una cuota de mercado ferroviario muy relevante. Hay estrategias empresariales de flotistas, de gente del transporte terrestre, que están pensando en el ferrocarril como una alternativa competitiva al transporte viario. Hay cosas —no sé si lo comenté en esta comisión— que a mí me llaman la atención. Nosotros estamos colaborando desde los puertos: hay trenes en este momento —o va a haberlos—, porque, por ejemplo, un conglomerado de navieros, transportistas terrestres, etcétera, ha apostado por la terminal de Nonduermas, en Murcia, para llevar fruta desde Murcia y que salga por Bilbao. Se va a hacer por ferrocarril, a través de una estrategia de la naviera MacAndrews. Hay trenes entre Castellón y el norte de España; cada vez salen más trenes de Barcelona hacia el norte de Europa —recientemente, la semana pasada, se han inaugurado nuevas líneas—. Estoy convencido de que el binomio ferrocarril-puertos va a funcionar con la infraestructura que tenemos. Evidentemente, seremos más competitivos con nueva infraestructura, pero no debemos pensar que con la que tenemos es inviable la potenciación del tráfico ferroviario en España.

El quinto punto es la nueva sostenibilidad. La nueva sostenibilidad se cierra cada año con los planes de empresa en cada uno de los puertos y, por tanto, cuando se firma el plan de empresa de la autoridad portuaria cada puerto tiene que presentar su memoria de sostenibilidad. Su señoría se refiere, estoy convencido, a la que presenta Puertos del Estado como conjunto de todos los puertos. Nosotros las

colgamos en la página web, es decir, no le damos más difusión que hacerlas públicas en la página web, y, si no tengo mala información, la correspondiente al año 2011 está colgada en la página web y la del año 2012, en este momento, está en fase avanzada de elaboración. Yo confiaba en que estuviera terminada antes de fin de año, pero me han dicho que, quizás, no sea posible; lo que sí va estar —es un avance en mi intervención de hoy— es la memoria de gestión que tenemos obligación de mandar al Parlamento cada año, que está lista en imprenta y, por tanto, en los próximos días la tendrán sus señorías a su disposición.

Actividad en el mercado internacional de Puertos del Estado. Aquí tenemos un planteamiento que a nosotros nos preocupa, que es compatibilizar la autonomía de gestión de las autoridades portuarias para que no haya una duplicidad o una exagerada presencia de los puertos españoles en viajes internacionales, a veces, con una justificación, como que todos los puertos van a Shanghái, todos los puertos van aquí, van allá... Los puertos compiten y, por tanto, tienen un sector empresarial asociado que también favorece que los puertos hagan su propia actividad comercial conjuntamente con su comunidad portuaria. En esta fase, nosotros tenemos una estrategia no de evitar o reducir o mediatizar —por decirlo así— la actividad comercial internacional de los puertos, pero sí hemos visto algunas sinergias que, conjuntamente, bajo el sombrero de Puertos del Estado, son más eficientes. Y hay alguna, como ha señalado usted, señoría, que ya es muy tradicional y que está dando muy buen resultado, que es la asistencia, bajo un paraguas único que se llama Puertos de España, que no Puertos del Estado —y matizaré por qué—, en Miami, una vez al año, en marzo normalmente, a la feria más importante de cruceros del mundo, donde se cierran gran parte de los contratos de escalas. Por ello, entendemos que es muy importante que los puertos españoles tengan una presencia institucional muy revelante, con un pabellón también muy importante, con una colaboración de las administraciones turísticas, los ayuntamientos y de las administraciones territoriales, respecto de las que se lleva una oferta conjunta. Y me gustaría señalar que ponemos no Puertos del Estado, sino Puertos de España porque, tradicionalmente, la Generalitat de Catalunya se ha incorporado al pabellón de Miami para sus puertos de Palamós, Vilanova y San Carlos y están muy contentos de que vayan conjuntamente todos los puertos para vender una oferta única en el sector de cruceros, porque los cruceros escalan en diferentes puertos y no se pueden quedar relegados, sobre todo Palamós, de esta actividad de turismo, creciente también en los puertos comunitarios. Este año tenemos noticias de que se quieren incorporar también los puertos de Baleares, me refiero a puertos autonómicos, porque San Antonio, Ciudadela, también tienen interés en estar en Miami. A nosotros nos agrada mucho que se valore nuestra presencia.

Este año, en Puertos del Estado hemos hecho cosas que no hacíamos. En las grandes ferias del sector de la logística y el sector del crucero, fundamentalmente, a nivel mundial, es importante tener un pabellón de los puertos españoles. Hay que dejar que los puertos tengan cada uno su personalidad propia dentro de este pabellón de tal manera que sus consignatarios, su sector empresarial, puedan negociar con subsectores, pero dentro de un ámbito de oferta única. En este sentido, hemos ido a Munich, a la feria más importante de transporte y logística que hay en Europa, con éxito, sin lugar a dudas, y también hemos ido a la feria más importante de cruceros, que con carácter bienal se celebra en el norte de Europa, que es la de Hamburgo, con un pabellón de Puertos de España, a la que también acudió con nosotros la Generalitat de Catalunya—. Y conjuntamente con la actividad del consulado y con el apoyo del Ministerio de Asuntos Exteriores hemos tenido una actividad promocional en este ámbito. Estamos valorando asistir también, bajo el sombrero conjunto, a otras ferias internacionales. Por ejemplo, ahora hay un interés en que estemos en una feria en Shanghái, e, incluso, parece que nos van a financiar la asistencia. Así pues, seguiremos trabajando en esa vía.

La actividad comercial es muy importante, pero me gustaría señalar que en los puertos es mucho más importante la actividad comercial privada. Es decir, el puerto, desde nuestro punto de vista, lo que tiene que vender es marca, marca puerto, es decir, puerto eficiente, puerto eficaz. Pero son los privados los que realmente mueven la actividad comercial, los que consiguen los tráficos, los que negocian con las navieras y, por tanto, la autoridad portuaria lo que tiene que hacer es coadyuvar, es unir a la comunidad portuaria para que haya promoción internacional de nuestros puertos.

Al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, le agradezco los comentarios. Estoy absolutamente de acuerdo con él en la importancia de la estrategia logística. Yo creo que es el primer Gobierno que plantea una estrategia logística para el país en conjunción con el sector privado. Hemos escuchado en Fomento las necesidades logísticas del sector de la automoción, del sector de la química, etcétera, y recientemente, hace unos días, firmábamos con Asterquigas —que, si no recuerdo mal, son los responsables del sector

químico— un convenio con ADIF, con presencia de la ministra. Creo que, sin lugar a dudas, la estrategia logística es fundamental para la competitividad de la economía española. Hemos vivido en un país con una proliferación exagerada, desde mi punto de vista, de polos logísticos, vacíos en este momento, por lo que hay que poner un poco de orden en todo este proceso para ser eficaz al servicio de la economía productiva española. Como ha dicho su señoría, se presentó en Cádiz, y yo creo que todo el mundo, y particularmente el sector privado, y también las comunidades autónomas, ha valorado el esfuerzo del ministerio de una forma importante y estoy convencido de que ese documento, Estrategia Logística, va a regir o va a incidir en los próximos años en la política inversora y en la política que se va a concretar en cada uno de los Presupuestos Generales del Estado para desarrollar toda la estrategia logística prevista en nuestro país.

Me ha hecho usted un comentario sobre el futuro. Usted es senador por Burgos. En cuanto a la TELOF en Pancorbo, que es la terminal logística del puerto de Bilbao, es una terminal dentro de la estrategia de los puertos de intentar ampliar su territorio, su *interland*, su área de influencia. En este sentido, el puerto de Bilbao valoró en un momento dado su implantación en la provincia de Burgos y en ese núcleo era importante. Desde Puertos del Estado se ha apoyado siempre el desarrollo de la plataforma TELOF. Se compraron los suelos, se han adjudicado las obras y ya están en marcha. Por tanto, se trata de una estrategia más para ampliar el territorio de influencia de los puertos. También he señalado que hemos autorizado una participación a Bilbao en la gestión de la terminal ferroviaria de Murcia, en Nonduermas. Asimismo, el puerto de Valencia y el de Bilbao han ganado, conjuntamente con el sector privado, la explotación de la terminal Plaza en Zaragoza. Ahora, recientemente, aunque aun no está autorizada, sí he tenido oportunidad de hablar con el sector y autoridades extremeñas —particularmente con el alcalde de Mérida— para que un consorcio extremeño, conjuntamente con la autoridad portuaria de Huelva en este caso, se hagan cargo de la explotación de la terminal ferroviaria de ADIF en Mérida, para intentar que todos los tráficos de Extremadura, que están saliendo por Portugal, fundamentalmente por Lisboa y Sines, puedan salir también por los puertos españoles en base a una estrategia consistente, no en cerrar fronteras, sino en que sea más competitivo salir por los puertos españoles. Los puertos españoles —y en Puertos del Estado apoyamos esta política— están por participar activamente en el desarrollo de la actividad ferroviaria en el país en lo que se refiere a la explotación de terminales, porque es en los nudos donde se rompe la carga, donde se produce la intermodalidad, en este caso terrestre, viaria y ferroviaria, que son clave para la competitividad de la cadena del transporte total y, por tanto, también para los tráficos ferroviarios de los puertos.

Con esto creo haber contestado a la primera ronda de preguntas.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias, señor presidente. Creo que sí ha dado cumplida respuesta a los distintos portavoces, pero corresponde un nuevo turno de intervenciones a los grupos.

Como el Grupo Parlamentario Mixto no está y el Grupo Parlamentario Vasco tampoco, pasamos al turno del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El senador Martí Jufresa tiene la palabra, por tiempo de cinco minutos.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

Voy a ser breve, pero sí quiero dejar constancia de dos reflexiones a modo de apunte: la primera, sobre el puerto de Barcelona. El futuro de su estrategia se basa —algo compartido cada vez más por todo el mundo— en este aspecto dificultoso que señalaba el presidente: el tránsito, los cruceros —bastión conquistado con esfuerzo pero con gran éxito—, con la idea de ser puerta sur de Europa, con la alianza del consorcio de la zona franca, que —seguro— va a organizar esta estrategia. Por tanto, situada en este punto tan delicado, va a requerir apoyo trabajo conjunto por parte de todas las administraciones y un suplemento de inversiones y de esfuerzo para conseguir algo que va a ser, que debería y que puede ser absolutamente estratégico para Barcelona, para Cataluña y para toda España en ese contexto internacional que describía con precisión el presidente.

Segunda reflexión, no tanto para el presidente de Puertos sino para el Grupo Parlamentario Popular. Hoy hemos coincidido todos en que un modelo de gestión descentralizado en red con control público y gestión directa público-privada es bueno/muy bueno para los puertos de España. Esto configura un modelo de pacto de integración entre todas las administraciones y tiene un gran consenso político.

Lo dejo ahí y lo retomaré en la moción consecuencia de interpelación sobre los aeropuertos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió*, tiene la palabra el senador Sendra.

El señor SENDRA VELLVÉ: Gracias, señora presidenta.

Señor Llorca, gracias por sus explicaciones, extensísimas y muy completas. La verdad es que da gusto hablar con usted porque se lo sabe todo. Yo entiendo que es su deber, pero da gusto escuchar a alguien que habla con tanto conocimiento de causa como lo hace usted. Le aseguro que no tengo la mínima intención de hacerle la pelota, porque para eso ya tenemos a nuestro buen amigo, compañero y senador, el señor Andreu, del Grupo Parlamentario Popular. Me dicen que es Mateu. Perdón, es que estaba pensando en el presidente del puerto de Tarragona.

Le agradezco sus explicaciones porque estoy convencido de que con su implicación se van a poder solventar positivamente los tres escenarios, las tres problemáticas, las tres peticiones que yo le hacía. Uno, que la Autoridad Portuaria de Tarragona, por méritos propios, sin duda alguna, se encuentre en la categoría más alta en la nueva estructura organizativa de los puertos. Dos, el problema veterinario, un *handicap* para la exportación de animales vivos en el puerto de Tarragona. Y, tercero, del que usted ha hablado de forma extensa y completa, el de la ventanilla única, porque va a ayudar mucho a la competitividad.

Gracias una vez más.

Y, reitero, felices fiestas a todos.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Sendra.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Muchas gracias, señora presidenta.

Creo que lo primero que corresponde hacer es agradecer las explicaciones, que han sido completas, tanto en lo coincidimos como en lo que discrepamos. Considero que es bueno que tengamos este tipo de conocimiento mutuo para saber cuál es la posición de cada uno y en qué líneas creemos que hay que avanzar.

Tal y como ha dado a entender en su explicación, creo que ha quedado claro que el papel de Puertos del Estado no es solo regulador, sino de interlocutor de las autoridades portuarias con todas las administraciones del Estado. Durante mi intervención yo acentuaba las tareas de promoción y colaboración con las autoridades portuarias. Incluso, querría subrayar la necesidad de hacer un esfuerzo por ayudar a los puertos que tienen problemas. Se trata de una tarea importante a la que debería ayudar un organismo público como Puertos del Estado. Es verdad que el resultado de la actividad de los puertos de España va muy bien, pero también es cierto que algunos —los conocerá seguramente mejor que yo— tienen problemas. Es cierto que tampoco son tantos y que no se trata de problemas inabordables. Por lo tanto, considero que cabría buscar mecanismos para solucionarlo. No sé si el fondo interportuario —que hace poco se repartió para el próximo año— u otros mecanismos —que usted conocerá de manera más profusa que yo— están disponibles para llevar a cabo esa tarea que me parece importante.

En cuanto a los elementos de discrepancia, quiero trasladarle que no estamos de acuerdo con lograr la competitividad perjudicando el empleo, y menos en la situación en que se encuentra España. Se lo dije en la Comisión de Presupuestos y lo sigo subrayando ahora. En todo lo que hagamos debemos poner la lupa para lograr acuerdos que consigan no destruir empleo. Yo, al igual que mi compañero Martí Jufresa, no entiendo cuando alguien que representa a un organismo del Estado como AENA, por ejemplo, dice que uno de los éxitos ha sido el eliminar mil cien trabajadores, aunque haya sido con acuerdo. Según las circunstancias del país, los responsables públicos debemos poner un acento especial en buscar mecanismos que no lleven a la destrucción de empleo, sino encontrar otras soluciones que lo mantengan, aunque sea en otras condiciones. Ahí cabe un espacio de negociación importante donde todo el mundo tendría que ayudar.

Con respecto a la conexión ferroviaria, decía usted hace poco más de un mes que estimaba que eran necesarios 1100 millones para adecuar las conexiones de los puertos a la red ferroviaria y cifraba las inversiones del periodo 2013 a 2017 en 190 millones aproximadamente. Considero que ese ritmo —lo dije antes y ahora lo hago de una forma diferente pero en el mismo sentido— hay que acentuarlo y adelantar los plazos, pues con este ritmo de ejecución tardaríamos varias décadas en tener todos los puertos conectados y en buenas condiciones y esta es una tarea que tenemos que planificar. Por este motivo aprovecho para preguntarle si ya estamos trabajando en la planificación para conectar los puertos que

quedan pendientes. Para mí es muy importante —si quiere con una visión localista, pero que forma parte de mi compromiso como representante de los ciudadanos— preguntarle sobre el puerto de Motril, que está mejorando sus conexiones por carretera pero que necesita para seguir creciendo —y ha demostrado que se puede crecer y trabajar bien— conexiones ferroviarias.

Para terminar me gustaría hacer una valoración sobre los datos económicos. Es verdad que la situación de Puertos del Estado es buena, como también sus resultados económicos, más aun en el escenario de crisis que tenemos. No obstante, como he dicho, debemos hacer hincapié —y según sus explicaciones, creo que también está en su preocupación— por que no disminuya el tráfico de mercancías ni de pasajeros en cruceros. Por eso yo le decía que Miami era un foro importante en el que había que trabajar, al igual que en otros, y no solamente las autoridades portuarias, sino Puertos del Estado y todo el sector porque es vital para la economía del conjunto del país, no solo de los puertos; también influye en el sector servicios, fundamental en muchas zonas de España.

En cuanto a los datos económicos, tengo que decir que no son todo lo positivos que debieran, lo mismo que no lo son los datos de tráfico. De los datos económicos que se han publicado de 2012, me preocupa que haya caído el beneficio antes de impuestos, aunque usted da la explicación —que ya he escuchado— de la aportación que se hizo en 2011 para el pago, que es lo que haría cambiar las cifras. Pero hay otras, por ejemplo, que en el balance de situación el efectivo estaba en 100 millones menos. En la deuda a largo hay cifras contradictorias, pero lo que no es contradictorio es que haya aumentado el endeudamiento neto —lo ponen en su propio informe— con respecto a 2011 en 96 millones. Como digo, eso consta por escrito en el informe publicado de los datos económicos de Puertos del Estado. Ha disminuido la inversión. Es cierto que tenemos unas infraestructuras muy avanzadas, aunque, como he dicho en mi anterior intervención, y usted también ha apuntado, podríamos buscar otras vías en la conexión ferroviaria para invertir. Y las subvenciones europeas han aumentado. Luego, un escenario donde hay más subvención, hay menos inversión y, sin embargo, el endeudamiento neto aumenta, me preocupa. Creo que hay que prestar atención a todas las cifras, porque, aunque en general sean positivas, hay elementos que nos tienen que preocupar también.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra don Jaime Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Muchas gracias, señora presidenta.

Comienzo felicitándoles las Pascuas y deseándoles a todos un venturoso año 2014. Y quiero agradecer la tarea de todos los grupos presentes en esta comisión a lo largo de este último ejercicio. Siempre han sido personas que han entendido las dificultades de las convocatorias de esta comisión y siempre han sido colaboradores para fijar órdenes del día con un contenido importante para España, como al que estamos asistiendo en la mañana de hoy. Por eso, senador Fernández Ortega, tengo que decirle con todo cariño que usted es un insatisfecho permanente. *(Risas.)* En una sociedad cuasi perfecta sigue poniendo pegas y obstáculos, que le va a despejar el señor Llorca Ortega. Se lo digo con todo afecto. Es su obligación, pero creo que en algún momento de la vida política hay que ser objetivo, porque aquí los datos son palmarios. Así lo entiendo.

Hemos asistido a una exposición y presentación brillante del señor Llorca con respecto a todos los aspectos que ha sido una tesis doctoral sobre cómo tiene que ser la gestión de una sociedad pública y sobre todo una sociedad complicada, porque en cada autoridad portuaria hay representantes de la Administración central, local, hay intereses públicos y privados... En definitiva, de todos lo que tienen algo que decir en la actividad de los puertos. Y se ha hecho de una manera perfectamente razonable. Yo no tengo por qué estar aquí de pelota, como decía el senador Sendra; ni mucho menos. Tampoco estamos en una fase de *laudatio*, porque no debe ser así. Siempre que me he tenido que pronunciar críticamente me he pronunciado, lo mismo que dije que los presupuestos no eran maravillosos. Yo querría que siempre hubiese más, pero el Gobierno de España tiene la responsabilidad de gestionar la situación económica y financiera actual, y desde luego lo está haciendo muy bien; y una prueba de ello es la exposición del señor Llorca. Por eso no soy palmero ni pelota de nadie. Represento a un Gobierno serio y eficaz, que está trabajando para sacar a España adelante después de la situación calamitosa en la que se la encontró.

Quiero ir terminando, porque creo que ya se ha dicho todo. Antes me he centrado en un aspecto muy importante y en el que estoy muy interesado, como no puede ser de otra manera, que es la estrategia logística española. Y creo que las explicaciones que nos ha dado el señor Llorca han respondido a todas

mis expectativas, sobre todo cuando él y su gente dirigen una sociedad que ha sido estratégica y fundamental en ese diseño, que presentó la señora ministra en Cádiz el pasado mes de noviembre. Por eso, voy a dar por sobreentendidas algunas cuestiones que tenía reservadas para seguir hablando de logística, porque el señor Llorca ya se ha manifestado al respecto.

Termino agradeciendo su presencia en esta comisión, señor Llorca, y también por esa —voy a ser un poco pelota— (*Risas.*) lección magistral que nos ha dado sobre la logística.

Y le insisto, señor Fernández Ortega: procure ser más flexible cuando las cosas que se presentan son cuasi perfectas, no perfectas; porque, como me decía un profesor cuando me daba un 9,5: la perfección solo la tiene Dios, con lo cual usted no puede tener un 10.

Les deseo un feliz año, agradezco a todos los grupos políticos aquí presentes la gestión que se ha desarrollado a lo largo del último año, y sobre todo al personal de la Cámara.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Creo que todos nos hacemos eco de esas felicitaciones también al personal de la Cámara, sin cuya labor sería imposible hacer aquí ningún tipo de trabajo.

Señor presidente de Puertos del Estado, tiene usted la palabra, para terminar.

El señor PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (Llorca Ortega): Muchas gracias, señora presidenta.

Simplemente quiero hacer un comentario al portavoz del Grupo Parlamentario Entesa, que antes no ha intervenido con mayor profundidad, con quien coincido en que el de Barcelona es un puerto muy importante para el país, sin lugar a dudas. Como todos los puertos, tiene sus dificultades, y la crisis también se ha hecho sentir en Barcelona. Llevamos años en que el puerto de Barcelona va reduciendo tráfico, lo que también genera problemas de inactividad en su sociedad de estiba, etcétera; es decir, las cifras son buenas pero, evidentemente, todos tenemos problemas en muchos puertos. El tránsito, desgraciadamente, se ha perdido en Barcelona, queda en una posición excéntrica, y eso hace que haya perdido conectividad y que, desde mi punto de vista, tenga que trabajar más para seguir mejorando. No obstante, creo que las conexiones ferroviarias van a ayudar a Barcelona, que tiene un sector empresarial muy importante también en el sector terminalista. Creo que las inversiones del grupo chino Hutchison han dado un nuevo impulso a Barcelona, y con toda seguridad Barcelona va a seguir siendo un elemento estratégico para la economía española; sin duda.

Respecto de los cruceros, Barcelona es lo más, es decir, es el cuarto o quinto puerto del mundo, después de los de Miami, y el primero de Europa. Las compañías navieras importantes, como Royal Caribbean o Carnival, están posicionándose en Barcelona con mayor potencial. Una ha comprado Creuers del Port y otra va a pedir una nueva estación marítima, el sector privado de cruceros está apostando por Barcelona como base y, por tanto, el futuro en este sector de Barcelona no ofrece ninguna duda, aparte de que —siempre lo digo— el éxito no es de un puerto en el tráfico de cruceros sino de la oferta terrestre. Y Barcelona tiene, cómo no, una inmejorable oferta terrestre que vender al tráfico de cruceros y una magnífica conectividad, que permite, en relación con el aeropuerto, que todos los viajeros de cruceros, también de América, etcétera, puedan venir a Barcelona como puerto base. Esto es lo que quería decirle.

De todas formas, también quería comentarle que a nosotros nos gusta la competencia con Tarragona, es decir, nos gusta que los puertos compitan, porque eso es un signo de eficiencia. Y muchas veces el mayor competidor de Barcelona es Tarragona en muchos ámbitos. Lo digo como catalán, porque parece que cuando se habla de puertos en Cataluña se hable de Barcelona —aquí tenemos al senador Sendra—, pero Tarragona es un puerto con muchísimo potencial para la industria química, etcétera. Es decir, creo que la oferta portuaria en Cataluña, que son Barcelona y Tarragona, es muy potente, y nunca debemos desmerecer. (*El señor Martí Jufresa: Son complementarias y cada día tienen que ser más complementarias.*) Yo soy partidario de la competencia, de que sea el sector privado el que escoja dónde se debe posicionar. No soy de los que piensan que Barcelona tiene que hacer contenedores pero que Tarragona se limite a los graneles. ¿Por qué no puede hacer Tarragona también contenedores, si es competitivo? Una multinacional como Dubai Ports se ha posicionado en Tarragona. Por tanto, creo que es un signo de eficiencia que los puertos compitan y estén al servicio de la economía del país, que es lo que importa.

Al portavoz del Grupo Socialista le diré que Puertos del Estado colabora con las autoridades portuarias día a día en muchos campos y, evidentemente, cuando un puerto tiene problemas tenemos especial

cuidado con él. Todos sabemos que el puerto con mayores problemas en estos momentos en este país, por una vieja historia de mala gestión —esta es una opinión personal—, es el puerto de Málaga. Y si no hacemos nada, va a perder del orden de 2,5 millones anuales, de modo que es insostenible por lo que se refiere a la autosuficiencia económica.

Efectivamente, el viernes pasado tuvimos la reunión anual del fondo de compensación, que es un elemento que permite apoyar a los puertos con problemas manteniendo la autosuficiencia económica. Se repartieron del orden de 36 millones de euros, y decidimos una asignación para el puerto de Málaga de prácticamente 2 millones de euros para que afronte un plan de saneamiento, porque es imposible que sin un plan de saneamiento Málaga pueda salir adelante. Evidentemente, conforme a la Ley de puertos, un plan de saneamiento comporta la intervención del puerto, es decir, un mayor control. De alguna forma, la troika portuaria, que son los tres hombres de Puertos del Estado, intervienen el puerto; y así tenemos a Gijón y Coruña. Se da un préstamo y hay un control exhaustivo por parte de Puertos del Estado sobre la base de una comisión que preside y en la que tiene mayoría Puertos del Estado para garantizar que el plan de saneamiento y lo que ha dado el fondo de compensación, o bien un préstamo, se puede hacer.

Y eso lo vamos a hacer con Málaga, a petición de Málaga, como no puede ser de otra forma. Este no es un mecanismo solo de Puertos del Estado, sino un mecanismo de solidaridad por parte de todo el sistema, porque lo que nos preocupa es que Málaga salga adelante en ese tema. Y seguramente habrá algunas bajas incentivadas, algunas prejubilaciones, porque desde nuestro punto de vista Málaga tiene una estructura de personal que no responde estrictamente a su estructura de tráfico. Hay puertos que mueven mucho menos tráfico que el de Málaga, por ejemplo, el de Marín, con una rentabilidad estupenda porque la estructura del organismo está acomodada a su situación económica. El presidente del de Málaga, el señor don Paulino Plata, seguramente conocido por usted desde hace mucho tiempo, nos ha pedido ese apoyo, y todos los puertos españoles, por unanimidad, el viernes pasado decidieron apoyar. En ese sentido, quiero decir que excedentes de Puertos del Estado de su cuenta de resultados se van a poner en el fondo para que no sean los puertos los que tengan que poner más dinero que el mínimo que establece la ley. Por tanto, destinamos los excedentes de Puertos del Estado al fondo de compensación para cubrir estas necesidades del sector. El fondo decidió apoyar a Alicante, Ceuta, Melilla, a los puertos insulares, también a los puertos de Málaga, Motril, Vigo —si no recuerdo mal— y al puerto de Villagarcía de Arosa, en el sentido de que, conforme a lo que dice la ley, van a recibir fondos básicamente de excedentes de Puertos del Estado.

Coincido también con usted en que cuanto antes hagamos el esfuerzo en las inversiones ferroviarias que tenemos pendientes, mucho mejor, y evidentemente todos estamos trabajando en aquellos puertos. Recientemente hemos tenido una reunión al respecto del puerto de Almería, que no tiene conexión ferroviaria, e iremos trabajando en la medida de nuestras disponibilidades presupuestarias para que los puertos puedan tener esa conexión ferroviaria.

Y coincido con el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, es decir, si con los resultados económicos que tenemos usted nos pone pegas, no sé que dirá cuando vengan ADIF, AENA u otros organismos. Los datos que usted tiene no coinciden con los míos, porque en 2012 es la primera vez que baja el endeudamiento total. Cuando reciba la memoria de 2012 lo podremos ver, pero mis datos son que alrededor de 38 millones de euros netos fueron bajados en 2012, por primera vez, rompiendo una senda alcista. Y déjeme que haga un poco de política en este sentido: cuando era presidente de Puertos del Estado de 2000 a 2004, yo lo dejé con 600 millones, y nos lo hemos encontrado con 3000 de deuda, es decir, en poco más de ocho años creció la deuda de los puertos, cuando en la época del segundo Gobierno Aznar ya teníamos fondos europeos abundantes y hacíamos una política inversora. Lo que ocurre es que hemos de acompasar las inversiones con la capacidad que tienen los puertos para pagar las cosas. Creo que esa es una premisa importante.

Desde mi punto de vista los datos económicos son inmejorables, y no se deben a la presidencia de Puertos del Estado ni a la institución, sino al conjunto de Puertos del Estado con todos y cada uno de los puertos españoles, que han visto que tenían un margen más que importante para mejorar su eficiencia. Por tanto, con resultados de reducción de gastos de explotación en los puertos, como este año —a datos de octubre, que son los últimos que tengo consolidados—, del 9%, creo que hay que reconocer que los puertos españoles, independientemente de quién los gestiona, nos hemos alineado en una senda de eficiencia para poder dar resultados económicos e ir por una política de bajada de tasas. También le quiero señalar, como ya indiqué en la comparecencia de Presupuestos, que hemos conseguido que la

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 267

19 de diciembre de 2013

Pág. 27

bajada de tasas no haga ningún daño a ningún puerto, es decir, que todos se mantengan por la senda de autosuficiencia económica sin más problemas.

Si sigo en el puesto y la Cámara me convoca para dar los resultados del año 2013, estoy convencido de que serán, si cabe, mejores que los de 2012, y espero que se acabe la legislatura con los puertos totalmente saneados en la senda de reducción del endeudamiento y en una política general de reducción de costes que mejore su posicionamiento en el escenario internacional.

Solo me queda desearles de nuevo unas felices fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor Llorca.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las catorce horas y quince minutos.