



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 179

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL

Sesión Plenaria núm. 173

celebrada el jueves, 2 de abril de 1992

Página

ORDEN DEL DIA

Dictamen de la Comisión del Estatuto de los Diputados. (Sesión secreta):

- Dictamen de la Comisión del Estatuto de los Diputados relativo al Suplicatorio formulado en relación con la causa especial 1690/90, solicitando autorización para proceder contra el Diputado don Juan Cruz Idígoras Guerricabeitia (número de expediente 240/000006) 8802
 - Debates de totalidad de iniciativas legislativas:
 - Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Serie A, número 78.1, de 12 de febrero de 1992 (número de expediente 121/000079) 8802
 - Proyecto de Ley de Industria. «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Serie A, número 81.1, de 19 de febrero de 1992 (número de expediente 121/000081) 8832
-

S U M A R I O

	Página
Se reanuda la sesión a las nueve y cinco de la mañana, con carácter secreto, para debatir el dictamen de la Comisión del Estatuto de los Diputados	8802

Se reanuda la sesión con carácter público.

	Página
Debates de totalidad de iniciativas legislativas	8802

	Página
Proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante	8802

Presenta el proyecto de ley, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), manifestando que España es un país al que por su configuración geográfica no le cabe vivir de espaldas al mar y, por ello, un país en el que la Marina Mercante y el sistema portuario constituyen un factor de primera importancia para su desarrollo económico y su bienestar. Sin embargo, frente a esta realidad, tanto a nivel de la ordenación de los puertos como de la Marina Mercante, ha existido una legislación dispersa e insuficiente, en algunos casos con más de medio siglo de antigüedad y, desde luego, nada ágil, si se tienen en cuenta los problemas y las necesidades que debemos de afrontar. A las circunstancias apuntadas se añaden los problemas derivados de las previsiones de nuestro sistema constitucional, que establece un reparto de competencias entre Estado y comunidades autónomas, así como la evolución tecnológica de los medios de transporte, nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea y avances legislativos como la Ley de Costas, todo lo cual obliga a plantearnos, de forma ineludible, una remodelación y ordenación global del régimen portuario y marítimo. Este es precisamente el objetivo que se propone el proyecto de ley que ahora presenta a la Cámara.

Como características esenciales del proyecto menciona, en primer lugar, la de dar un tratamiento unificado a las políticas públicas en el sector de las infraestructuras portuarias del Estado y de la Marina Mercante y, por lo que se refiere a los aspectos portuarios, básicamente se trata de desarrollar la previsión constitucional de distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas. En un marco de respeto a las competencias de todas las administraciones públicas, se establece un procedimiento de colaboración de las autoridades portuarias con las autoridades urbanísticas competentes en lo que se refiere a la planificación

de los espacios de los puertos como parte integrante del tejido urbano de las ciudades donde se asientan.

Un segundo gran objetivo es la reorganización del modelo gestor de la administración portuaria, atribuyendo competencias de gestión a cada puerto, a entes públicos dotados de autonomía igual o mayor que la que actualmente tienen los denominados puertos autónomos.

En tercer lugar, se regula el régimen de utilización del dominio público portuario, de acuerdo con los principios generales consagrados en la Ley de Costas, estableciéndose como principio general la utilización de este dominio mediante autorización o concesión administrativa y el pago del correspondiente canon, que tiene la consideración de precio público.

Desarrolla a continuación los tres grandes ejes enunciados anteriormente, con alusión a las condiciones actuales de nuestro sistema portuario, habida cuenta de que, por nuestras características geográficas y específicas, al hablar de puertos en España hay que hablar de sistema de puertos. En este sentido, el proyecto de ley pretende sintonizar con esta realidad, una realidad que tiene en su dispersión una de las características más significativas.

Otro de los elementos fundamentales del proyecto de ley es la autonomía de gestión de los puertos, extendiendo la autonomía de gestión potenciada de los actuales cuatro puertos autónomos a todos los puertos del Estado. Aclara, sin embargo, que la palabra autonomía tiene amplias y profundas resonancias políticas que poco tienen que ver con la ley que les ocupa, ya que en este caso se trata de autonomía de gestión con respecto a la Administración pública, pues el titular de las competencias es la Administración del Estado. A este efecto se producen importantes cesiones de competencias del Gobierno y del Ministerio al Ente Público Puertos del Estado.

Otra gran línea de acción en la reforma organizativa que se aborda es la desburocratización, sacando de la Administración pública aquellas actividades que tienen muy poco de administración y mucho de prestación de servicios y que debe desarrollarse desde una perspectiva de gerencia empresarial.

En lo que se refiere a la Marina Mercante, el proyecto de ley aporta importantes novedades en su gestión y supone un importante cambio político, normativo y organizativo. Se aborda un proceso de reforma, históricamente necesario e inevitable, con la separación definitiva de la gestión administrativa entre la marina civil y la marina de guerra. Asimismo se definen con gran precisión los objetivos generales de la Marina Mercante, avanzando también aquí el proyecto en la línea que la historia nos marca y rompiendo, por tanto, con un modelo his-

tórico que se ha ido transformando con el paso del tiempo, para responder a las exigencias derivadas de nuevas legislaciones y las nuevas circunstancias históricas.

En defensa de la enmienda de totalidad presentada por el Grupo del **CDS** interviene el señor **Santos Miñón**, justificando la misma en que el proyecto de ley adolece de múltiples defectos, siendo el principal, entre todos ellos, unir en una sola norma dos materias tan dispares como son los puertos y la marina mercante. Aunque entre ambas existe una clara conexión, sin embargo son materias que deben tener su regulación específica y separada. Otros defectos a destacar en el proyecto se encuentran, al parecer, en el desconocimiento que se tiene de lo que para los archipiélagos, principalmente para Canarias, suponen los puertos y la navegación marítima, intentando legislar nuevamente de espaldas a una realidad incuestionable.

Añade que la enmienda de totalidad que defiende se fundamenta también en el tratamiento equivocado que se da a la labor de los prácticos de puertos, a la función que éstos realizan, básica en la seguridad marítima, no en las actividades portuarias. Con un nivel similar de olvido de las funciones que hasta ahora realizan se encuentran los técnicos de señales marítimas.

Por otro lado, sorprende que después de mucho hablar de una Ley de la Marina Mercante, de una regulación plena de la misma, de su situación y de cuanto a ella concierne se presente ahora este proyecto. Agrega que a los defectos expuestos se unen otros varios, comenzando por el propio título de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuando en el texto se aborda una serie de medidas y acciones que afectan a puertos que no son del Estado. El proyecto, además, se contradice, ya que se habla mucho de ponernos al día en estas materias y, sin embargo, en la disposición derogatoria se deja subsistente la práctica totalidad de la Ley General de Puertos de 1877, desaprovechando la ocasión para adecuarla al momento actual.

Alude igualmente a la idealización de los sistemas empresariales, al uso de una terminología inadecuada confusa y, en algunos casos, errónea: a la desaparición de los cuatro puertos autónomos actualmente existentes, al quedar englobados y dependientes de un organismo central, como es el Ente Público Puertos del Estado, y al desconocimiento de las especiales circunstancias de algunos puertos, como por ejemplo el de Sevilla, como motivos para justificar la petición de devolución del proyecto al Gobierno y para la presentación de numerosas enmiendas parciales encaminadas a la corrección de dichos defectos.

El señor **Vallejo de Olejua** defiende la enmienda de totalidad del Grupo Vasco (PNV). Comienza refi-

riéndose al término «autonomía», recordando que éste se pactó voluntariamente y se sancionó con carácter de ley orgánica, por lo que sería bueno que el señor Ministro hiciese un esfuerzo para comprender lo pactado y sancionado por el pueblo vasco, de acuerdo con los parámetros planteados en su momento. En caso de que el señor Ministro no haga ese esfuerzo ello puede significar que no se van a entender y que habrá problemas continuamente. Quieren contribuir a vertebrar el Estado de las autonomías, pero no sólo autonomía administrativa, y el señor Ministro, que no intervino en las negociaciones previas a la aprobación del Estatuto, no debe pretender cambiar lo aprobado mediante unas sinuosas vías pseudolegales que en modo alguno aceptarán. Desean colaborar y ponerse de acuerdo, aun reconociendo la muy distinta sensibilidad y visión que tienen unos y otros de las autonomías. Personalmente expone la visión de su Partido y de gran parte del pueblo vasco para, consecuentemente, pedir la devolución del proyecto al Gobierno por entender que es altamente regresivo al limitar las competencias del Estatuto de autonomía, así como los aspectos organizativos de los puertos.

En relación con los pactos competenciales, con este proyecto de ley se pretende soslayar la competencia y la titularidad de las comunidades autónomas en materia portuaria, estableciendo límites inaceptables, con la reserva de la titularidad para el Estado de los puertos calificados como de interés general y también para los calificados como instalaciones marítimas. En definitiva, por medio de definiciones que se establecen en este proyecto de ley se limita la actuación de las comunidades autónomas a puertos de pesca fresca y a puertos para embarcaciones deportivas o recreo. En síntesis, en los aspectos competenciales de las comunidades autónomas este proyecto de ley refleja un espíritu de desconfianza y de falta de asunción del Estado de las autonomías por la Administración, invalidando y rompiendo el espíritu con el que se redactó el Estatuto de autonomía del País Vasco, en el que se establece la posibilidad que la Comunidad Autónoma pueda asumir competencias incluso en los puertos de interés general.

Añade que, respecto a los aspectos organizativos y de gestión portuaria, el proyecto es innecesario, contradictorio y está basado en argumentos de poco rigor, creando artificialmente el ente Puertos del Estado, que no aporta ninguna economía de escala ni racionalización u optimización de gestión alguna. Formula algunas consideraciones en torno al modelo de gestión portuaria contenido en el proyecto, de lo que deduce que la autonomía que se deriva de la aplicación de esta ley quedará reducida a un mínimo, incluso inferior al nivel que tienen actualmente las Juntas de Puertos.

Termina afirmando que otro de los grandes errores del proyecto es el intentar considerar al conjunto de los puertos como el sistema unitario, lo que es contrario a las recomendaciones de la Comunidad Económica Europea y a un racional tratamiento empresarial.

*En defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Mixto, interviene, en primer lugar, la señora **Garmendia Galbete**, justificando su rechazo del proyecto de ley, no en los principios inspiradores del mismo que en lo fundamental comparten, sino en la falta de idoneidad de las fórmulas que a lo largo del articulado se plantean para cumplir los objetivos de desburocratización y eficacia.*

Otro argumento fundamental en que basa su enmienda lo constituye la sistemática marginación de las comunidades autónomas de cualquier tipo de actuación relacionada con un sector clave en la economía del Estado, como es la de los puertos.

*El señor **Oliver Chirivella**, del Grupo Mixto, defiende la enmienda de totalidad presentada señalando que de la lectura de la exposición de motivos del proyecto parece deducirse que la voluntad del legislador era reforzar los principios de autonomía y competencia entre puertos marítimos y de cobertura de las costas por transferencia a los usuarios. Sin embargo, el espíritu del legislador parece truncarse a la hora de redactar el articulado de la ley, ya que en lugar de apoyar una gestión descentralizada, manteniendo la autonomía reconocida a determinados puertos o ampliando este sistema a otros, opta por una solución rabiosamente centralista y obsesivamente intervencionista, creando el ente Puertos del Estado, de más que dudosa eficacia.*

Añade que rechazan el proyecto porque supone una intromisión burocrática y centralista que puede romper la eficacia actual de los puertos autónomos, así como por ignorar las competencias de las comunidades autónomas, con la definición excesivamente extensiva de declaración de interés general, lo cual demuestra la poca voluntad autonomista de la Administración central.

*El señor **Pérez Bueno**, del Grupo Mixto, defiende la enmienda de totalidad presentada manifestando que la necesidad práctica de contemplar los puertos no como fenómenos aislados sino como parte de un sistema territorial en el que se integran, si se aborda como se hace en el proyecto supone vulnerar la competencia autonómica para la ordenación del territorio. Por otro lado, no debe olvidarse que el Estatuto de autonomía andaluz, al igual que el vasco o el catalán, prevé que la Junta de Andalucía pueda asumir la gestión de los puertos andaluces de interés general, no respetándose mínimamente tales exigencias en este proyecto de ley. La definición del concepto de puertos de inte-*

rés general es de una desmesurada extensión, lo que hace que no se tengan en cuenta muchos de los intereses de las comunidades autónomas. Por otro lado, no se atribuye ninguna participación a las comunidades autónomas, sino el diseño de la política portuaria, realizándolo de forma absolutamente unilateral el Estado.

En conclusión, el presente proyecto de ley no es sino un mero instrumento al servicio de la voluntad de dominación de la burocracia estatal, que conduce a resultados irracionales y claramente disfuncionales, vulnerando incluso los mandatos constitucionales al concebir los puertos de forma aislada del resto del territorio y de las administraciones que ejercen competencias sobre él.

*La señora **Larrañaga Galdós**, del Grupo Mixto, defiende su enmienda de totalidad, señalando que, en lo concerniente a la gestión portuaria, sus discrepancias con el proyecto de ley son competenciales y del diseño de la propia gestión portuaria. Respecto de la primera, menciona el artículo 12.8 del Estatuto de Guernica, en el que se atribuye a aquella comunidad autónoma la ejecución de la legislación del Estado en la materia y en la que el Estado no debe reservarse la gestión de los puertos.*

*La señora **Mendizábal Larrañaga**, del Grupo Mixto, destaca las discrepancias entre el preámbulo o exposición de motivos y el articulado del proyecto, a la par que resalta el gran criterio que se repite machaconamente, como es la eficacia empresarial en la gestión, que, como consecuencia correlativa, lleva a la esencial ineficacia de la Administración pública, rompiendo así las bases para conseguir la mayor privatización posible a través de una serie de concesiones.*

El proyecto adolece, además, de un carácter excesivamente genérico o vago, remitiéndose constantemente a las futuras disposiciones reglamentarias, lo que supone dejar gran margen a la arbitrariedad. Existen otros muchos motivos para oponerse al proyecto y que resume en el profundo tono centralista, cuyo paradigma es el Ente Público Puertos del Estado, que se configura casi como una Dirección General del Ministerio.

*El señor **Fernández de Mesa y Díaz del Río** defiende la enmienda de totalidad del Grupo Popular, destacando el carácter complejo del texto presentado a la Cámara, fruto del ensamblaje de dos anteproyectos diferentes: uno orientado a intentar arreglar los puertos y otro dedicado a pretender la ordenación de la Marina Mercante en general.*

Señala después que, aunque se habla de que se proyecta una organización descentralizada, la realidad es que la ley centraliza mucho más que hasta ahora con la creación de las autoridades portuarias y disminuye la autonomía de los actuales puertos autónomos, otorgando al nuevo ente público facul-

tades omnímodas. Por otro lado, cree que la ley es poco respetuosa en materia de puertos con las competencias de las comunidades autónomas, de acuerdo con la Constitución española y los estatutos autonómicos, distanciándose totalmente de los sistemas de organización portuaria existentes en el mundo occidental. Menciona el contenido de diversos artículos del proyecto en apoyo de sus afirmaciones, anunciando que, desde su punto de vista, la Administración central debería dedicarse a la planificación general y a marcar los grandes objetivos y directrices, sin entrar en la gestión particular de cada uno de los puertos. Se trata de un proyecto de ley que no cumple ninguna de las recomendaciones del Parlamento Europeo sobre política portuaria, lo que les ha llevado también a presentar 150 enmiendas parciales para intentar corregir los múltiples defectos que observan.

En cuanto a la Marina Mercante, queda mermada de competencias y se incumple, por ejemplo, el artículo 106 de la Constitución, que establece el derecho de los particulares a ser indemnizados por todos los daños o lesiones que sufran por el funcionamiento de los servicios públicos. Es de destacar, asimismo, que de un proyecto de 116 artículos, sólo 12 de ellos se refieren a la Marina Mercante.

El señor **Recoder i Miralles** defiende la enmienda de totalidad del Grupo Catalán (Convergència i Unió), justificada en las profundas discrepancias que mantienen con la posición sostenida por el Gobierno en este proyecto de ley. No comparten algunos de los criterios de interpretación de lo que podría denominar bloque constitucional que se realizan en este proyecto de ley y discrepa intensamente del modelo de gestión portuaria que se les propone, por ser contrario a la autonomía en la gestión que es conveniente que tenga cada puerto y a la libre competencia entre éstos. Expone después algunos de los motivos que les obligan a discrepar del modelo de gestión contenido en el proyecto, afirmando que los amplísimos objetivos y funciones que el proyecto otorga al nuevo ente público son buena muestra de la evidente voluntad de minimizar la autonomía portuaria centralizando la organización. Añade que, como ya se ha dicho con anterioridad, el proyecto se aparta de las recomendaciones de la Comunidad Económica Europea, intentando una uniformidad en el tratamiento de los puertos que no ve en absoluto justificada.

Termina señalando que son otros muchos los motivos de discrepancia que su Grupo mantiene con el proyecto del Gobierno y que se concretan en las cerca de doscientas enmiendas que presentarán al articulado en el trámite correspondiente.

El señor **Andreu Andreu** defiende la enmienda de totalidad del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, destacando el hecho, que raramente se

habrá producido, de que a un proyecto de ley se presenten enmiendas de devolución por todos los grupos parlamentarios, como ha ocurrido en la mañana de hoy. Cree que este simple hecho debería hacer pensar al señor Ministro sobre cuál es el tipo de proyecto que ha traído a la Cámara y hasta qué punto es lesivo en algunos aspectos importantísimos como para hacer el desarrollo del Estado de las autonomías o la reforma gerencial que se plantea de ahora en adelante para los puertos españoles. El Grupo de Izquierda Unida tiene la sensación de que se está perdiendo una extraordinaria oportunidad para modernizar la Administración portuaria, que realmente la necesita, y que salde de una vez por todas las competencias que sobre el espacio marítimo debe contemplar nuestra legislación. Añade que, a su juicio, el proyecto debe abordar muchos de los aspectos que aborda, pero las definiciones que el proyecto contiene adolecen de tal grado de inconcreción que hacen difícilmente enmendable, de forma parcial, el conjunto del articulado. A su juicio, es compatible la eficacia con modelos de gestión pública en los que pueda existir un claro control político, que puede ser a nivel de comunidades autónomas o ayuntamientos, pero en este proyecto, con la organización que se estructura, se escapa prácticamente de ese control político.

Otro de los aspectos del proyecto que justifica su enmienda de totalidad es la escasa regulación que se realiza en la ley de los diferentes contenidos en los que interviene, no pareciéndoles acertado que la ley se reduzca a un conjunto de grandes principios.

En turno en contra de las enmiendas de totalidad interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor **Roncero Rodríguez**, destacando la imposibilidad de contestar a todas las cuestiones expuestas a lo largo de la mañana por los enmendantes, por lo que se limitará a una réplica global en la que exprese la opinión del Grupo Socialista sobre el proyecto de ley, sus principios generales, su conveniencia y oportunidad, intentando de paso desmontar los argumentos de los opositores.

En esta línea, el Grupo Socialista valora positivamente el proyecto del Gobierno y, como ha destacado el señor Ministro, comparte su oportunidad y conveniencia, así como la necesidad de modificar la regulación actual, excesivamente dispersa. Les parece acertado que se haga un texto único, al haberse unificado las competencias de los departamentos de Obras Públicas y Transportes en un solo Ministerio y porque la relación evidente entre puertos y marina mercante nadie podrá discutirla. Después de escuchar a los enmendantes, ha observado que los objetivos o principios generales, como la desburocratización competencial entre puertos y nuevo modelo organizativo de la gestión,

así como la propia filosofía de la exposición de motivos, son atractivos a todos los portavoces. Sin embargo, parece que el camino seguido por el proyecto lo consideran equivocado, en una vieja táctica de este Parlamento de intentar estar de acuerdo con los principios y no con los instrumentos que luego les desarrollan. Cree que ello es consecuencia de las distintas lecturas que pueden hacerse del proyecto y, en este sentido, piensa que la lectura realizada por los grupos enmendantes no ha sido abierta y global del contenido del proyecto. Por el contrario, estima que se han hecho varias lecturas parciales, reuniendo algunas posiciones interesadas de determinados grupos o corporaciones en muchos casos.

A continuación agrupa en grandes apartados algunas de las críticas en las que han coincidido los diversos enmendantes, exponiendo la postura del Grupo Socialista sobre el particular, para terminar señalando que están dispuestos a abordar y estudiar cualquier propuesta que sirva para mejorar el proyecto, siempre que respete las premisas o grandes principios de la ley que, desde luego, el Grupo Socialista comparte.

Replican los señores **Santos Miñón**, del CDS; **Vallejo de Olejua**, del Grupo Vasco (PNV); **Oliver Chirivella** y **Pérez Bueno**, del Grupo Mixto; **Fernández de Mesa** y **Díaz del Río**, del Grupo Popular; **Recoder i Miralles**, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y **Andreu Andreu**, del Grupo de Izquierda Unida, duplicando el señor **Roncero Rodríguez** en nombre del Grupo Socialista.

Sometidas a votación, son rechazadas las enmiendas de totalidad debatidas anteriormente por 107 votos a favor y 165 en contra.

Página

Proyecto de ley de Industria 8832

En nombre del Gobierno presenta el proyecto de ley el señor **Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (Aranzadi Martínez)**, destacando inicialmente algunas de las características del mismo y cómo se enmarca dentro del planteamiento de política industrial que está desarrollando el Gobierno. Añade que esta política industrial tiene una doble vía de actuación: por un lado, a través de la implementación de una serie de programas, algunos de ellos de carácter horizontal y otros de carácter sectorial, formulando una reseña de los mismos.

Agrega que en este tipo de programas se concretan las estrategias de política industrial que está desarrollando el Gobierno, aunque con otro tipo de actuaciones de la política industrial, que es lo que podría denominar la creación del marco institucional de las reglas del juego dentro de las cuales deben actuar los diferentes agentes económicos, incluido el Estado, en el ámbito industrial. Preci-

samente la Ley de Industria se inscribe dentro de esta segunda vertiente de actuación de la política industrial, no constituyendo una relación casuística de actuaciones del Gobierno sino el marco institucional que define los límites y los procedimientos de actuación de los distintos agentes económicos, ya sean empresarios o ya sea el propio Estado, dentro de lo que es el sector industrial. Consecuentemente, hay que separar lo que son estrictamente reglas del juego, que son las que vendrían configuradas en esta ley, de lo que son las estrategias concretas que desarrollan los agentes económicos. Añade que la ley respeta, por otra parte, aspectos especializados o específicos de sectores que también tienen su regulación específica, como por ejemplo el sector energético o el eléctrico, cuya normativa será presentada próximamente a la Cámara.

Expone después que con la nueva ley se pretende adaptar nuestra legislación al régimen competencial derivado del Título VIII de la Constitución y de los estatutos de autonomía, e igualmente a los preceptos de los tratados comunitarios y a la normativa preparatoria del mercado único. La ley tiene, además, en gran parte, carácter de legislación básica para garantizar los principios de unidad de la ordenación económica y de coordinación, aunque reconociendo las competencias de las comunidades autónomas.

Finalmente, expone esquemáticamente el contenido de los cinco títulos y disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y final en que se estructura el proyecto de ley, que el Gobierno considera que viene a cubrir una laguna de nuestro ordenamiento jurídico y es marco idóneo para basar una política industrial coherente con el sistema comunitario y con los principios de defensa de la competencia.

En defensa de la enmienda de totalidad del Grupo Popular interviene el señor **Camacho Zancada**, manifestando que el señor Ministro se ha limitado a leer el contenido del proyecto, al que ha calificado de marco, sin explicar siquiera la justificación del mismo, lo que constituye de por sí suficiente razón para votar en contra del texto articulado. El texto, en vez de calificarlo de Ley de Industria, podría definirse como regulador de algunas competencias en materia de industria en las administraciones públicas, significando un nuevo intento fallido del Gobierno de establecer una ley marco reguladora, con carácter general, de la industria española y las competencias administrativas sobre la misma.

Se menciona en el artículo primero el objetivo de la ley de establecer las bases del sector industrial y los criterios de coordinación de las administraciones públicas al respecto, y ninguno de los dos objetivos es cumplido mínimamente en el articulado. Por el contrario, del examen somero del contenido del proyecto y de los temas que trata se

deduce con claridad que el mismo es más una autorregulación interna de la Administración que una ley reguladora de la industria. En efecto, la mayor parte de los preceptos son normas dirigidas a la propia Administración, y más que en forma de mandatos jurídicos en forma de propósitos políticos, pues el proyecto carece de un verdadero contenido normativo, perdiendo la ocasión de derogar normas anteriores periclitadas y dudosamente constitucionales y promulgar una normativa a la altura del momento, en beneficio de la seguridad jurídica, estableciendo las normas de carácter general en materia de industria, sin perjuicio de las regulaciones específicas que procediesen.

Procede finalmente el señor Camacho a analizar el contenido de diversos preceptos del proyecto como apoyo a las manifestaciones hechas anteriormente, para concluir afirmando que la ley resulta, además, insuficiente, confusa y amenazadora para las industrias por el posible desbordamiento en la interpretación que de ella pueda hacer la propia Administración. El panorama de la industria es muy negro, principalmente porque no se toman medidas serias y sí puramente teóricas, como se hace en este proyecto de ley.

El señor **Rebollo Alvarez-Amandi** defiende la enmienda de totalidad del Grupo del CDS, aludiendo a la política industrial y económica seguida por el Gobierno socialista desde que llegó al poder y agregando, respecto a la primera, que nos estamos limitando a copiar, lo que hace que, al igual que ocurre en el colegio a estudiantes que se limitan a copiar, a lo más a que se puede aspirar es al aprobado, cuando no se suspende. Nosotros estamos copiando permanentemente, porque no tenemos organizado un esfuerzo de inversión en I+D en nuestro país, que pasa por algo más que copiar, ni siquiera por asumir plenamente la incorporación a nuestra tecnología eso que hemos copiado; es necesario también profundizar en la calidad, y ello significa formación profesional, pero no sólo del personal ocupacional sino también de los directivos, mejorando nuestros sistemas de gestión y, en definitiva, adoptar medidas que ya se han implantado en otros países y que comienzan a aparecer en el nuestro, pero que exigen contar con el apoyo decidido de la política industrial del Gobierno. En esta línea entiende que la ley debería contener medidas fiscales, financieras y de formación, las cuales supusieran una auténtica coordinación del Ministerio de Industria con otros Ministerios, para que, de verdad, fuera posible en nuestra Patria una auténtica política industrial.

En resumen, es necesario realizar un esfuerzo gigantesco de saneamiento y relanzamiento económico del país para ser alguien en la Europa del futuro, pero no cree que a estos objetivos responda la Ley de Industria.

El señor **García Fonseca** defiende la enmienda de totalidad del Grupo de Izquierda Unida, formulada por considerar que el proyecto remitido a la Cámara es impresentable, por lo que lo mejor que se puede pedir es que vuelva al Gobierno. Añaden que rechazan la ley por cuatro razones fundamentales, cada una de las cuales sería suficiente para pedir su devolución. Dichas razones son, en primer lugar, que la ley se sitúa por debajo del marco constitucional o, dicho de otra manera, porque resulta una lectura conservadora y sesgada del texto constitucional en dos temas clave como son la responsabilidad del Estado y del Gobierno en la definición de una política industrial y la participación democrática en el diseño de esa política. En segundo lugar, rechazan la ley porque no conecta con la realidad industrial de nuestro país, siendo una ley utópica, en el sentido de estar fuera del lugar y del tiempo. En tercer lugar, la ley no responde a una situación territorial marcada por profundos desequilibrios territoriales en que regiones enteras están en crisis y en un proceso de desertización industrial. Por último, no se define la función ni el papel de las comunidades autónomas ni su participación en la elaboración de una política industrial.

El señor **González Lizondo**, del Grupo Mixto, defiende la enmienda de totalidad presentada. Recuerda el interesante debate habido el 19 de febrero con ocasión de dos interpelaciones urgentes, donde se puso de manifiesto la necesidad de apoyar a la pequeña y mediana empresa, favorecer la competitividad de las mismas en el proceso de integración de la economía española en el mercado europeo, repitiendo conceptos tan claros y compartidos por su partido como los de la insuficiente preparación de los recursos humanos, la escasa capacidad financiera, la falta de nivel tecnológico y la pequeña dimensión de la industria española. Con independencia de lo expuesto, entiende que el proyecto de ley de industria debería abordar con claridad y corrección problemas estructurales que existen, cosa que no se hace.

Otro motivo fundamental para pedir la devolución del proyecto es que, en su opinión, se invaden competencias de las comunidades autónomas, con independencia de lo que se diga en el preámbulo.

En turno en contra de las enmiendas de totalidad interviene el señor **Sáenz Lorenzo**, del Grupo Socialista, resaltando la necesidad que existe en estos momentos de una legislación en el terreno de la industria que permita llevar a cabo una serie de actuaciones necesarias y que, al mismo tiempo, sea respetuosa con el marco legislativo en que nos movemos, que es un marco sumamente complejo y que parecen ignorar algunos de los Diputados que han defendido las enmiendas de totalidad. El debate de esta mañana le ha sonado fundamental.

mente a un debate nostálgico, de un intervencionismo totalmente sobrepasado por las circunstancias actuales y nostálgico respecto de una planificación imposible, que hoy no tiene sentido económico en un país que pretende estar en la Comunidad Económica Europea.

A continuación alude a algunas de las afirmaciones realizadas por los enmendantes, contestando que la Ley de Industria es necesaria porque las actuaciones que en este terreno se están dando en estos momentos en muchos casos dan la impresión de carecer de fundamento legal suficiente. Por otro lado, hay que establecer una legislación respetuosa con la normativa comunitaria y también con las comunidades autónomas y, en definitiva, con el marco de la Constitución, como se hace, a su juicio, en este proyecto de ley.

Menciona, por último, el contenido de algunos preceptos del proyecto, para concluir señalando que no le cabe la menor duda de que se trata de una ley modernizadora del sector industrial y, por tanto, la nostalgia de algunos grupos, que les ha llevado a plantear enmiendas de totalidad, cree que está absolutamente fuera de lugar.

Replican los señores Camacho Zancada, del Grupo Popular; Rebollo Alvarez-Amandi, del Grupo del CDS; García Fonseca, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y González Lizondo, del Grupo Mixto, duplicando el señor Sáenz Lorenzo, del Grupo Socialista.

Interviene el señor **Ministro de Industria, Comercio y Turismo (Aranzadi Martínez)** para contestar a algunas de las cuestiones planteadas por los enmendantes. Replican los señores Camacho Zancada, García Fonseca, González Lizondo y Rebollo Alvarez-Amandi.

Por alusiones del señor **Ministro de Industria, Comercio y Turismo**, interviene el señor **Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques**, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Contesta, por último, el señor **Ministro de Industria, Comercio y Turismo**.

Para fijación de posiciones, intervienen los señores **Vallejo de Olejua**, del Grupo Vasco, y **Sedó i Marsal**, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Sometidas a votación, son rechazadas las enmiendas de totalidad por 85 votos a favor, 147 en contra y 13 abstenciones.

Se levanta la sesión a las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

DICTAMEN DE LA COMISION DEL ESTATUTO DE LOS DIPUTADOS (Sesión secreta.)

— **DICTAMEN DE LA COMISION DEL ESTATUTO DE LOS DIPUTADOS RELATIVO AL SUPPLICATORIO FORMULADO EN RELACION CON LA CAUSA ESPECIAL 1690/90, SOLICITANDO AUTORIZACION PARA PROCEDER CONTRA EL DIPUTADO DON JUAN CRUZ IDIGORAS GUERRICABEITIA (Número de expediente 240/000006)**

Se somete a votación el dictamen de la Comisión de Estatuto de los Diputados, que es aprobado. Se reanuda la sesión con carácter público.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

— **PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Número de expediente 121/000079)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto séptimo del orden del día: debates de totalidad de iniciativas legislativas. Debate sobre el proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Para presentar el proyecto, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor **Ministro de Obras Públicas y Transportes (Rumores.)**

Un momento, señor **Ministro**. Ruego silencio, señorías.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (Borrell Fontelles)**: Señor **Presidente**, señorías, al presentar el proyecto de ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante no es ocioso recordar que España es un país al que por su configuración geográfica no le cabe vivir de espaldas al mar, y por ello es un país en el que la Marina Mercante y el sistema portuario constituyen un factor de primera importancia para su desarrollo económico y su bienestar. Pero frente a esta realidad lo cierto es que tanto a nivel de la ordenación de los puertos como de la Marina Mercante, ha existido una legislación dispersa e insuficiente, en algunos casos con más de medio siglo de antigüedad, que aparte de obligar a una intensa y compleja actividad interpretativa podía resultar contradictoria y, desde luego, nada ágil si se tienen en cuenta los problemas y las necesidades que debemos afrontar. **(Rumores.)** A esa circunstancia, se añaden los problema derivados del...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor **Ministro**. Señorías, ruego guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES (Borrell Fontelles)**: Decía que a esta

circunstancia se añaden los problemas derivados del establecimiento de nuestro sistema constitucional que establece un reparto de competencias entre Estado y comunidades autónomas, la evolución tecnológica de los mercados y de los medios de transporte, nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, avances legislativos como los que plantea la Ley de Costas que obligan, en su conjunto, a plantearnos de forma ineludible una remodelación y ordenación del régimen portuario y marítimo de forma global. Este es el objetivo que se propone conseguir el proyecto de ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante: afrontar de forma global el régimen portuario y marítimo.

Una de las características esenciales de este proyecto de ley —quisiera insistir en esta circunstancia— es dar un tratamiento unificado a las políticas públicas en el sector de las infraestructuras portuarias del Estado y de la Marina Mercante, unificación necesaria no ya por un razonable criterio de economía legislativa, sino sobre todo por tratarse de espacios de gestión cercanos donde se desarrollan competencias y actividades incluidas bajo la dirección de un mismo departamento. Es evidente, por otra parte, que el papel, el carácter, la función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimo y terrestre no es en ningún modo ajeno al funcionamiento de la Marina Mercante.

Me referiré en primer lugar a los aspectos portuarios del proyecto de ley que básicamente, de forma resumida, puedo expresar diciendo que trata de desarrollar la previsión del texto constitucional de distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas. El artículo 149.1.20.^a de la Constitución española atribuye competencias exclusivas al Estado en materia de puertos de interés general, y por ello el proyecto, en su artículo 5.º, establece los criterios básicos que permiten al Gobierno declarar a un puerto como de interés general. Por su parte, el artículo 148.1 de la Constitución atribuye competencias a las comunidades autónomas en materias de puertos de refugio, deportivos, y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales. Por ello, el proyecto contiene una definición general de lo que se consideran puertos no comerciales sobre los que la Administración del Estado no tiene facultades de gestión.

En este marco de respeto a las competencias de otras administraciones públicas se establece un procedimiento de colaboración de las autoridades portuarias con las autoridades urbanísticas competentes en lo que se refiere a la planificación del espacio de los puertos como parte integrante del tejido urbano de las ciudades donde se asientan.

El segundo gran objetivo es la reorganización del modelo gestor de la administración portuaria, atribuyendo competencias de gestión a cada puerto, a entes públicos dotados de autonomía igual o mayor que la que actualmente tienen los denominados puertos autónomos. Estos entes públicos que se denominan autoridades portuarias tienen una naturaleza mixta; por una parte se les considera autoridad pública, puesto que lo

son, para el ejercicio de funciones públicas, puesto que lo son las potestades sancionadoras y de gestión del dominio público, pero al mismo tiempo desarrollan actividades de prestación de servicios portuarios en régimen privado para flexibilizar y hacer más eficaz una gestión que debe reflejarse en su cuenta de resultados como empresas que son.

La necesidad de desarrollar actividades públicas impide convertir estos organismos de gestión en sociedades mercantiles, manteniendo este híbrido entre función pública y gestión empresarial que es la característica que la Ley General Presupuestaria da a los entes públicos del artículo 6.º1.b), o del 6.º5.

En tercer lugar, regula el régimen de utilización del dominio público portuario de acuerdo con los principios generales consagrados en la Ley de Costas y como principio general establece la utilización de este dominio mediante autorización o concesión administrativa y el pago del correspondiente canon que tiene la consideración de precio público. Regula el régimen de prestación de los servicios portuarios por las autoridades portuarias en línea con la idea de flexibilizar y agilizar esta prestación, y el régimen de estos servicios en Derecho privado. Por ello las tarifas que las autoridades portuarias perciban por estos servicios tendrán el carácter de precio privado.

Estos son los tres grandes ejes que establece en su aspecto portuario la ley de puertos, tres grandes ejes que, una vez resumidos y enunciados, voy a pasar a desarrollar de una manera más extensa. Para ello debíamos empezar analizando, en primer lugar, cuáles son las condiciones actuales de nuestro sistema portuario, cuáles son las características del sistema de puertos en España y utilizo la expresión sistema de puertos porque, realmente, señorías, tenemos un sistema de puertos, no tenemos un conjunto de puertos aislados dependientes, indiferentes cada uno a lo que les ocurra a los demás. Por nuestras características geográficas específicas, al hablar de los puertos en España tenemos que hablar de sistema de puertos. El proyecto de ley pretende sintonizar con esta realidad, una realidad que tiene en su dispersión una de sus características más significativas. En efecto, en el conjunto del territorio nacional nos encontramos con puertos calificados como puertos de interés general que distan entre sí menos de 150 kilómetros en media, con tráficos cautivos en un porcentaje muy importante y sin que existan concentraciones portuarias a diferencia de lo que existe en centroeuropa.

Las causas que justifican esa circunstancia histórica son diferentes. En primer lugar, la gran longitud de nuestra costa (8.000 kilómetros, aproximadamente) en relación con nuestra superficie, la insuficiencia de infraestructuras perimetrales de transporte terrestre y el importante desarrollo demográfico periférico. Una larga costa, infraestructuras terrestres insuficientes, concentración demográfica junto al mar han explicado una evolución de nuestros puertos que nos pone hoy en una situación en la cual disponemos de 24 juntas

de puerto, que son organismos autónomos comerciales. La palabra autónomo no se aplica solamente hoy a los cuatro puertos autónomos, también se aplica a los organismos autónomos comerciales, aunque, evidentemente, con distinto grado de autonomía, sujetos a la ley de entidades estatales autónomas, y cuatro puertos con estatuto específico que gestionan un total de 45 puertos de diferentes tamaños y condiciones, calificados de interés general y que totalizan un tráfico de aproximadamente 247 millones de toneladas en 1990.

Sin embargo, Rotterdam, por ejemplo, movió en ese mismo año 288 millones de toneladas (el puerto de Rotterdam él sólo movió, por tanto, un 20 por ciento más de toneladas que todos los puertos españoles de interés general juntos), y el puerto de Amberes, con 192 millones de toneladas, movió un volumen de mercancías de carga general equivalente a la suma de los movidos por todos los puertos españoles conjuntamente.

De esto se deduce una serie de consecuencias que exigen —insisto en esta idea—, considerar a los puertos de interés general del Estado como un sistema, entendido como la integración de unidades coordinadas entre sí para contribuir a la consecución de objetivos comunes. Este concepto de sistema portuario es el que tenemos que contraponer en nuestro país al concepto de grandes concentraciones portuarias próximas de los centros de producción y consumo centroeuropeos.

Este equilibrio entre puerto individual, que requiere descentralizar la gestión y, por tanto, autonomía gerencial, no política, de los puertos y sistema portuario, que requiere una optimización global del conjunto del sistema de puertos, es el que reconoce y articula el proyecto de ley al crear, por una parte, un ente público denominado Puertos del Estado, que viene a sustituir a la actual Dirección General de Puertos (viene a sustituir a una dirección general, que no es un elemento novedoso que no exista en cuanto a funciones que ejercer), que tiene responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las autoridades portuarias, que aparecen como entes públicos de gestión empresarial autónoma, dotando a todos los puertos de interés general del Estado del esquema organizativo, gerencial y jurídico del que venían disponiendo hasta la fecha cuatro de estos puertos de interés general.

La autonomía de gestión de los puertos es uno de los elementos fundamentales de este proyecto de ley. Autonomía, insisto, de gestión; una autonomía de gestión que durante más de 14 años se ha venido desarrollando en España de forma simultánea y diferenciada a través de juntas de puertos, organismos autónomos comerciales, a mi entender, una figura jurídica obsoleta porque no propicia una suficiente responsabilización gerencial de dichos organismos y, por otra parte, insisto, cuatro puertos autónomos, dotados de estatuto de autonomía y de gestión, que son entidades públicas, acogidas al artículo 6.º1.b) de la Ley General Presupuestaria, con una estructura de personal laboral y que ajustan su gestión al Derecho privado, salvo en algu-

nos aspectos, como la gestión del dominio público portuario, en los cuales interviene el Derecho Administrativo.

El proyecto de ley extiende esta autonomía de gestión potenciada de los actuales cuatro puertos autónomos a todos los puertos del Estado. El puerto de Cádiz, el puerto de Algeciras, el de La Coruña, el de Tarragona, el de Gijón, puertos que hasta ahora eran organismos comerciales del Estado, pasan a ser, como el de Bilbao, como el de Barcelona, como el de Huelva y el de Valencia, entes públicos del artículo 6.º1.b) de la Ley General Presupuestaria y, por tanto, con una autonomía de gestión mucho mayor, que hace ciertamente ininteligible o inexplicable la crítica dirigida al proyecto de ley, en el sentido de que suprime la autonomía de gestión de las entidades portuarias, cuando precisamente de lo que se trata es de potenciarla y extenderla al conjunto de todos los puertos, en igualdad de condiciones.

Durante los años de gestión de este modelo simultáneo —por una parte, organismos comerciales, por otra parte, entes públicos— se ha puesto de manifiesto que el modelo de ente público es más adecuado, sin perjuicio de la necesaria coordinación y de los controles imprescindibles para garantizar el funcionamiento del conjunto de sistema portuario.

Las mejoras que se han producido en el conjunto de los servicios portuarios durante la gestión de los gobiernos socialistas es generalmente admitida por los usuarios de los puertos y existe un amplio consenso sobre lo positivo que representa el modelo de puerto autónomo para la gestión de los puertos del Estado. Es este modelo y no otro el que se recoge en este proyecto de ley para extenderlo al conjunto de todos los puertos de interés general; un modelo suficientemente contrastado, que permite su implantación de forma generalizada, sin riesgos ni improvisaciones.

Cuando se habla de autonomía de gestión se debe indicar respecto de quién se ejerce la autonomía. Lógicamente, en nuestro caso nos referimos a la autonomía respecto del titular de la competencia que la Ley establece es la Administración central del Estado en los puertos tipificados como de interés general. No caigamos en la magia de las palabras. La palabra autonomía tiene amplias y profundas resonancias políticas que poco tienen que ver con la ley que nos ocupa. Estamos hablando de autonomía de gestión, autonomía del gestor respecto a la Administración pública que es titular de la competencia, que es la Administración del Estado. Si la competencia fuese municipal o de las comunidades autónomas, como, sin duda, se reclamará y se ha reclamado en el pasado, la autonomía debería ser del órgano de gestión portuaria respecto de los municipios o de las comunidades autónomas titulares, en su caso, de la competencia. De forma que no sé es más autónomo, señorías, por depender del municipio o de las comunidades autónomas, sino por el margen de maniobra que en la gestión concede el titular de la competencia al órgano gestor. En este sentido, es importante recor-

dar permanentemente que la autonomía de gestión que este proyecto de ley prevé para los puertos es comparable con las mayores que existen en Europa. Los actuales puertos autónomos lo siguen siendo, más aún, aumentan su capacidad de gestión, y los que no lo eran pasan a serlo.

Cuando a veces se ha intentado argumentar las demandas de autonomía en base a los ejemplos de los grandes puertos europeos, entendiendo el concepto de autonomía portuaria como un problema de ubicación competencial de la titularidad del puerto en una administración o en otra, aparece claro que se desconoce el contexto real en el que esta gestión se desarrolla. Por ejemplo, los grandes puertos europeos municipales responden a modelos de gestión de escasísima autonomía. Esta gestión se encomienda a una gerencia municipal que no tiene ni siquiera personalidad jurídica propia, lo que supone que todas las reclamaciones portuarias se deben plantear ante el ayuntamiento. Hasta hace pocos años ni siquiera disponían de presupuesto, balance o cuenta de resultados propios, integrando su contabilidad en la del resto de servicios municipales. No disponen de órganos colegiados o participativos de gestión especializada, aparte del gerente, que responde ante el Pleno de la Corporación, sujeto, por tanto, al juego de mayorías o minorías a la hora de tomar decisiones portuarias. Es a esta situación de ausencia de personalidad jurídica propia a la que se refieren las resoluciones del Parlamento Europeo que señalan textualmente: En una política portuaria deben adoptarse instrumentos legislativos por analogía con el régimen que ya está en vigor en las empresas ferroviarias, que aseguren a los grandes puertos, los sistemas portuarios, un ordenamiento que no dependa del Estado o de las autoridades públicas, dejando a cada Estado miembro la libre elección de las formas jurídicas adecuadas.

Pues bien, en contraposición con esta extrema dependencia de los puertos municipales, respecto a las autoridades municipales allí donde dependen de los municipios, los grandes puertos comerciales que hoy por esta ley mantenemos como de titularidad y competencia estatal, este proyecto de ley contempla un modelo de gestión basado en entidades públicas denominadas autoridades portuarias, con personalidad jurídica, patrimonio propio independiente del patrimonio del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar para el cumplimiento de sus fines, con una autonomía de gestión que aumenta la de los actuales puertos autónomos para los que ya lo son, y coloca en pie de igualdad con éstos a los que no lo son, acabando así con una situación que, ciertamente, distorsiona y dificulta la coordinación del conjunto del sistema y crea desequilibrios territoriales, poniendo en pie de igualdad al puerto de Gijón con el puerto de Bilbao, al de Tarragona con el de Barcelona y al de Algeciras con el de Huelva, por citar algunos ejemplos territoriales concretos.

El proyecto de ley desplaza hacia abajo, hacia los órganos de gestión en la cúpula, en la pirámide de responsabilidades administrativas el conjunto de

competencias que afectan al sistema portuario. En un primer nivel el proyecto contempla la cesión de competencias del Gobierno y del Ministerio de Economía y Hacienda al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materias tan importantes como el régimen patrimonial, la declaración de urgente ocupación, etcétera, para desburocratizar y desadministrativizar en lo posible la adopción de decisiones políticas relativas al sistema portuario.

En un segundo nivel se producen importantes cesiones de competencias del Gobierno y del Ministerio de Hacienda al ente público Puertos del Estado; competencias del Gobierno o del Ministerio de Hacienda que no tenía hoy la actual Dirección General de Puertos, pasan a ser asumidas por el ente público Puertos del Estado para aproximar al fenómeno portuario la coordinación de la gestión de los entes públicos gestores de los puertos.

Finalmente, en un tercer nivel no sólo se eleva el techo competencial de las actuales juntas al nivel de los puertos autónomos, sino que, además, se atribuyen una serie de competencias a las autoridades portuarias que no tienen actualmente los puertos autónomos y que pasan a ser gestionadas por éstos. No parece razonable que el límite de las competencias del ente responsable de la gestión de un puerto, concebido como un intercambiador de modos de transporte, marítimo y terrestre (un puerto no es un garaje de barcos; un puerto es un intercambiador de modos de transporte marítimo y terrestre), se acabe precisamente en el cantil del muelle, línea de separación entre tierra y agua, como ocurre en la actualidad. Si queremos que nuestros puertos sean competitivos es tan importante o más el cantil del muelle que las infraestructuras que están detrás, las conexiones por tren y por carretera, el «Hinterland», el espacio logístico necesario para mover, guardar, desplazar y organizar el tráfico de personas y mercancías.

No es posible, por tanto, concebir la competitividad de un puerto como un fenómeno que empieza y acaba desde el muelle al agua. Y los que claman por la autonomía, entendida como transferencia al municipio o a la comunidad autónoma para aumentar la productividad y la competitividad, olvidan que la competitividad de un puerto depende críticamente de las infraestructuras de interconexión del puerto con la red del transporte general de un país, con las infraestructuras terrestres, quizá más incluso que de la aproximación entre el barco y el muelle, que es la imagen un tanto tópica que la historia ha creado del puerto. Por ello es necesario que ciertas competencias sobre actividades marítimas, que tienen un impacto destacado sobre el funcionamiento técnico y económico del puerto, pasen a ser competencias del responsable de su funcionamiento. El practicaje, el remolque portuario y el amarre, los servicios portuarios de estiba y desestiba, los que están regulados por las autoridades marítimas desde las exigencias de seguridad, pasan a ser competencias de las autoridades portuarias, que ven de esta forma incrementada su capacidad autónoma de gestión,

al colocar bajo una única autoridad y un único responsable un conjunto de elementos hoy dispersos entre distintas administraciones y distintas titularidades, para aumentar el grado de gerencia y el grado de responsabilización de los responsables de la gestión portuaria.

La segunda gran línea de acción en esta reforma organizativa es la desburocratización. Hay que sacar de la Administración pública aquellas actividades que tienen muy poco de administración y mucho de prestación de servicios que deben desarrollarse desde una perspectiva de gerencia empresarial. Cada vez que haya una demanda individualizada, divisible, personalizada, de un servicio público que se manifiesta a través de un precio, estamos en presencia de un fenómeno de gestión y no de un fenómeno administrativo. Cada vez que un servicio público se ofrece y se demanda a través de una relación que involucra un precio que refleja un coste, porque hay una utilidad individual que se puede dividir y fraccionar entre cada uno de sus usuarios, debiéramos extraer de los mecanismos de concepción, diseño y gestión administrativos la prestación de este servicio público, para acercarlo lo más posible a una estructura gerencial que refleja las tensiones que el sistema económico transmite hacia esa demanda y oferta de servicios.

El sistema portuario, que depende de la Administración del Estado, ha facturado en 1991 más de 74.000 millones de pesetas; tiene un capital fijo que supera los 450.000 millones de pesetas. Estamos hablando, por tanto, de un conglomerado de empresas que tienen un patrimonio cercano al medio billón de pesetas y que facturan 75.000 millones de pesetas por la prestación de sus servicios, con una inversión que ha crecido espectacularmente desde los 15.000 millones de 1982, con una autofinanciación que no alcanzaba el 60 por ciento, hasta los más de 40.000 millones de pesetas de 1991, con un 95 por ciento de financiación. Para este año está prevista una inversión de 46.000 millones de pesetas, con tan sólo una subvención de 2.500 millones desde los presupuestos del Estado, destinados a obras en Barcelona y Sevilla relacionadas con los acontecimientos que se van a vivir en estas localidades. Se trata, por tanto, de una actividad que exige procedimientos de gestión empresarial descentralizados, autónomos, en el sentido gerencial del término, que hay que colocar fuera del ámbito de la función administrativa, pero dentro del control que el Estado tiene que hacer de los servicios públicos que presta, independientemente de cuál sea la forma de gestión que éstos adopten.

En resumen, señorías, el proyecto de ley define un marco inconstitucional adecuado para el sistema portuario que depende de la Administración del Estado, cuya importancia económica interna es notable, relevante e insustituible en su papel estratégico en el conjunto de la actividad económica. Otra cosa es que se pueda opinar por parte de algunas de las representaciones territoriales que ese concepto de puerto de interés general del Estado debe ceder el paso a una transferencia de la titularidad competencial a las enti-

dades autónomas, a las comunidades autónomas o corporaciones locales. Pero no es éste el objetivo ni el propósito del proyecto de ley, que mantiene el concepto del sistema portuario en titularidad estatal de un conjunto de puertos de interés general, que no creemos que mejoren su gestión si pasasen a ser no sé si más autónomos, pero sí autonómicos, es decir, depender de otras entidades públicas.

No hay que confundir, señorías, el concepto de puerto autónomo con el concepto de puerto autonómico. El puerto de Bilbao es y seguirá siendo autónomo en su gestión, pero no será transferido, si este proyecto de ley se aprueba, a la Comunidad Autónoma del País Vasco, porque eso no sería una garantía de mayor autonomía en la gestión y habríamos cambiado el concepto de puerto autónomo en su gestión por el concepto de puerto transferido a una comunidad autónoma, que sitúa el debate en dos universos conceptuales claramente distintos.

En lo que se refiere a la Marina Mercante, el proyecto de ley aporta significativas novedades en su gestión y supone un importante cambio político, normativo y organizativo. La situación de partida en el sector marítimo se configura en base a una organización profundamente vinculada a la Administración militar y de claro carácter de intervención. El cambio que se propone aborda un proceso de reforma históricamente necesario, inevitable: la separación definitiva de la gestión administrativa entre la Marina Civil y la Marina de guerra. Sin perjuicio de las acciones de coordinación que procedan, separamos —este es un hito histórico— las responsabilidades de la Marina Civil y de la Marina de guerra, que la Historia ha imbricado de forma muy íntima a lo largo del proceso de creación de los puertos y de las autoridades marítimas. Esta es, sin duda, una cuestión clave, que separa a nuestro país de los esquemas organizativos de otras administraciones marítimas europeas y que se refleja en la presencia de organismos militares en la estructuras marítimas civiles. No sería justo olvidar ahora la colaboración prestada por las comandancias y ayudantías militares de Marina en el área de gestión de la Marina Mercante durante los últimos años, colaboración que quiero agradecer y a la que quiero rendir homenaje, pero la evolución histórica aconseja hoy desmilitarizar áreas que por su naturaleza y funciones pertenecen a la Administración civil del Estado. En este sentido, los puertos y la Marina Mercante siguen el mismo camino que han seguido ya los aeropuertos y la navegación aérea en nuestro país. Nacidos unos y otros al ámbito del desarrollo de las funciones de defensa nacional, se separan hoy claramente para distinguir lo que son funciones económicas y civiles de lo que son funciones militares.

Uno de los aspectos más novedosos de la nueva Administración marítima que surge con esta ley es la atribución de la gestión de determinados servicios marítimos que demandan una mayor flexibilidad a un nuevo ente público, a la Sociedad Estatal para el Salvamento y la Seguridad en el Mar, que agrupará bajo

una única autoridad de gestión todas las actuaciones de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, la prevención y la lucha contra la contaminación, el remolque y las embarcaciones auxiliares y servicios complementarios, desde los remolcadores de altura, que hoy están ubicados en empresas del Patrimonio del Estado, hasta las torres de vigilancia y control de la navegación aérea, hasta las unidades marítimas y aéreas de rescate, salvamento y búsqueda; van a estar todas ellas agrupadas en un nuevo ente público, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, para dar mayor flexibilidad y capacidad de gestión a las actuaciones que la Administración del Estado va a desempeñar en esta importante área de su actividad.

En un análisis más detallado, las novedades que incorpora el articulado del proyecto de ley son las siguientes. Define los objetivos generales de la política de la Marina Mercante; reorganiza administrativamente el registro marítimo de buques y empresas navieras; determina los requisitos que deben tener los buques para poder ser abanderados y registrados en España; reserva al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la competencia para determinar las condiciones de nacionalidad de los miembros de las dotaciones de los buques civiles españoles, sin perjuicio de las obligaciones derivadas de la normativa comunitaria; regula el seguro marítimo con determinación de su obligatoriedad para los buques civiles españoles y, en su caso, para los buques extranjeros que naveguen en aguas de nuestra soberanía; liberaliza el comercio exterior de buques, sin perjuicio de los controles técnicos de seguridad de importaciones; presta atención especial al hecho insular, a través de la regulación de las navegaciones de interés público como garantía de la libertad de circulación de personas en territorio nacional; reduce el margen de intervencionismo administrativo en los servicios de transporte marítimo, manteniendo tan sólo las técnicas de control indispensables en las líneas regulares de cabotaje y habilita al Gobierno para declarar servicios de interés público en los servicios marítimos prestados en aguas interiores; considera por primera vez en nuestro ordenamiento a los fenómenos de coordinación en la explotación de servicios de navegación de línea regular por parte de diversas empresas y se recoge el concepto de conferencia marítima; se instituyen legalmente los consejos de usuarios como asociaciones u organizaciones que fomentan y representan los intereses de los usuarios; se transfieren a las autoridades portuarias determinadas actividades de prestación que se desarrollan exclusivamente en el espacio portuario, el practicaje y el remolque en particular; se establecen mecanismos de coordinación entre autoridades portuarias y marítimas y con la defensa nacional; se crea una zona contigua al mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, en la que España puede adoptar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus leyes y los reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración y sanitarios, para sancionar las infraccio-

nes de estas leyes y reglamentos, zona contigua que se extiende hasta 24 millas marítimas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; y finalmente, se regula en detalle la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la Marina Mercante, con tipificación de las distintas infracciones, establecimiento de las sanciones aplicables de cada una de ellas y designación de las autoridades competentes para su imposición.

Estas son, señorías, las líneas básicas que el proyecto de ley establecen lo que se refiere a la regulación legal del fenómeno transporte marítimo en sus múltiples proyecciones, económicas, sociales, internacionales, sancionadoras, de relación con otras administraciones y de desarrollo de una actividad en la que de forma directa o indirecta trabajan en nuestro país más de 100.000 personas; una actividad sometida a una fuerte competencia y que tiene que entrar en un proceso inevitable y necesario de liberalización como requisito imprescindible para afrontar el nuevo escenario del mercado único europeo.

Al regular de una forma profundamente innovadora la Marina Mercante, al disociar, dividir y coordinar, sin embargo, las actividades que corresponden a la Administración civil y militar, se rompe con un modelo histórico que se ha ido transformando con el paso del tiempo y que responde a las exigencias derivadas de nuevas legislaciones y nuevas circunstancias históricas. Al dar un empuje definitivo a la capacidad de gestión de las autoridades portuarias como entes gestores de una responsabilidad empresarial, por una parte, y de una autoridad pública, por la otra, y colocar en pie de igualdad a todos los puertos de interés general del Estado, garantizando al mismo tiempo la necesaria coordinación del sistema desde una dirección general convertida en un holding empresarial que no gestiona pero coordina la gestión del conjunto del sistema portuario, estamos poniendo, señorías, las bases para un desarrollo más eficiente y productivo de una de las piezas más importantes de nuestro sistema económico y de nuestras relaciones económicas con ese espacio sin fronteras en el que se integra España.

Por ello, señorías, creo que este proyecto de ley avanza en la línea que la Historia le marca: autonomizar la gestión de los responsables de la gestión pública en aquellos servicios que pueden presentar una cuenta de resultados y que tienen que enfrentarse a la prueba del mercado, manteniendo al mismo tiempo la importancia y el interés que tienen los servicios públicos que además de prestar servicios retribuidos mediante un precio, generan externalidades que la colectividad debe considerar como una parte muy importante de la acción el poder público y contribuyen a vertebrar el territorio español para garantizar un desarrollo armónico del mismo frente a las exigencias de la competencia y del progreso.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Para la defensa de la enmienda a la totalidad, que posula la devolución al Gobierno, presentada por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Santos Miñón.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, mi Grupo Parlamentario, Centro Democrático y Social, ha presentado una enmienda de la totalidad, con devolución al Gobierno, al proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El texto de esta enmienda dice lo siguiente: «El proyecto de ley que se somete a debate en la Cámara adolece de múltiples defectos, siendo el principal, entre todos ellos, unir en un solo proyecto dos materias tan dispares como son los puertos y la Marina Mercante. Aunque entre ambos existe una clara conexión, ya que la finalidad de los puertos es dar una zona de abrir y de realización de una serie de operaciones a la Marina Mercante, sin embargo, son materias que deben tener su regulación específica y separada.

Otro de los defectos a destacar se encuentra en el, al parecer, desconocimiento que se tiene de lo que para los archipiélagos, principalmente para Canarias, suponen los puertos y la navegación marítima. Nuevamente se quiere legislar de espaldas a una realidad incuestionable.

Igualmente se fundamenta esta enmienda de totalidad en el tratamiento equivocado que se da a la labor de los prácticos de puertos y la función que éstos realizan, básica en la seguridad marítima, no en las actividades portuarias. A un nivel similar de olvido de las funciones que hasta ahora tienen encomendadas se encuentran los técnicos de señales marítimas.

Por otra parte, sorprende que tras mucho hablar de una ley de la Marina Mercante, de una regulación plena de la misma, de sus titulaciones y cuanto a ella concierne, así como la necesidad de dar cumplimiento a una proposición no de ley aprobada por la Comisión de Educación, se presente este proyecto.»

Hay que tener en cuenta que iniciamos el texto de la enmienda diciendo que el proyecto tiene múltiples defectos y destacamos algunos de ellos. Pero esto no quiere decir que nuestra argumentación, justificando la devolución del proyecto, se vaya a limitar solamente a los expuestos. Vamos a darles a conocer otros muchos más, sin perjuicio de desarrollar desde determinados aspectos los contenidos de la enmienda.

El primer motivo de rechazo ha de ser necesariamente el propio título. Lo denominan Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Además de la postura ya manifestada de que deben confeccionarse dos proyectos, uno para puertos y otro para Marina Mercante, en esta ley no se trata solamente de los puertos del Estado, porque establece una serie de medidas, acciones y regulaciones que afectan a otros puertos que no son los del Estado. En consecuencia, el título más adecuado —si fuera oportuna la regulación conjunta con Marina Mercante— debería ser Ley de Puertos y Marina Mercante.

Avanzando más se observa en la exposición de motivos un intento de dar justificación al proyecto, intento realizado con poco, por no decir ningún éxito. Los puertos hasta hoy han venido funcionando correctamente, sin ocasionar problemas, salvo los derivados de la estiba y desestiba y manipulación de mercancías por los conflictos laborales que se han producido, lo que no ha sido obstáculo para que siguieran operando los puertos. Casi podemos afirmar, sin temor a errar, que es la única Administración pública que funciona bien. Las quejas de los usuarios se centran en el incremento de las tarifas, en la exigencia de más seguridad para ellos y las mercancías, en la necesidad de aumentar la línea de atraque y alguna otra pequeña cosa, pero no hay quejas respecto a su funcionamiento, en líneas generales, ni ha habido protestas por esa legislación dispersa e insuficiente a la cual se califica también de antigua y fragmentaria.

El proyecto se contradice. En la disposición derogatoria se deja subsistente la práctica totalidad de la Ley General de Puertos de 1877. Es una ley muy antigua; se pudo haber aprovechado la ocasión para adecuarla al momento actual. Por otro lado, en esta materia, puertos, no es tan numerosa la legislación aplicable. El punto 2 de la disposición derogatoria relaciona todas las leyes afectadas que, en caso de aprobarse el proyecto, quedarían sin vigencia. Hay un total de 21 leyes que se derogan, de las cuales solamente siete son de puertos, siendo las materias que regulan estas siete las siguientes: Ley de Puertos de 1880; Decreto-ley de Puertos de 1928; podríamos decir que prácticamente éstas dos son una. Ley 1/1966, sobre el Régimen Financiero de los Puertos, que luego es modificada por otra ley, que también se deroga, que es la Ley 18/1985, de modificación de la ley de Financiación; luego ya son dos que también se reducen a una. Ley de Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, en una regulación completamente aparte y diferente, y la Ley sobre Puertos Deportivos. Es decir, que nos quedamos reducidos a cinco leyes que en definitiva son las que se derogan. No hay esa profusión tan enorme en otras materias, sobre las que hay muchas más disposiciones, y sin embargo no se ha producido esa especie de refundición ni justificación en ello para ir a una nueva regulación que, sin embargo, no cubre lo que de la misma se esperaba.

¿Dónde está la dificultad para aplicar, que no interpretar, esta dispersa y fragmentaria legislación? Las razones que se esgriman en defensa de un proyecto de ley deben ser, por lo menos, ajustadas a la realidad. Haciendo un inciso, ahora, tras quince años de aprobada la Constitución y casi diez de Gobierno socialista, ¿vienen a caer en la cuenta de los problemas que acarrea la legislación aplicable en puertos y Marina Mercante? ¿No parece un poco tarde? Ha habido una ocasión en 1985 en que pudieron haber regulado muchos aspectos en cuanto a puertos se refiere.

Otras cuestiones más he de mencionar en nombre de mi Grupo Parlamentario y son referentes a los puertos: La censura encubierta hacia la Administración en ge-

neral que se hace en la exposición de motivos, la intrusión y modificación soterrada de competencias de las comunidades autónomas y ayuntamientos, por ejemplo, en materias de urbanismo, en las que ven supeditados sus propios planes generales de ordenación urbana e incluso quedan sometidos a las actuaciones que el organismo Puertos del Estado pueda llevar a cabo. La idealización de los sistemas empresariales, el uso de terminología inadecuada, confusa y en algunos casos errónea, la desaparición de los cuatro puertos autónomos actualmente existentes, a los que nombro por orden alfabético inverso: Valencia, Huelva, Bilbao y Barcelona, el afirmar que ahora lo que se consigue es que todos los demás puertos lleguen al nivel de estos puertos autónomos, no concuerda con la realidad, pese a las buenas palabras que el señor Ministro en su exposición ha dedicado a este tema y la insistencia que ha hecho con respecto a los enormes beneficios que van a obtener. Lo cierto es que los puertos hoy día autónomos pierden su autonomía y quedan englobados y dependientes de un organismo central, el Ente Público Puertos del Estado. El desconocimiento de las especiales circunstancias de algunos puertos, por ejemplo, el puerto de Sevilla, que teniendo reconocido por Decreto 1730/1961, de 6 de septiembre, el carácter de interés general, a efectos de este proyecto de ley ha desaparecido, deja de existir.

Aunque habría otras muchas cuestiones que tratar, que dejamos para las enmiendas parciales que vamos a presentar y que afectan a todo el texto, desde la exposición de motivos al articulado, uno a uno, no podemos pasar por alto que viene produciéndose de forma reiterada, y que ya enunciábamos en el texto de la enmienda, el olvido completo, total y absoluto de determinadas especialidades, fundamentalmente las referidas a los puertos insulares, y más concretamente a los puertos canarios.

En el proyecto de ley, por tanto, de puertos del Estado y de la Marina Mercante han sido detectadas una serie de omisiones que gravitan, fundamentalmente, sobre la condición insular de la Comunidad Autónoma canaria, colocándola en una posición comparativamente peor que el resto de las comunidades autónomas españolas. El hecho insular que recoge la Constitución, en su artículo 138, no se contempla sólo como un factor de lejanía ya asumido en posteriores normas, e incluso cuantificando diferenciadamente respecto de Baleares, sino que se proyecta sobre la condición de los puertos como servicio esencial para la Comunidad canaria, dado que constituyen el único punto de aprovisionamiento de las islas, circunstancia que se intensifica en las llamadas islas menores, en cuanto que no son centros de distribución de mercancías y bienes y, por consiguiente, su dependencia de la infraestructura portuaria es superior.

Curiosamente, a lo largo del proyecto la relevancia de los puertos sobre la vida económica de las islas no ha sido ni siquiera mencionada. La asociación de empresas consignatarias y estibadores de Las Palmas, con

independencia de las puntualizaciones que Anesco realiza sobre el conjunto del proyecto, entiende que ha de ser corregido de modo particular tal omisión, centrada fundamentalmente en la ausencia de participación en los órganos de gobierno de la autoridad portuaria, la necesidad de una política diferenciada para las islas, así como las precisiones relativas al fondo de contribución.

Finalmente, he de insistir en el razonamiento que se da en el punto segundo de la exposición de motivos referente a que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes asuma las competencias de puertos y Marina Mercante por un criterio de economía legislativa y la relación existente entre ambos, por lo que se hace un proyecto conjunto. Si los demás Ministerios siguieran este ejemplo podríamos ver, dentro del PEN, un plan nacional de turismo. Innegablemente el turismo necesita electricidad; existe relación, por lo que vamos a unificar las disposiciones relativas a los mismos. ¿Qué diríamos si el Ministerio de Justicia reuniese en un sólo texto el Código Civil y el Código Penal? Eso sería economía legislativa.

Por lo que se refiere a la Marina Mercante, tras varios anteproyectos e incumplimiento de reiteradas promesas presentan la parte relativa a esta materia con utilización de términos imprecisos, acuñación de otros nuevos, sin definir qué se debe entender por Marina Mercante, centrándolo casi todo en el transporte marítimo. Marina, según la Enciclopedia Espasa, es el arte o profesión que enseña a navegar o a gobernar las embarcaciones; mientras marina mercante es el conjunto de los buques de una nación que se emplean en el comercio.

Por ejemplo en el artículo 7.º, que trata de tipos de navegación, además de establecer lo que entiende por navegación interior de cabotaje exterior, introduce un tipo nuevo de navegación, que es la navegación extranacional. Da también este artículo su definición de mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, como si éstas no estuvieran ya consagradas en el Derecho internacional, por lo que no habría ya que meterse en mayores profundidades sino adoptar lo que la generalidad de los países han admitido.

Siguiendo en la parte que concierne a la Marina Mercante, hemos de destacar algunas cuestiones de forma muy concisa, casi tan concisa como el tiempo que ha empleado el señor Ministro en exponer el texto del proyecto, porque mientras a puertos ha dedicado unos 40 minutos, a Marina Mercante solamente han sido 7 u 8 minutos los que ha dedicado.

No quedan claras las dotaciones de los buques y lo deja todo pendiente de un reglamento posterior, como suele ser habitual; todo se va posponiendo para otras disposiciones, creando entonces la maraña legislativa que es la que propicia o motiva precisamente esta fusión de dos actividades que, aunque complementarias entre sí, sin embargo deben ir claramente separadas.

Hay un descuido total y absoluto de la sanidad del personal de mar. Hemos mencionado ya el tratamien-

to que se le da al servicio de practica, una actividad que se venía desarrollando durante más de doscientos años y, sin embargo, en este proyecto se modifican totalmente sus circunstancias, se cambia su forma de ser incluso se generaliza y se da una libertad casi total para la entrada en dicha actividad.

Podemos concretar, en definitiva, que el proyecto de ley, en cuanto a Marina Mercante se refiere, va todo dirigido a la regulación de la navegación, pero no a la regulación de lo que es Marina Mercante en su conjunto, y crea además un problema bastante grave, que es la derogación de la Ley penal y disciplinaria de la Marina Mercante, sin que, por otra parte, haya una norma que suplemente el vacío, la laguna que deja al derogarse esta disposición. El hecho de que pueda estar comprendida dentro del anteproyecto de modificación del Código Penal no quiere decir que no hubiera sido necesario haber dejado subsistente por lo menos parte de esta disposición, ya que en el tiempo que transcurra hasta que se apruebe dicho anteproyecto va a producirse un vacío muy importante en una materia muy delicada.

Creemos, en definitiva, que lo que se ha pretendido es traspasar todas las competencias a puertos y dejar prácticamente a la Marina Mercante como un complemento, cuando ésta es la principal y puertos el complemento; han cambiado los papeles, y ahora Marina Mercante es un complemento de los puertos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Santos Miñón.

Recurdo a SS. SS. que a este proyecto de ley han presentado enmienda de totalidad seis grupos parlamentarios y que el Grupo Mixto ha presentado seis enmiendas de totalidad. Por tanto, las intervenciones deberán ceñirse a los tiempos previstos en el Reglamento, al objeto de poder desarrollar el orden del día dentro de las previsiones efectuadas por la Junta de Portavoces.

Enmienda del Grupo Vasco (PNV). Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, quiero empezar haciendo una observación para ver si nos podemos llegar a entender. Usted ha hablado de la autonomía, de esa palabra, de la magia de las palabras, ha dicho usted concretamente. Nosotros hablamos de la autonomía que se pactó voluntariamente y se sancionó con carácter de orgánica; hablamos de la autonomía con los criterios que se negociaron en su día, señor Ministro, y que su sensibilidad no llega o no quiere captar. Sería bueno que hiciese un esfuerzo por comprender lo pactado, lo sancionado por el pueblo vasco de acuerdo con los parámetros planteados en su momento, y si no lo hace o no puede hacerlo, señor Ministro, yo le tengo que decir que, según nuestro criterio —yo represento una parte del pueblo

vasco bastante importante, que gobierna con ustedes, por cierto—, no nos vamos a entender y que habrá problemas continuamente.

Queremos contribuir a vertebrar —esa palabra ha dicho usted— el Estado de las Autonomías, no solamente administrativa, señor Ministro, y si no lo podemos hacer lo vamos a sentir. Usted que no intervino —pienso que afortunadamente— en las negociaciones previas a la aprobación del Estatuto no pretenda cambiarlo mediante unas sinuosas vías pseudolegales que no aceptamos ni aceptaremos. Señor Ministro, queremos colaborar y ponernos de acuerdo. Usted va a ver ahora en mi intervención qué distinta sensibilidad y qué visión tan diferente de las autonomías tenemos unos y otros. Esta es la visión de mi Partido, de mi Grupo y de gran parte del pueblo vasco.

Nosotros pedimos la devolución de este proyecto, señor Ministro, porque entendemos que es altamente regresivo al limitar las competencias del Estatuto de Autonomía, así como los aspectos organizativos de los puertos.

Con relación a los pactos competenciales, señor Ministro, con este proyecto de ley se pretende soslayar la competencia y la titularidad de las comunidades autónomas en materia portuaria, estableciendo límites inaceptables, a nuestro entender, con la reserva de la titularidad para el Estado de los puertos calificados como de interés general y también para los calificados como instalaciones marítimas. **(El señor Vicepresidente, Muñoz García, ocupa la Presidencia.)**

En definitiva, a pesar de que en el texto del proyecto se incluye una disposición adicional novena, manteniendo la titularidad de las comunidades autónomas en materia portuaria, se dice «sin perjuicio de la posibilidad de la aplicación en el futuro de lo establecido en los artículos 4 y 5.2.» En este precepto se limita por arriba y por abajo lo que pueden ser los puertos de las comunidades autónomas. Por arriba, la de los puertos de interés general; por abajo la de instalaciones marítimas. Los puertos de interés general son competencia del Estado por la Constitución, pero se contempla la posibilidad de renuncia de su gestión directa, señor Ministro, y usted lo sabe, puerta abierta del Estatuto de Autonomía que ahora se quiere cerrar con esta ley. Las instalaciones marítimas, embarcaderos, instalaciones de varada, etcétera, se regulan por la Ley normativa de Costas que también es competencia del Estado por la Constitución y su nueva ley y reglamento.

Conclusión, señor Ministro, por medio de definiciones que se establecen en este proyecto de ley, como son: puerto marítimo: superficie de agua abrigada de extensión no inferior a media hectárea; puerto comercial, puerto de interés general, instalaciones portuarias, puertos estatales, instalaciones marítimas, etcétera, se regula y se limita la actuación de las comunidades autónomas a puertos de pesca fresca y a puertos para embarcaciones deportivas o recreo. Sobre cualquier otra actividad considerada como comercial pende siempre la espada de Damocles del cambio de clasificación que

se puede realizar por decreto por el Gobierno. No habremos ya de la injerencia descarada en el régimen financiero de los puertos de las comunidades autónomas que plantea el artículo 14.4.

En síntesis, señor Ministro, en los aspectos competenciales de las comunidades autónomas este proyecto de ley refleja un espíritu de desconfianza y de falta de asunción por parte de la Administración del Estado de las Autonomías, invalidando y rompiendo el espíritu con el que se redactó el Estatuto de Autonomía, por lo menos el vasco, en el que, precisamente, se prevé la posibilidad de que la Comunidad Autónoma pueda asumir, como le decía, competencias incluso en los puertos de interés general.

En cuanto a los aspectos organizativos y de gestión portuaria este proyecto es, a nuestro entender, innecesario, contradictorio y está basado en argumentos de poco rigor. Es innecesario en lo que se refiere al área de puertos, puesto que existe una normativa actualmente, de la cual, señor Ministro, se enorgullece el proyecto de ley que nos ocupa: la Ley de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, y no se precisaría más que extender el régimen de los puertos autónomos a los puertos que así se decidan. Innecesaria también la existencia del Ente Puertos del Estado, como cabeza de un holding que no aporta nada y produce más costes. Contradictorio entre los objetivos que dice perseguir y el modelo de gestión centralizada que se establece en el articulado. Contradictorio entre las políticas europeas que dice querer desarrollar y el modelo organizativo burocratizado y el centralizador de decisiones con la cabeza del holding, apoyado en argumentos de poco rigor.

El gran error intelectual de este proyecto de ley para nosotros es la consideración de un sistema portuario español en su conjunto como una unidad económica. Esta premisa, a nuestro entender, es falsa. Conduce al legislador al establecimiento de políticas innecesarias, a desmotivar la gestión y a desincentivar la búsqueda de competitividad de las verdaderas unidades económicas, que son cada puerto considerado como empresa integral de servicios. En síntesis, el Ente Puertos del Estado es la cabeza de un holding creado artificialmente que no aporta sinergia alguna, ni economía de escala, ni racionalización u optimización de gestión alguna.

Actualmente, señor Ministro, existen en España unos 300 puertos o instalaciones portuarias. De todos ellos son puertos de interés general 27, y dependen del Estado, que ha hecho suya la gestión directa, todos ellos. El resto de los puertos los administran directamente las comunidades autónomas. De los 27 puertos, 23 se rigen por las denominadas juntas de puertos y cuatro son puertos autónomos.

Las juntas de puertos, de centenaria tradición en nuestro país, son organismos autónomos de los incluidos en la Ley de Entidades Estatales Autónomas. Tienen una cierta independencia del Estado y entendemos que su evolución hacia mayores cotas de autonomía sería deseable.

El puerto de Huelva, señor García-Arreciado, como

piloto, es autónomo desde 1971, el primero. Después lo fueron los de Barcelona, Bilbao y Valencia, desde 1978. La experiencia de la autonomía ha sido positiva, a nuestro entender, y la tendencia lógica sería la de aumentar las cotas de autonomía, marcando el Gobierno objetivos generales —¡cómo no!— y dando libertad a los puertos para su consecución.

En los primeros años 80 hubo unas determinadas tendencias a convertir en puertos autónomos las juntas cuyas características de tamaño, complejidad e importancia se acercaban a los puertos autónomos de Barcelona, Bilbao y Valencia. Posteriormente se abandonó este camino y se ha elegido el del proyecto que nos ocupa. Sin embargo, en los países de la Comunidad Económica Europea la tendencia hacia la autonomía portuaria es cada vez más acusada. No sabemos con qué parámetros o con qué ojos mide esta afirmación el señor Ministro, pero desde luego parece que estamos en dos polos opuestos. En ninguno de los países de nuestro entorno existe un ente que globalice o centralice los puertos en una nación. Esto es evidente en los países con mayor tradición y pujanza portuaria, como Holanda, Alemania o Bélgica. La absoluta autonomía de esos puertos ha impulsado a su desarrollo, convirtiéndolos, como todos sabemos, en los más importantes del mundo. Los países que han tenido un ente globalizador o centralizador de puertos, como Colombia, Argentina, Brasil, Venezuela, con todos nuestros respetos, miren dónde están económica y socialmente estos países. La experiencia ha sido desastrosa y en estos momentos su organización está siendo profundamente transformada, convirtiéndolos en autónomos o privatizando los puertos mayores.

La Comunidad Económica Europea, en sus resoluciones sobre las autonomías portuarias, se hace eco del peligro de las políticas centrípetas de los países del sur de Europa, como en el Informe Rogan de junio de 1989, sobre los puertos medianos y pequeños de la Comunidad Económica Europea. El Parlamento Europeo en su resolución sobre una política portuaria europea, recomienda la autonomía de los entes portuarios, así como la libre competencia entre los puertos marítimos. Y en una futura política portuaria dice que deben adaptarse instrumentos legislativos que aseguren a los puertos un ordenamiento que no dependa del Estado o de las autoridades públicas. Es decir, plantea rotundamente la necesidad de que los puertos autónomos tengan autonomía respecto a la Administración Pública e independencia financiero.

Llegado este punto vamos a detenernos brevemente en el modelo de gestión portuaria del proyecto. La organización descrita en el proyecto de ley consiste, en esencia, en la creación de un denominado Ente Público Puertos del Estado, con amplias facultades globalizadoras sobre los 27 puertos de interés general dependientes del Estado, en cada uno de los cuales se crea un ente público denominado Autoridad Portuaria, que ejecuta las gestiones planificadas y diseñadas por el ente público central.

En la exposición de motivos se indica que las autoridades portuarias tendrán atribuciones semejantes a las actuales de los puertos autónomos y superiores a las de las actuales juntas de puertos. Como veremos más adelante, en el análisis comparativo entre el articulado del proyecto y la actual legislación de puertos autónomos, tanto la autonomía frente a la Administración Pública como la independencia financiera de las autoridades portuarias no son, en absoluto, comparables ni con la teoría ni con la práctica de los puertos autónomos de Barcelona, Bilbao, Huelva o Valencia.

La comparación de la situación actual de los puertos autónomos y la que propone para las denominadas autoridades portuarias es la siguiente. Con relación a la autonomía respecto a la Administración Pública, en el apartado de organización, comparando los artículos de la actual ley en vigor sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía con los artículos del proyecto que tratamos, podemos llegar a las siguientes conclusiones. Frente a la autonomía que se desprende de la relación con la Administración Pública de los actuales puertos autónomos, en la que compete al Gobierno la alta inspección y vigilancia a través del Ministerio de Obras Públicas, se oponen en el anteproyecto las facultades omnímodas del Ente Público Puertos del Estado, al que corresponde la gestión global del sistema portuario, es decir, la gestión centralizada, la elaboración de directrices y criterios generales en todas y cada una de las actividades portuarias: seguridad, tarifas, inversiones, explotación, concesiones, autorizaciones, relaciones económicas y comerciales de los usuarios, etcétera.

Si nos referimos a los consejos de administración y personal, por comparación del artículo 18.1 de la Ley citada anteriormente y los artículos del Real Decreto 2408/1978, de 25 de agosto, por el que se otorga el régimen de estatuto de autonomía al puerto de Bilbao, con los artículos 26 h), 26 i), 28, 39 y 40, llegamos a la siguiente conclusión. Frente a la autonomía actual del consejo de administración, que tiene a su cargo la administración, gestión y dirección del puerto autónomo con plena responsabilidad ante el Gobierno, se opone en el anteproyecto la figura del consejo de administración, del que ni llega a definirse el número de miembros, que tendrá una total dependencia del Ente Público Puertos del Estado, ya que todos sus miembros son nombrados por el consejo rector del ente, sin definición alguna de los criterios para su nombramiento.

Uno de los elementos fundamentales en toda organización, señor Ministro, es el control de la política de personal. Frente a la autonomía y la libertad de los puertos autónomos en esta materia, se contraponen la dependencia de éstos del Ente Público Puertos del Estado, que aprueba la estructura orgánica de las autoridades portuarias, define la política general de personal e incluso la relación laboral de los directores de éstas.

Con relación al apartado ordenación y planes, por comparación de la legislación actual con los artículos del anteproyecto, el Ente Público Puertos del Estado es-

tablece la planificación general, especificaciones y coordinación, a los que deben subordinarse la planificación, proyecto, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto.

Asimismo, el Ente Público Puertos del Estado podrá reclamar la aprobación técnica de los proyectos que estime convenientes. Al ente público corresponde, además, el informe sobre el plan de utilización de los espacios portuarios, cuya aprobación corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dicho plan es el que delimita las zonas de servicio.

Si tratamos del importantísimo apartado independencia financiera, y por comparación de los artículos de la Ley en vigor con los actuales, podemos decir que en la elaboración del Programa de Actuaciones, Inversiones y Financiación (PAIF) las autoridades portuarias habrán de sujetarse a los criterios, directrices y objetivos anuales que se establezcan por Puertos del Estado, así como las limitaciones que este ente público pueda fijar respeto a los incrementos de las partidas presupuestarias del gasto, tanto corriente como de inversión.

Además, el Ente Público Puertos del Estado distribuye los medios financieros necesarios para la ejecución y desarrollo del proyecto por él aprobado. Para la ordenación y control financiero y económico el Ente Público Puertos del Estado gestiona dos tipos de fondos: un fondo de contribución para el sostenimiento del ente y un fondo de financiación de inversiones para financiar los planes de las distintas autoridades portuarias. Las autoridades portuarias contribuirán a la creación y sostenimiento de estos fondos en la cuantía y con la distribución que determine Puertos del Estado. Por último, el Ente Público Puertos del Estado aprueba las operaciones financieras de activo o pasivo de las autoridades portuarias.

De todo ello queda claro que en toda organización hay dos aspectos fundamentales: el de personal y el económico. Sobre el primero ya hemos indicado anteriormente las fuertes limitaciones que impone el anteproyecto de ley. Respecto al segundo, se evidencia claramente la absoluta y total dependencia de las autoridades portuarias de las decisiones tomadas en el holding central. Todo esto limita fuertemente el grado de libertad de las autoridades portuarias y trae como consecuencia la burocratización del ente central, quedando una vez más puesta de manifiesto la contradicción entre el preámbulo y el anteproyecto. Frente a la palpable realidad de sus artículos, se puede afirmar claramente que la autonomía que se derive de la aplicación de esta ley quedará reducida a un mínimo incluso inferior al nivel que tienen actualmente las juntas del puerto.

Y, para terminar, señor Ministro, además de todo lo señalado, de la comparación entre las muy diferentes relaciones de los puertos autónomos con la Administración central en la situación actual con las posibles futuras dependencias existen en el proyecto otras nuevas de las autoridades portuarias que se extraen fundamentalmente de los artículos 25, objetivos del Ente Público Puertos del Estado...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Vallejo, le ruego concluya.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Voy terminando, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Concluya muy rápidamente, señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Voy a hacerlo, señor Presidente.

El artículo 26 hace referencia a las funciones del Ente Público Puertos del Estado, en el que se fijan objetivos y se señala que tienen que definir, controlar, asegurar y coordinar..., y no insisto porque el señor Presidente me pide que termine y lo voy a hacer brevemente.

Para finalizar, señor Ministro, podemos señalar como conclusión que la teoría del anteproyecto se basa en considerar a todos los puertos iguales y que todos ellos forman un mismo sistema cuya optimización hay que conseguir. Las dos bases son inciertas: los puertos son distintos en tamaño, tráfico, tradición, desarrollo, organización y vocación. Sus tratamientos deben ser distintos, adaptándose cada uno a las variaciones de su naturaleza y de su entorno. Acaso uno de los grandes errores de este proyecto es el de intentar considerar al conjunto de los puertos como un sistema unitario.

Finalizo señalando que tratar de considerar y planificar el conjunto como un sistema económico unitario es contrario a las recomendaciones de la Comunidad Económica Europea y contrario a un racional tratamiento empresarial. Siguiendo las tendencias racionalizadas del mundo portuario, la evolución de los puertos españoles debería seguir la experiencia de nuestros vecinos, aumentando el número de puertos autónomos, dando este estatuto a los puertos de Tarragona, Palma de Mallorca, Algeciras, Tenerife, Las Palmas, La Coruña y Gijón y Avilés conjuntamente, sin más que modificando ligeramente los actuales estatutos existentes, transfiriendo a las comunidades las juntas con zona de influencia intracomunitaria y asegurando al resto de los puertos un ente con el espíritu descentralizador y potenciador del futuro de sus autonomías.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Vallejo.

Enmiendas a la totalidad del Grupo Mixto.

En primer lugar, tiene la palabra la señora Garmendia.

La señora **GARMENDIA GALBETE**: Señor Presidente, señorías, mediante esta enmienda a la totalidad Euskal Ezkerra propugna la devolución de este proyecto de ley al Gobierno.

Nuestro rechazo se basa, no en los principios inspiradores del proyecto, que más tarde comentaré, que en lo fundamental lo compartimos, sino en la no idoneidad de las fórmulas que a lo largo del articulado de la

ley se plantean para cumplir los objetivos de desburocratización y de eficacia. El otro argumento fundamental en el que nos basamos lo constituye la sistemática marginación de las comunidades autónomas de cualquier tipo de actuación relacionada con un sector clave en la economía del Estado —y no olvidemos que las comunidades autónomas también son Estado—, como es el de los puertos.

Realmente es casi imposible distanciarse de los objetivos recogidos en la exposición de motivos. La consideración de los puertos como unidades económicas y de prestación de servicios exige una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, así como la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística, control y gestión, con lo que estamos de acuerdo; como estamos obviamente de acuerdo con la consideración de que la estructura de la Administración puede resultar en exceso rígida. Todo ello en sintonía con las resoluciones sobre política portuaria del Parlamento Europeo.

Pero a la hora de hacer operativos estos principios de autonomía en la gestión, competitividad y eficacia, nos encontramos con que el Gobierno ha optado por constituir un holding, el Ente Público de Puertos del Estado, que bajo la dependencia del Ministerio tiene como objetivo fundamental de supervisión, el control y la coordinación de las autoridades portuarias. Atendiendo a las importantes funciones que la ley otorga al holding, analizando el sistema de nombramientos, teniendo en cuenta el modelo económico diseñado, concluimos que, aunque se pretenda lo contrario, se puede advertir de antemano que la amplia autonomía, libertad de gestión empresarial y libre competencia no van a hacerse posibles con esta ley.

El modelo económico conformado resulta centralista y centralizado. A la vista de la experiencia en el control, gestión y nombramiento de equipos directivos de la empresa pública difícilmente se puede colegir que el sistema planteado sea el más eficaz. En ningún momento se abordan de forma satisfactoria los cauces de participación efectiva de los diversos agentes sociales y además la autonomía de gestión de cada puerto queda muy reducida desde el momento en que los movimientos de recursos se canalizan a través de los fondos gestionados por el ente.

Está claro que el régimen de gestión resultante de la creación de un ente con las características del de Puertos del Estado y con competencias de tal calado sobre las autoridades portuarias, en nuestra opinión, nos coloca muy lejos de los patrones de competitividad y eficacia que reclama un sector como el de puertos a la luz de los datos económicos que nos da el propio proyecto de ley.

Por otro lado, queremos subrayar la sistemática marginación a lo largo de la ley de cualquier tipo de actuación de las comunidades autónomas. Sólo existen dos protagonistas: el Ministerio de Obras Públicas y la co-rea de gestión del mismo que se conforma con la crea-

ción del ente. Se obvia totalmente la existencia de las comunidades autónomas que tienen competencias en temas tan relacionados con la ordenación de los puertos como es el de urbanismo, medio ambiente u ordenación territorial. Esta minusvaloración de las comunidades y la falta de interés por materializar su participación en la ordenación de los puertos y en su gestión es harto preocupante porque nos demuestra que, una vez más, a pesar de las declaraciones, se pretende pasar por alto la corresponsabilidad y la cooperación necesaria entre la Administración central y las Administraciones autonómicas.

Señorías, concluyo diciendo que fórmulas menos centralistas y centralizadas que las que se han elegido y plantean en el proyecto nos parecen no sólo más acordes con la organización autonómica del Estado español, sino también más eficaces y más idóneas a la hora de responder a las necesidades de un puerto que aun siendo de interés general, del Estado, está situado en un territorio concreto y en un entorno socioeconómico determinado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Garmendia.

Tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, de la lectura de la exposición de motivos del proyecto de ley parece deducirse que la voluntad del legislador era precisamente reforzar los principios de autonomía, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de los costes por transferencia a los usuarios. Podemos destacar párrafos en los que concretamente se habla de exigencias de una amplia autonomía de gestión, agilidad y procedimiento desburocratizado y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad estadística y control de gestión, o bien gestión desburocratizada y eficaz de los puertos.

Sin embargo, el espíritu del legislador parece truncarse a la hora de redactar el articulado de la ley. En lugar de apoyar una gestión descentralizada, manteniendo la autonomía reconocida a determinados puertos o ampliando este sistema a otros casos, se opta por una solución rabiosamente centralista y obsesivamente intervencionista, creando el holding Puertos del Estado, de más que dudosa eficacia, y consagrando la aplicación del modelo autorizado que parece ser el objetivo último de la actual Administración.

Rechazamos el proyecto de ley porque es una intromisión burocrática y centralista que puede romper la eficacia actual de los puertos autónomos. El puerto autónomo de Valencia es un claro ejemplo de los beneficios de una explotación gestionada con criterios de eficacia, competitividad, imaginación y racionalidad en la utilización de los recursos. Desde el reconocimiento del régimen del estatuto de autonomía al puerto de Valencia, otorgado por Decreto de 25 de agosto de 1978 por el MOPU, el puerto autónomo de Valencia se ha con-

solidado como uno de los de mayor actividad y tráfico del Mediterráneo. Así, en 1990 y 1991, el tráfico total de mercancías manipuladas creció respectivamente el 2,3 y el 3 por ciento, alcanzando la cifra total de diez millones de toneladas.

El régimen de autonomía otorgado ha permitido que el mismo haya hecho un extraordinario esfuerzo inversor, construyendo, conservando y explotando con acierto las obras y servicios del puerto por cuanto desde su autonomía ha planificado las ampliaciones y mejoras que han hecho posible situarlo entre los más competitivos del Mediterráneo. Hace, pues, 14 años desde que el puerto autónomo de Valencia inició una brillante labor que se verá truncada con la entrada en vigor de la ley que debatimos.

Son estos sistemas y procedimientos los que deben regir el funcionamiento de la organización portuaria y no los previstos en el proyecto de ley. Lo rechazamos, además, porque ignora la existencia de las comunidades autónomas con la definición, excesivamente extensiva, de declaración de interés general, que demuestra la poca voluntad autonomista de la Administración central; porque los preceptos de ley ignoran y vulneran el espíritu de las directrices sobre política portuaria del Parlamento Europeo; ignora el artículo 103 de la Constitución española, que consagra la descentralización como uno de los principios de la organización de la Administración; elimina la participación en la gestión de los ayuntamientos, diputaciones, comunidades autónomas y usuarios, entre ellos las cámaras de comercio; porque las autoridades portuarias concebidas en el proyecto no tienen las mínimas funciones esenciales en la gestión del puerto, dependen absolutamente del partido en el Gobierno y no se ha garantizado la independencia de sus decisiones con Puertos del Estado, ni con la Administración central; porque, en definitiva, el sistema previsto no garantiza ni la autonomía portuaria, ni la libre competencia entre los puertos. Defendemos la extensión progresiva del sistema del estatuto de autonomía para los puertos y, en cualquier caso, parece sensato pensar que el sistema pretendido por la ley debe ser aplicado, cuanto menos, con criterios selectivos, dando a los puertos la opción de acogerse a dicho régimen y mantener su carácter autónomo.

Por todo ello, pedimos la devolución del proyecto de ley, porque de seguir adelante con él se cometería, entendemos, un error histórico. Y tras lamentar que, por lo visto, al señor Ministro no le interesa demasiado lo que decimos los miembros del Grupo Mixto, me retiro de la tribuna. Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Oliver.

Tiene la palabra el señor Pérez Bueno.

El señor **PEREZ BUENO**: Señor Presidente, señorías, la necesidad práctica de contemplar los puertos no como fenómenos aislados, sino como parte de un sistema territorial en el que se integran, tiene una evidente

dimensión constitucional que exige la armonización de los diversos campos competenciales implicados, ponderando adecuadamente los distintos intereses públicos en presencia. Cuando, como hace el proyecto que analizamos, no se tiene ello en cuenta, se está vulnerando la competencia autonómica para la ordenación del territorio que, como ha señalado el Tribunal Constitucional en sentencias sobre la Ley de Costas, tampoco pueden ser ignoradas.

Además, tampoco puede olvidarse que el Estatuto andaluz, al igual que el vasco y el catalán, prevé que la Junta de Andalucía puede asumir la gestión de los puertos andaluces de interés general. Ninguna de estas exigencias, derivadas de la racionalidad del sistema portuario y de los presupuestos constitucionales en los que un Estado autonómico ha de moverse, se respeta mínimamente en este proyecto de ley.

En primer lugar, la definición del concepto de puerto de interés general es de una desmesurada extensión, lo que hace que no se tengan en cuenta muchos de los intereses de las comunidades autónomas. En segundo lugar, vulnera los más elementales presupuestos de un sistema cooperativo, porque no atribuye ninguna participación a las comunidades autónomas en el diseño de la política portuaria, que realiza de forma absolutamente unilateral el Estado. En tercer lugar, en cuanto a la relación de los puertos con la ordenación del territorio, no se establece ningún mecanismo de coordinación de la política sectorial portuaria con las restantes políticas sectoriales, en el marco de la organización territorial que corresponde a la comunidad autónoma. En cuarto lugar, tampoco se resuelve de forma mínimamente satisfactoria la relación de la actividad portuaria con el urbanismo. En quinto lugar, no contempla el problema de las zonas deportivas y pesqueras en el interior del puerto de interés general. En sexto lugar, en cuanto a la gestión de los puertos, nos parece acertada la fórmula de encomendársela a una empresa pública. En general, el sistema de gestión parece que es el más operativo, pero lo que no resulta admisible es la reserva que de tales entes se hace el Estado, desconociendo que los estatutos de autonomía prevén la transferencia de la gestión, en algunos casos, como he señalado anteriormente, a las comunidades autónomas, así como que tampoco se tenga en cuenta la participación de los entes locales.

Desde la óptica constitucional de la corrección de los desequilibrios territoriales no resulta tampoco admisible la existencia o la concepción del fondo de financiación, en los términos en que lo hace la ley. Más bien habría que ver la manera en que el superávit de algunos de los puertos en concreto se destine a sufragar infraestructuras del propio territorio en el cual se insertan.

En conclusión, creemos que el presente proyecto de ley no es sino un mero instrumento al servicio de la voluntad de dominación de la burocracia estatal, que conduce a resultados irracionales y claramente disfuncionales, vulnerando incluso los mandatos constitucio-

nales al concebir al puerto de forma aislada del resto del territorio y de las administraciones que ejercen competencias sobre él.

Se trata de un nuevo jalón en todo un proceso en el que pudiera dar la impresión de que el Estado se resiste, por la vía de hecho, a perder el control sobre el territorio y tener que contar con la presencia de otros agentes, con autonomía constitucionalmente garantizada, a pesar de la manera con la que el bloque de constitucionalidad ha abordado la cuestión de la ordenación del territorio; situación que se produce cada vez que la Administración central elabora proyectos legislativos de carácter sectorial que tengan algo que ver con el espacio geográfico o sus relaciones espaciales, como en los casos de las Leyes de Costa, Agua, Patrimonio Histórico, Protección de la Naturaleza, etcétera.

Por tanto, y por estas razones que he señalado, pido la devolución del proyecto de ley al Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Pérez Bueno.

Tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Quiero agradecer también sinceramente la presencia del señor Ministro, supongo que en el bar.

Voy a defender la enmienda a la totalidad que Eusko Alkartasuna ha presentado a la Ley de Puertos y Marina Mercante, desglosando, en primer lugar, las razones referidas a la gestión portuaria y, en segundo lugar, las relativas a la Marina Mercante, siguiendo así la disposición del propio proyecto de ley.

En lo concerniente a la gestión portuaria, las discrepancias de Eusko Alkartasuna respecto al proyecto son de doble índole; en primer lugar, competenciales y, en segundo lugar, de diseño de la propia gestión portuaria.

Eusko Alkartasuna, amparándose en la lectura del artículo 12.8 del Estatuto de Guernika, de la Comunidad Autónoma Vasca, en virtud del cual se atribuye a la Comunidad Autónoma la ejecución de la legislación del Estado en materia, entre otras, de puertos de interés general cuando el Estado no se reserve su gestión, considera que, en aras a la efectividad de dicho precepto, el Estado no debe reservarse la gestión de los mismos, cuando menos en lo referente a la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Para Eusko Alkartasuna la asunción de las competencias por parte de la Comunidad Autónoma supondría, en primer lugar, facilitar su administración en relación con los agentes socioeconómicos a los que los puertos sirven; se insertaría, sin lugar a dudas mucho mejor en el modelo descentralizado, consagrado en el texto constitucional; y, por último —quizá lo más importante— dotaría de contenido aquellas competencias de la Comunidad Autónoma, atribuidas estatutariamente a las comunidades autónomas, relacionadas con el orden económico.

En el segundo grupo englobamos razones de diseño de gestión portuaria. Creo que se puede calificar casi

de esquizofrénico el lenguaje dual y opuesto contemplado en el preámbulo de la ley, en el que se recogen, oportuna y correctamente, los principios que han de inspirar toda política portuaria, sin mayor mérito que referirnos a la resolución correspondiente del Parlamento Europeo, y el articulado en el que se hace evidente y patente una concepción no sólo centralista, sino estatalista, y yo creo que absolutamente caduca de la gestión portuaria.

Donde debería hablarse de autonomía en la gestión, el proyecto crea un «holding» estatal al que se le atribuyen todas las competencias relativamente trascendentales de las autoridades portuarias. Por ejemplo, Puertos del Estado define y programa los objetivos de gestión, la política de personal, la designación del director, lógicamente el presupuesto anual, las inversiones, su financiación y determina las tarifas y cánones a cobrar. Señorías, si esto es autonomía, nuestra discrepancia no es sólo respecto a lo autonómico, sino también a la concepción de autonomía que tiene este Gobierno y el ausente señor Ministro.

Por otro lado, la adopción de las decisiones por parte de las autoridades portuarias, indudablemente en función del sistema de nombramientos, no existe. Luego, la libre competencia de puertos no podrá darse en ningún momento.

Por lo que a la Marina Mercante se refiere, entendemos que la ley no prevé los instrumentos necesarios que pongan freno a la persistente desaparición de unidades navales, como pudiera ser contemplar los segundos registros, y consideramos que no distribuye adecuadamente las competencias entre el Estado y aquéllas que tiene atribuidas la Comunidad Autónoma, por ejemplo, la referente a la Marina Mercante, que la define en un sentido muy amplio, de tal forma que nuevamente vuelve a dejar sin ningún contenido y a desvirtuar, por ejemplo, la competencia del transporte marítimo, que es exclusiva de la Comunidad Autónoma.

En definitiva, son éstas las razones que nos llevan a solicitar la devolución de este proyecto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Larrañaga.

Tiene la palabra la señora Mendizábal.

La señora **MENDIZABAL GOROSTIAGA**: Señor Presidente, señorías, a pesar de que sea una práctica generalizada que en el preámbulo de una ley se expongan las razones que más interesa resaltar y no todas aquellas que realmente llevan al legislador a promulgarla, es interesante en este caso detenerse en la exposición de motivos para sacar alguna conclusión.

El preámbulo intenta en principio despistarnos desgranando el cumplimiento de grandes principios a cuya realización nos llevaría indefectiblemente este proyecto, pero, en definitiva, lo que provoca es una gran perplejidad por la enormidad de cosas que aún quedan por hacer. Además, domina otro gran criterio que se re-

pite de manera machacona. Es el criterio de eficacia empresarial en la gestión, eficacia empresarial que, como consecuencia correlativa, lleva a la esencial ineficacia de la Administración pública, poniendo así las bases para conseguir la mayor privatización posible a través de una serie de concesiones.

Asimismo, el proyecto adolece de un carácter excesivamente genérico o vago, remitiéndose casi constantemente a las futuras disposiciones reglamentaria, lo cual supone dejar un gran margen a la arbitrariedad. Además, hay otras muchas razones que nos llevan a presentar esta enmienda a la totalidad, como puede ser la exclusión de la actividad pesquera del ámbito de esta ley, la tutela excesiva del Ministerio de Obras Públicas y Transportes respecto a los puertos de interés general, la firmeza con que se atribuye a la Administración central la práctica totalidad de las competencias, sometiendo al resto de las administraciones concurrentes a un tutelaje revelador de una cierta desconfianza; en definitiva, un profundo tono centralista cuyo paradigma es el ente público Puertos del Estado, que se configura casi como una dirección general del Ministerio de Obras Públicas.

Respecto al Título III, de la Marina Mercante, se echa en falta la previsión de la nacionalidad exigible a la empresa armadora o al naviero individual; ni se establece la libertad de importación de buques; ni se declara la libertad de aseguramiento de buques y responsabilidades navieras en compañías aseguradoras extranjeras. Además, resulta excesivamente genérica la expresión que se utiliza de los cuadros mínimos de dotación, referidos a términos tan poco cuantificables como son la seguridad de la navegación y del buque.

Finalmente, el conjunto de normas sobre infracción y sanciones resulta en algunos casos, desde el punto de vista jurídico, bastante aberrante, violando los principios básicos en materia de derecho sancionador. Por todo lo cual, señorías, Euskadiko Ezkerra solicita la devolución de este proyecto de ley al Gobierno.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Mendizábal.

Enmienda de devolución del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, al oírle esta mañana, la primera reflexión que se me ha ocurrido es no dudar en absoluto de que usted se ha leído la ley, pero estoy convencido de que no la ha comprendido en toda su extensión, se la han contado por dos partes, y de lo que le han contado ha contado usted aquí lo bueno y positivo de lo que debería tener la ley y no la tiene, evidentemente.

Presenta el Gobierno hoy ante la Cámara el proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

en un texto muy complejo fruto del ensamblaje de dos anteproyectos diferentes: uno, orientado a intentar arreglar los puertos y, otro, dedicado a pretender la ordenación de la Marina Mercante en general. Quizá ya en el preámbulo, en el que se afirma que las competencias y actividades de ambos son afines, se parta de un error que se arrastra a lo largo del proyecto en cuestión, porque, evidentemente, las actividades portuarias y de la Marina Mercante son, en todo caso, complementarias, pero nunca afines.

Aunque se diga que se proyecta una organización descentralizada, la ley centraliza mucho más que hasta ahora con la creación de las autoridades portuarias, y disminuye la autonomía de los actuales puertos autónomos otorgando al ente público unas facultades onmímodas, nombrando por libre designación al consejo rector del mismo, a los vocales de los consejos de las autoridades portuarias y a los principales directivos.

Después veremos la representatividad que existe hoy en las juntas de puertos, los diferentes representantes y agentes sociales, y lo que se pretende en el futuro, que es una designación a dedo desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o desde la Dirección General que se sustituya.

Creemos que la ley es poco respetuosa en materia de puertos con las competencias que tienen las comunidades autónomas, de acuerdo con la Constitución española, con los estatutos de autonomía y con la definición de puerto vigente, a la hora de promulgar esta normativa, distanciándose totalmente de los sistemas de organización portuarios existentes en el mundo occidental e incumpliendo las premisas contenidas en la resolución A-221/568, del Parlamento Europeo sobre política portuaria, en la que se refiere a la economía de gestión de los entes portuarios, la libre competencia entre los diferentes puertos, cobertura de costes, ausencia de discriminación entre ellos, y ordenamiento que no dependa del Estado o de las autoridades públicas.

Por ejemplo, en relación con los puertos pesqueros, señor Ministro, solamente define como tales esta ley los destinados a la descarga de pesca fresca, olvidando a los de descarga de pesca congelada o pesca semipreparada. Además, exige proporcionar unos servicios no disponibles en muchos puertos pesqueros, no sólo españoles, sino comunitarios. Incluso la definición dada no es tan siquiera la aceptada en los países occidentales.

Merece especial atención el párrafo 5 del artículo 3.º, que establece la obligatoriedad de tener autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para efectuar operaciones comerciales en los puertos ya transferidos, que choca frontalmente con la competencia ejecutiva que tienen las comunidades autónomas, según sus diferentes estatutos de autonomía.

En resumen, si algunos puertos de interés general son poco rentables, debería incidirse en su organización, tornándola más competitiva y abaratando sus costes. No puede pretenderse aumentar su rentabilidad otorgándole monopolios. No se puede pretender aumentar,

por ejemplo, el tráfico y rentabilidad en el puerto de Villagarcía, aumentando, disminuyendo o prohibiendo las descargas en el Puerto de La Puebla —el señor gracia sabe bien a lo que me refiero—, porque se obligaría a los conserveros de este último municipio a llevar sus mercancías a través de un tráfico terrestre, que lo convertiría en poco competitivo, poco rentable y llevaría a estas industrias, sin lugar a duda, a la quiebra.

La ley propuesta establece una definición de puertos de interés general en el artículo 5.º, apartados 1 y 2, mediante los cuales cualquier puerto en cualquier comunidad autónoma, incluidos los principales puertos transferidos a las comunidades autónomas, podrían ser clasificados de interés general por el Estado sin ningún derecho a réplica.

La actual ley perjudica unilateralmente y sin derecho a rechistar —como manda la democracia, sin lugar a duda— a los cuatro puertos autónomos de Barcelona, Bilbao, Valencia y Huelva. Lo lógico, desde nuestro punto de vista, y así nos gustaría, sería aumentar el número de puertos autónomos de España, como lo hacen Francia y Portugal, por ser los países más cercanos, transformando las juntas de puerto de Tarragona, Algeciras, Vigo, La Coruña, Gijón, Avilés, Palma de Mallorca, Tenerife y Las Palmas, en puertos autónomos, mejorando simplemente los estatutos de autonomía existentes. Se pide eso porque en las memorias anuales se contemplan como puertos rentables. Se propone transferir a las comunidades autónomas las juntas de puerto de tamaño reducido y toda su zona de influencia, e incluir el resto en el ente público de Puertos del Estado, con un auténtico espíritu descentralizador y potenciador de futuras autonomías de gestión.

El modelo propuesto es similar al de países centroamericanos y sudamericanos que, por otra parte, han comenzado a abandonarlo, tal y como es el caso de Argentina o de Colombia. Desde nuestro punto de vista, la Administración central debería dedicarse a la planificación general y marcar los grandes objetivos y directrices, sin entrar en la gestión particular de cada uno de ellos.

Por último, y en cuanto a la Ley de Puertos se refiere, no se puede olvidar que los puertos han de organizarse y administrarse en función del transporte marítimo, y no viceversa, como empieza a manifestarse en el principio del propio título de la ley, creando con ello enfrentamientos innecesarios antes de que este proyecto vea la luz. No hay que olvidar que desde una parte se invaden competencias de la otra, y me refiero, como botón de muestra, a la nueva regulación de los prácticos de puerto, de los técnicos mecánicos en señales marítimas, e incluso a la autorización y uso de remolcadores.

Quiero adelantar que dentro del paquete de 150 enmiendas que ha presentado el Partido Popular a esta ley, que no nos gusta, se enmienda desde el primer título, donde consideramos que no debe hablarse de la Ley de la Marina Mercante, sino en todo caso, de una regulación administrativa del tráfico marítimo, y no de

un título tan ambicioso como el del preámbulo, que en nada evoca a ello, como ahora veremos.

Es, en fin, una ley de puertos que, al no cumplir ninguna de las recomendaciones del Parlamento Europeo que sobre política portuaria en Europa están publicadas en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas», la consideramos poco europeísta y de espaldas la auténtica vocación descentralizadora y democratizadora en el desarrollo de los puertos españoles. Esto, con mejores palabras sin lugar a dudas, podrá usted verlo en el «Diario de Sesiones» de 24 de marzo, en el debate sobre el estado de la Nación, en palabras de algún portavoz de un grupo parlamentario que forma parte del Gobierno con ustedes en alguna comunidad autónoma.

Quiero recordarle, señor Ministro, que usted reconocía hace muy pocos días en Huelva que España incumplía la legislación europea en materia de contaminación ambiental. Lo reconocía en Huelva y quiero advertirle, señor Ministro, que no vaya a tener que reconocer algo similar dentro de unos meses de cara a ese mercado único el primero de enero de 1993, cuando se ponga en funcionamiento esta ley que no nos gusta.

En definitiva, con un Gobierno tan volcado en Europa —al menos eso parece—, es impresentable un proyecto de ley que conculque costumbres, tratados y normas internacionales, además de algunas de carácter nacional, que a continuación referiré, de cara a ese mercado único de 1993. Tengo que recordarles que Europa es referencia de cualquier actuación gubernamental y, sobre todo, del Presidente del Gobierno.

Refiriéndome al otro apartado de la ley, el de la Marina Mercante, que queda mermado de competencias en detrimento de una desproporcionada potenciación de la Ley de Puertos, a «grosso modo» podré decirle que se incumple, por ejemplo, el artículo 106 de la Constitución, que establece el derecho de los particulares a ser indemnizados por todos los daños o lesiones que sufran por el funcionamiento de los servicios públicos. Esta indemnización ha de ser total y no limitada, como se pretende en el artículo 92 del proyecto. Además, va contra lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado. Se incumplen Convenios internacionales de naturaleza marítima, como el Solas, Marpol o el Memorándum de París, todos ellos ratificados —no lo olviden— por España, donde se señala la obligatoria comunicación al cónsul del país de la bandera del buque sobre cualquier actuación que se realice sobre el mismo, señalándose igualmente en los tres Convenios la extrema gravedad de una medida como la retención de un buque, en el texto recogido en los artículos 97, 109 y 116. Nos recuerda, desde luego, a recientes actuaciones turcas de ningún modo copiables. Se viola lo dispuesto en el artículo 10.2 del Código Civil, en el Convenio Internacional sobre Alta Mar, ratificado por España no lo olvidemos, en el artículo 8.5, sobre la aplicación de la ley de buques extranjeros sitios en aguas nacionales.

Todos los convenios internacionales, de acuerdo con la Ley de Hipoteca Naval —todos ellos ratificados tam-

bién por España— establecen una fuerte protección para los acreedores de las empresas navieras, pero nunca acreedores del buque por ser cosa mueble y no estar sujeto a derechos y obligaciones, tal y como se incluye en el artículo 79.2 al hablar de exportación de buques españoles. Hay que hacer constar que ninguna legislación de los Estados comunitarios tiene en su norma una prohibición de este tipo, que iría contra el artículo 34 del Tratado de Roma, que prohíbe las restricciones a la exportación de bienes y mercancías entre los Estados miembros, así como todas las medidas de efecto equivalente.

Es incomprensible, por último, que el hecho insular, que recoge la Constitución en su artículo 138, no se contemple sólo como un factor de lejanía ya asumido en posteriores normas, e incluso cuantificado diferencialmente respecto a Baleares, sino que se proyecta sobre la condición de los puertos como servicio esencial para la Comunidad canaria, dado que constituyen el único punto de aprovisionamiento de las Islas, circunstancia que se identifica en las llamadas Islas menores en cuanto que no son centros de mercancías y bienes y, por tanto, su dependencia de la infraestructura portuaria es superior. Curiosamente, a lo largo del proyecto la relevancia de los puertos sobre la vida económica de las Islas no ha sido ni siquiera mencionado.

Se menosprecia, en definitiva, a todos los usuarios del puerto, incluso incumpliendo la Ley 26/1984, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, de 19 de julio, que en su artículo 22.2 señala de modo imperativo el necesario informe que habrán de emitir los usuarios en el apartado de tarifas y servicios portuarios, naturalmente informe preceptivo y no vinculante.

Entre otros puntos, se pretende proteger la navegación interior de tal forma que, aun beneficiando a los buques españoles, incumple el Reglamento de la Comunidad Económica Europea 3921/1991, de 31 de diciembre, que se firmará en estas fechas y recientemente aprobado, que ha liberalizado estos tráficós para las empresas establecidas en la Comunidad Económica Europea a partir del 1 de enero de 1993.

Señor Ministro, se trata de una ley en la que de 116 artículos solamente doce se refieren a la Marina Mercante y que no habla de los costes de explotación, especialmente de los de capital y de las tripulaciones que superan ampliamente los de la Comunidad Económica Europea. Las empresas siguen, en general, descapitalizadas, pues, en la mayoría de los casos, el 90 por ciento de los recursos están en manos de terceros. Hay asimismo un largo etcétera de problemas a los que no se aportan soluciones en relación con la reducción de la fiscalidad, con la mejora de la formación del personal embarcado, con la mejora de la productividad en las instalaciones portuarias a través de coordinaciones con otros medios de transporte... Todo esto no va tan lejos como albergar una ley de la Marina Mercante.

Señor Ministro, usted ha hablado de un proyecto descentralizador cuando es mucho más centralista que el que había; de un proyecto desburocratizador, cuando

es mucho más burocrático que el que había; de un proyecto mucho más centralista y poco demócrata en cuanto a sus órganos de representación. Permítame que se lo diga porque si en los órganos de representación existentes, si en las diferentes juntas de puerto hasta ahora estaban representados los usuarios, consignatarios de buques, cámaras de comercio, usuarios de puerto del sector pesquero, del sector industrial, ayuntamientos, no nos olvidemos de ello —habría que saber qué piensan multitud de alcaldes, y lamento que no esté aquí el de La Coruña porque está en Portugal firmando unos acuerdos del eje Atlántico que pontenciarían todavía más los puertos de cara a España en una relación con los lusos—, ahora no estarán representados ni siquiera para decir lo que se puede hacer o no urbanísticamente detro de la actividad portuaria.

Las comunidades autónomas. Ni siquiera las comisiones provinciales de urbanismo son tenidas en cuenta, y es altamente extraño que dos figuras no comparezcan aquí: el administrador de la aduana, totalmente relacionado tanto con puertos, como con Marina Mercante, y el comisario de puerto, figura que desaparece totalmente de este artículo. Hay que recordar que el artículo 113, apartado 2, copia literalmente, sin lugar a dudas, la «ley Corcuera». De ahora en adelante, cuando las autoridades lo estimen oportuno, podrán dar un patada en la puerta a un barco cuando lo consideren un edificio o una casa habitable. Esto será recogido en el artículo 113, apartado 2, algo que no se había visto nunca en temas de Marina Mercante. ¡Qué decir de los prácticos, a los cuales se pretende convertir en funcionarios, perdiendo la competitividad y el trabajo que se está realizando en Europa entera en las mismas condiciones que se hace en España! Se analiza nada más que un factor de los prácticos; pero no el factor de riesgo y de cobertura permanente que hacen que las entradas y salidas de los buques en bahía. En cuanto a los técnicos mecánicos en señales marítimas, se reducen de una manera notoria las balizas, las señales marítimas, las sirenas e incluso los faros.

¡Para qué hablar del personal, señor Ministro! Al personal de las juntas de puerto se le obliga, siendo funcionario, incluso a los de las juntas y a los de las direcciones generales, a hacerse personal laboral, sin contemplar los derechos adquiridos, sin contemplar siquiera que no todos son ingenieros, señor Ministro, que hay personas dentro del personal funcionario que teniendo un nivel determinado, D o E, pasarán a estar englobados en una plantilla laboral con un nivel 4 ó 5, que establece funciones equiparables. Un ordenanza o un conductor de una plantilla de funcionarios no tiene por qué ser engrasador de grúas en un caso concreto, o no puede pasar a realizar labores de limpieza en otros organismos diferentes. Hay que contemplar todo eso en la ley. Lo lamentable de esto es la prepotencia que ha dominado a la Dirección General de Puertos y Costas en detrimento de la Dirección General de la Marina Mercante.

Lo que sí puedo decirle, señor Ministro, es que con

esta normativa el Partido Popular no va a dar su visto bueno. Hemos presentado una enmienda de devolución porque consideramos que este texto es inmensamente mejorable, mucho más adaptable a las actuales circunstancias y, desde luego, mejor para conseguir eso que ustedes pretenden y dicen siempre de cara al mercado europeo, al 1 de enero de 1993; una auténtica participación española en Europa y poner todos los medios a nuestro alcance para que así sea en el año 1993.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Fernández de Mesa. Para la defensa de la enmienda a la totalidad del Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, señoras y señores diputados, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha presentado una enmienda de totalidad solicitando la devolución al Gobierno del proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Es conocido por todos ustedes que este Grupo Parlamentario no tiene por costumbre presentar enmiendas a la totalidad de todos los proyectos de ley que nos remite el Gobierno a esta Cámara. Dicha enmienda la reservamos única y exclusivamente para aquellos en los que entendemos que existe una profunda discrepancia entre nuestra posición y la sostenida por el Gobierno y concretada por el proyecto de ley. Eso es precisamente lo que está sucediendo con el proyecto que esta mañana debatimos.

Nuestro Grupo Parlamentario no comparte algunos de los criterios de interpretación de lo que podríamos denominar el bloque constitucional que, diseñado por la Constitución, los estatutos de autonomía y los decretos de traspasos, se realiza en este proyecto, y además discrepa profundamente del modelo de gestión portuaria que se nos propone por ser contrario a la autonomía en la gestión que es conveniente que tenga cada puerto y a la libre competencia entre éstos.

Pero, en primer lugar, vamos a repasar más exactamente los motivos que nos obligan a discrepar del modelo de gestión propuesto en el proyecto de ley.

El actual modelo portuario se organiza en tres niveles por lo que se refiere a los denominados puertos de interés general. De un lado tenemos los cuatro puertos autónomos, es decir: Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia; de otro, las 23 juntas de puerto y, finalmente, la comisión administrativa de grupos de puerto.

La experiencia de funcionamiento de los puertos autónomos ha dado resultado durante 20 años y, por tanto, parecería lógico avanzar por ahí. Sin embargo, el proyecto opta por una solución distinta. Nos propone un modelo en el que un organismo de nueva creación, una especie de «holding» con vocación centralizadora del conjunto de los puertos, el ente público Puertos del Estado, asume la gestión global del denominado sistema portuario con amplísimas facultades.

tades, creándose en el ámbito de cada puerto la denominada autoridad portuaria, que tiene por misión la mera ejecución de la política que previamente ha diseñado el ente público. Es decir que quien realmente goza de autonomía es el ente público, pero no la autoridad portuaria.

Hasta ahora, los denominados puertos autónomos, como la autoridad portuaria, gozaban de personalidad jurídica independiente de la del Estado y de plena capacidad para el desarrollo de sus fines, pero sólo debían de someterse a la alta inspección y vigilancia que desarrollaba el Gobierno a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que también coordinaba las actuaciones de los puertos dictando normas técnicas para obras y servicios. Pero, a partir del proyecto de ley, el ente público que se crea tendrá asignadas unas facultades globalizadoras.

Además de la gestión en su conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, le corresponde la elaboración de las directrices de coordinación y criterios técnicos generales de todas sus actividades portuarias: seguridad, tarifas, inversiones, explotación de los servicios portuarios, concesiones, autorizaciones sobre el espacio portuario y relaciones económicas y comerciales con los usuarios, ejerciendo, asimismo, el control de la gestión y eficacia de las autoridades portuarias.

No deja de ser sorprendente, tras repasar esta relación de facultades del ente público, ver que la exposición de motivos del proyecto establece entre los objetivos del mismo la consecución de una gestión desburocratizada y eficaz de los puertos o que la reseña informativa del Ministerio del Portavoz del Gobierno cite el criterio liberalizador del proyecto como una de sus características.

Los amplísimos objetivos y funciones que el proyecto otorga al ente público son, pues, buena muestra de la evidentísima voluntad de minimizar la autonomía portuaria centralizando la organización.

Nos sorprende, por tanto, la afirmación que ha realizado el Ministro cuando nos exponía hace un momento el sentido de este proyecto de ley, al decir que este proyecto de ley extiende el sistema de funcionamiento de los puertos autónomos a otros puertos.

Descendiendo al ámbito de las autoridades portuarias, y analizando la composición y función de sus órganos de Gobierno y los elementos fundamentales que los caracterizan, quedará todavía más claro que se produce una marcha atrás respecto del modelo de autonomía vigente y que el margen de maniobra que va a tener cada autoridad portuaria es muy poca.

Los actuales consejos de administración de cada puerto gozan de autonomía y tienen a su cargo la administración, gestión y dirección del puerto con plena responsabilidad de gobierno. El proyecto de ley, por su lado, crea un consejo, del cual ni se llega a definir su composición, y que tiene una total dependencia del Ente Público Puertos del Estado, quien incluso nombra los consejeros, salvo el presidente, que será designado directamente por el Ministro. Además, desaparece del

mismo toda mención de la presencia de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las Asociaciones Profesionales y de Usuarios del Puerto y de las comunidades autónomas y municipios. Me podrán decir que en la ley de 1968 dicha representación no se concretaba y que se hacía en cada estatuto de autonomía. Más o menos es cierto, aunque la concreción sin lugar a dudas era mayor que en el proyecto. Y además, visto el espíritu que influye a este proyecto, hemos de temer por la representación de estas corporaciones e instituciones, y, evidentemente, en las juntas de puerto sí se concretaba por ley.

Asimismo, y en contraposición a la amplia autonomía económico-financiera reflejada en la vigente Ley de Juntas y Estatuto de Autonomía, el proyecto de ley atribuye al Ente Público Puertos del Estado la facultad de aprobar el programa de inversión y las operaciones financieras de cada puerto.

El aspecto económico-financiero lo considero especialmente interesante. En los estatutos de autonomía de los cuatro puertos autónomos se reconoce, como recursos propios de éstos, la totalidad de los productos de las tarifas por servicios y de los cánones por concesiones administrativas y por autorizaciones de gestión en el puerto. En el proyecto de ley, en cambio, se crea un sistema de caja única a través de los denominados Fondo de Contribución y Fondo de Financiación, que se nutrirán de las aportaciones obligadas de cada una de las autoridades portuarias. Puertos del Estado determinará la cuantía de las aportaciones de cada autoridad portuaria a estos Fondos y determinará, asimismo, la distribución. Con todo ello, resulta que en el aspecto económico las autoridades portuarias tendrán una dependencia absoluta de las decisiones tomadas por Puertos del Estado, por lo que deberán limitarse a ser las simples ejecutoras de lo dispuesto con carácter global por dicho ente.

El proyecto pretende convertir el conjunto de puertos de competencia estatal en un sistema unitario y relacionado que hay que hacer rentable, cuando la mayor eficacia de este conjunto se obtendría de dejar el mayor grado de libertad a cada puerto para que, diferenciándose en su tamaño y capacidades, pueda conseguirse una mayor eficacia en el conjunto, adaptándose cada uno a su propia demanda y al libre mercado.

De otro lado, la propuesta, como ya se ha dicho anteriormente, es contraria a las recomendaciones de la CEE. No olvidemos que el Parlamento Europeo, ya en el año 1988, aprobó una resolución en la que, entre otras consideraciones, solicitaba la aprobación, a nivel comunitario, de normas para la administración portuaria sobre la base de la autonomía de los entes portuarios, la libre competencia entre puertos y la cobertura de costes a cargo de los usuarios.

La estructura de «holding» con tendencias monopolísticas que sugiere el Ente Público Puertos del Estado nos hace dudar seriamente del grado de asimilación, por parte de los autores del proyecto, del principio co-

munitario de libre competencia y no es precisamente con un régimen monopolístico como se han desarrollado los puertos de Rotterdam, Amberes, Marsella, Bremen o Hamburgo, que se nos muestran como ejemplo de buen funcionamiento en el estudio económico-financiero que acompaña el proyecto.

Un puerto determinado, por ejemplo, podrá tener que soportar unas tarifas más elevadas que las que le correspondería establecer, teniendo en cuenta la competencia de puertos extranjeros vecinos, con objeto de solucionar la situación de otros puertos deficitarios, o bien para financiar inversiones ajenas.

Desde nuestro punto de vista, la Administración pública debería limitarse, por tanto, a marcar objetivos finales y controlar sólo posibles desviaciones a la libre competencia entre los puertos. Cada puerto ampliaría así su zona de influencia, mejorando sus servicios.

En la propuesta del Gobierno, un puerto con buenas perspectivas de futuro deberá seguir el ritmo de otros en peor situación. Los puertos son distintos en casi todo: tráfico, características físicas, tradición, organización, entorno, perspectivas de desarrollo, enlaces por carretera o ferrocarril, etcétera. Por tanto, cada puerto exige un tratamiento distinto, un tratamiento que debe variar según las necesidades. Es un error, desde nuestro punto de vista, intentar meter en un mismo saco puertos con un entorno industrial, como es el caso de Barcelona o Bilbao, con puertos de actividad básicamente pesquera, como puede ser el puerto de Vigo, o con puertos con un tránsito altamente «containerizado», como es el caso del puerto de Algeciras.

Como decía, los puertos del Estado en su conjunto no forman un sistema, ya que les falta homogeneidad de base en casi todos los aspectos. Si como se dice en la exposición de motivos, el modelo de puertos autónomos ha dado buen resultado durante veinte años largos, lo más sensato sería desarrollar al máximo este modelo adecuándolo al Estado de las Autonomías y transfiriendo a las comunidades autónomas las juntas con zonas de influencia restringida a una comunidad autónoma, dando el estatuto de autonomía a otros puertos, cosa que no se ha hecho desde 1980, y agrupando el resto de puertos en un ente con voluntad descentralizadora; exactamente lo contrario de lo que nos propone el proyecto de ley. Este es el espíritu que hay detrás de la experiencia que están aplicando nuestros vecinos, pero al que ni de lejos se acerca este proyecto.

El otro aspecto del proyecto donde hemos de manifestar nuestra discrepancia lo constituye la concreción, como decía al principio, que se realiza del marco competencial diseñado por la Constitución, los estatutos de autonomía y los decretos de traspasos.

De un lado, cuando se establece en el artículo 5 que puertos se pueden considerar de interés general, y por tanto de competencia estatal, se hace de una forma muy ambigua o muy poco exigente. Se relacionan en este artículo una serie de circunstancias que, de ser de aplicación una sola de ellas a un puerto, éste puede adquirir la clasificación de puerto de interés general por real-

decreto y, por tanto, este puerto puede pasar a ser de competencia estatal. Así, la simple conexión directa con las infraestructuras estatales de carretera o ferrocarril, por ejemplo, puede dar lugar al cambio de competencia. Precisamente para que no quepa ninguna duda de ello, el posible cambio de competencia ya lo prevé expresamente el proyecto en su disposición adicional novena.

Otro aspecto donde el proyecto de ley choca frontalmente con las competencias exclusivas atribuidas a las comunidades autónomas lo constituye el número 4 del artículo 14, que determina que las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado. Ello, además de carecer de toda lógica, constituye un agravio comparativo respecto de los puertos de competencia estatal para los cuales se prevé que el canon de ocupación se cobrará por la autoridad portuaria encargada de la gestión de los puertos, pero es que además ello encarecerá la gestión de los puertos competencia de las comunidades autónomas, y quiero creer que no es lo que pretende el proyecto de ley.

Estos son, señor Presidente, señoras y señores Diputados, resumidos los principales aspectos del proyecto de ley que nos han empujado a presentar nuestra enmienda de totalidad.

Nuestro Grupo discrepa en muchos otros aspectos y ello lo vamos a concretar en las enmiendas, cerca de doscientas, al articulado que vamos a presentar en el trámite correspondiente.

No tenemos excesiva confianza en la posibilidad de que las enmiendas de totalidad puedan prosperar. Debo decir, sinceramente, que lo lamentamos muchísimo, porque estamos firmemente convencidos de que el modelo portuario que diseña este proyecto quizá sea conveniente para quienes desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o más concretamente desde la Dirección General de Puertos aspiran a controlar con mano férrea el sistema portuario, a tener carta blanca, en definitiva, para hacer y deshacer. Para ellos este proyecto de ley diseña un sistema portuario y un instrumento, el ente público que son perfectos, pero para el desarrollo de nuestros puertos, su crecimiento, su competitividad y su adecuación al marco europeo, este sistema portuario no sirve. Buena prueba de ello es la total contestación que está recibiendo por parte de los usuarios, de los sectores económicos y profesionales afectados, de los municipios y de las comunidades autónomas. Ello les debería, señor Ministro, señoras y señores Diputados socialistas, hacer reflexionar.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Recoder.

Enmienda a la totalidad del Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en primer lugar, creo que rara vez se produce un hecho como el que está ocurriendo hoy en que a un proyecto de ley presentan enmiendas a la totalidad de devolución todos los grupos parlamentarios. Yo creo que este simple hecho debería hacer pensar al Ministro de Obras Públicas y Transportes sobre cuál es el tipo de proyecto de ley que ha traído hoy al Congreso de los Diputados y hasta qué punto es lesivo, en algunos aspectos importantísimos, como puede ser el desarrollo autonómico del Estado o la forma gerencial que se plantea, de ahora en adelante, para los puertos españoles.

Cuando en el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya hemos estudiado este proyecto de ley, hemos quedado con la sensación de que se está perdiendo una extraordinaria oportunidad para modernizar una administración portuaria que realmente lo necesita y saldar de una vez por todas las competencias que sobre el espacio marítimo debe contemplar nuestra legislación.

Consideramos que el proyecto de ley debe abordar muchos de los aspectos que aborda, entre ellos consideramos importante que se ordenen las vigentes competencias sobre el espacio marítimo, haciendo civil la administración de la Marina Mercante y derogando la Ley Penal de la Marina Mercante; creemos que es importante la definición de la titularidad pública de los puertos y de la actividad portuaria, que es necesaria la definición del seguro de responsabilidad civil, la definición de las autoridades portuarias, redefinir el papel de los prácticos y regular las funciones de salvamento. Nosotros pensamos que es importante legislar sobre todos estos aspectos, pero las definiciones que tiene el proyecto de ley sobre todos ellos adolecen, a nuestro juicio, de tal grado de ineficiencia o de inconcreción que hace difícilmente enmendable de forma parcial el conjunto del articulado.

Para nosotros se produce en este proyecto de ley una curiosa paradoja, y es que, por una parte, se realiza un proceso de descentralización estatal en el conjunto de la gestión portuaria y, cuando se llega a la gestión de los elementos concretos de la actividad portuaria, se utiliza un criterio absolutamente neoliberal de acabar con todo lo que se pueda en la administración portuaria pública. En cierto sentido, hay unos excesos neoliberales por los que todos los servicios portuarios pretenden otorgarse por concesión o por contrato de explotación de servicios especializados. Esto en absoluto es aceptable para nosotros, máxime en un sector que consideramos estratégico para nuestra economía y para la propia definición territorial de nuestro Estado.

Consideramos que es compatible la eficacia con modelos de gestión públicos, en los que pueda existir un claro control político, en el sentido de un claro control de la sociedad sobre ellos, control político que no tiene que ser necesariamente parlamentario, sino a niveles de Comunidades Autónomas o de ayuntamientos, pero es que este proyecto de ley, con la organización que

se estructura, se escapa prácticamente de ese control político.

Otro de los aspectos que consideramos inaceptables y que nos han llevado a presentar la enmienda de devolución es la escasa regularización que se realiza en la ley de los diferentes contenidos en los que interviene. No parece serio que los contenidos concretos de la ley queden para el desarrollo reglamentario, que no va a pasar por este Parlamento, y que esta ley no sea más que un conjunto de grandes principios. Recuerdo mucho aquello que decía Romanones: Dejádme a mí los reglamentos y haced vosotros la ley, que así mando yo en la estructura del Estado. Esta ley deja sin desarrollar aspectos tales como el Consejo de Navegación y de Puertos, el régimen de concesiones, los juzgados marítimos permanentes y el tribunal marítimo central, el abanderamiento de buques, la dotación de buques, la responsabilidad civil, las capitanías marítimas y las ayudantías, determinación de las condiciones de capacitación profesional y la policía de puertos. Ni siquiera se desarrollan las nuevas autoridades portuarias. Entonces, ¿qué es lo que nos queda? Una ley que permite la privatización de los puertos, por lo menos en su gestión real y encima no deja claro cómo se da ese proceso, con lo cual la arbitrariedad de la Administración socialista en este caso puede llegar a sus últimos extremos, decidiendo a espaldas del poder político, en este caso a espaldas de este Parlamento o a espaldas de cualquier poder político que se pudiera estructurar que controlara la gestión de los puertos. ¿Cómo serán las autoridades portuarias? ¿Cómo se producirán las concesiones administrativas o qué papel tendrán los representantes de los trabajadores en la dirección de los puertos?

Otro aspecto, intencionadamente desarrollado por la ley, es una voluntad centralista extraordinaria. Además del «holding» de puertos que la ley crea, totalmente centralizado, en el que los límites entre la Administración y el «holding» están enormemente difuminados y que prácticamente convierte en un gran empresario a lo que antes era un director general de puertos, excluye estas regulaciones a las comunidades autónomas en la gestión de los puertos. Y no sólo eso, sino que existe un intento de hurtar a los ayuntamientos la capacidad constitucional que éstos tienen para decidir la ordenación urbanística de los puertos, como tienen capacidad para decidir la ordenación urbanística de la totalidad del territorio de los términos municipales. Esto es algo que se contempla no solamente en la Constitución, sino, incluso, en leyes preconstitucionales. Es absolutamente rechazable para nosotros este intento de «vampirizar» las competencias municipales y nos lleva a una relación entre puertos y ciudades aún mucho más conflictiva de la que ahora mismo mantienen.

Hay una tradición de la Administración portuaria española de imponer su voluntad en la decisión sobre los rellenos portuarios y sobre el uso que se le dan a los terrenos que ya no tienen uso portuario, así como otras muchas decisiones urbanísticas que afectan extraordi-

nariamente a las ciudades y que, repito, son competencia exclusiva de las mismas, de los ayuntamientos. Sin embargo, en este proyecto de ley se pretende hurtar esa competencia exclusiva y tornarlo justamente al contrario: hacerlo competencia exclusiva de los puertos. Nosotros consideramos que este es un paso atrás importantísimo en la gestión de nuestro Estado; un paso atrás importantísimo, incluso, sobre la Ley de 1975, y entendemos que esto va a ser un motivo de conflicto muy importante con los ayuntamientos, incluso con los ayuntamientos socialistas. Yo quisiera saber qué puede pensar de esto el Alcalde de Barcelona, por ejemplo, que ha tenido conflictos importantes con el Puerto de Barcelona y que sabe hasta qué punto el poder económico que significan los puertos en las ciudades, a veces, se intenta convertir en poder, en la decisión sobre la propia ciudad.

Hubo un tiempo en que ser presidente de una junta de obras del puerto era más importante que ser alcalde; pero eso era cuando no había democracia. El Director General de Puertos quizá añore esos tiempos, pero difícilmente va a ser tolerado por las federaciones de municipios, las comunidades autónomas y, desde luego, por nuestro Grupo parlamentario el que se vuelva a aquellas relaciones predemocráticas. Sabemos que no es nuevo este criterio en la elaboración legislativa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, el deseo de vaciar, en lo posible, de competencias a comunidades autónomas y ayuntamiento. Ya tuvimos este mismo tema con la Ley del Suelo y los efectos se ven ahora con los graves problemas que tienen para desarrollar esa ley del suelo, por los conflictos que se tienen en ese desarrollo con comunidades autónomas. Ahora, por tanto, creo que debemos hacer la misma advertencia que hicimos en ese momento, y confiemos que se escuche por el bien de todos y, sobre todo, por el bien de la propia organización del Estado.

Es cierto —entrando en otro aspecto— que la ley define la titularidad pública de los puertos, pero los artículos 66.2 y 67.2 permiten privatizar todos los servicios de forma directa o mediante contratos con terceros.

Los organismos rectores de puertos en España van a quedar como las constructoras que licitan las obras y luego subcontratan absolutamente todo. De igual manera, el puerto tendrá la titularidad del suelo portuario y todos los servicios estarán en concesiones. ¿Podemos, entonces, hablar con propiedad de titularidad pública? Creemos que no y, desde luego, tenemos la firme opinión de que la ley debería, al menos concretar qué tareas deben realizarse por parte de las administraciones portuarias. Desde luego, rechazamos que puedan ser objeto de cesión la realización efectiva de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques, así como ceder a privados las actuaciones de auxilio, salvamento, remolque, hallazgo y extracciones marítimas, como se plantea en los artículos 86.5 y 86.6 del proyecto de ley.

Es curioso que incluso en documentación interna del Ministerio se haya llegado a justificar la creación de empresas de salvamento en base a su rentabilidad, por los accidentes existentes. A nuestro entender, es una cuestión casi de mal gusto y, desde luego, es impropio de una actividad de esa naturaleza. Debemos insistir en las importantes consecuencias sociolaborales para los trabajadores del sector. Por lo pronto, se abre una importante posibilidad de «dumping» social por la privatización de los servicios portuarios y las rebajas de las condiciones de seguridad de la mar.

El artículo 77 prevé el desarrollo reglamentario para regular cuadros indicadores mínimos y la nacionalidad de la dotación, lo que, aparte de las cuestiones sociolaborales que implica y que se nos hurta al llevarlo al desarrollo reglamentario, tiene problemas de colisión con la Ley de Comercio.

Debe ser corregido el capítulo de infracciones y replantearse las de tipo laboral que aquí son tratadas como infracciones administrativas. Hay una necesidad de integración de los trabajadores de la estiba y desestiba de las empresas estibadoras privadas y de permitir que el colectivo de amarradores pase al ente público.

Son también muy importantes las repercusiones sociolaborales de la ley sobre los funcionarios, y aunque éstos no se oponen en su mayoría a tener otro estatuto que el de funcionario —no hay aquí un deseo de amarrarse a la condición de funcionarios por parte de los trabajadores—, sí es bien cierto que deben regularse de una manera mucho más adecuada las condiciones en que éstos pasan de una situación a otra.

Por tanto, consideramos que este proyecto de ley define un modelo portuario extraño y que, además, ni siquiera es capaz de llamarse ley ordenadora de la Marina Mercante, porque no lo es, en absoluto. Es, en cierto sentido, un muñón de eso. Es una ley que ha sido frustrada en lo que se refiere a la ordenación de la Marina Mercante. Y es un modelo portuario extraño el que se define, por lo que manifestábamos respecto a que, por una parte, existe un control extraordinario en lo que es la titularidad de los entes portuarios con el ente público portuario y una conversión de lo que hoy es Administración portuaria en prácticamente una empresa portuaria centralizada; una conversión de lo que hoy son administradores del Estado, dirigentes con control político, en un gran empresario centralizado y, por otra parte, la privatización de la gestión real de los puertos. Este modelo extraño creo que no nos lleva a buen puerto, utilizando una frase que viene bien al contenido de esta ley. Consideramos que son de tal naturaleza las modificaciones que se deben plantear en esta ley que lo deseable es que el Gobierno la retire. En cualquier caso, si esto no se produce, deberemos tener una discusión enormemente pormenorizada en Comisión. Sería un desastre que esta ley saliera de la comisión parlamentaria de forma muy similar a como entra, porque de alguna manera sería un paso atrás enorme en la construcción de un Estado autonómico y de un Estado con mayores capacidades políticas de gestión y de

control por parte de elementos próximos a los ciudadanos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Andreu. Para turno en contra, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, nuestro Grupo a a consumir un turno en contra de las enmiendas de totalidad.

En esta intervención se debiera contestar a todo lo que esta mañana se ha dicho aquí, pero por el breve tiempo de que disponemos es imposible hacerlo precisamente a cada uno de los puntos. Vamos a intentar que, dentro de esa brevedad, sea una intervención globalizadora de la opinión de nuestro Grupo sobre el proyecto de ley, de sus principios generales, de su conveniencia, oportunidad y objetivos, y expondremos argumentos que desmonten, en nuestra opinión con facilidad, las posiciones sobre problemas generales planteados, sin entrar en el detalle de discusiones del articulado, como algún interviniente ha hecho anteriormente, sino refiriéndonos a la concepción global de los problemas importantes que parecen plantearse —digo parece—, que son los competenciales o los del modelo organizativo. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Como decía al principio, nuestro Grupo valora positivamente este proyecto de ley, porque, como ha sido expuesto por el señor Ministro, existe oportunidad, conveniencia y necesidad de modificar la regulación y la normativa dispersa. Nos parece acertado que se haga en un texto único, al haberse unificado las competencias de los departamentos de obras públicas y transportes en un solo ministerio, y porque la relación evidente, que también ha sido puesta de manifiesto, entre los puertos, como intercambiadores de transporte, y el transporte marítimo y la Marina Mercante, sin duda no cabe discutirla.

En la discusión general, sin entrar en detalles, como decía al principio, parece que los objetivos, los principios generales de gestión desburocratizada, competencia entre los puertos, modelo organizativo de gestión y la filosofía de la exposición de motivos resultan atractivos a todos los portavoces. Pero también parece que el camino que el proyecto sigue lo consideran equivocado. Es una vieja táctica de este Parlamento el parecer que se está de acuerdo con los principios y no con los instrumentos que luego se desarrollan.

Creemos que eso es consecuencia de las lecturas que pueden hacerse del proyecto. Nosotros creemos, por lo que hemos escuchado aquí esta mañana, que por parte de los grupos que han presentado enmienda a la totalidad no se ha hecho una lectura abierta y global del proyecto. Yo creo que se han hecho varias lecturas, un sumatorio de lecturas parciales donde se han reunido algunas posiciones interesadas de determinados grupos colectivos o corporaciones en muchos casos. No pe-

dimos que se haga una lectura de simpatía incondicional pero sí que se detecten los problemas puntuales que pueda tener la ley, que no sea un sumatorio de lecturas interesadas y parciales.

Podríamos dividir las críticas en dos grandes bloques. Uno, de forma, planteado por el CDS al texto único. Creo que he expresado anteriormente nuestra posición de apoyo, que ya ha sido justificada también por el propio Ministro. Otro, de críticas sobre el contenido que, como decía antes, se refieren al marco competencial y al modelo organizativo.

Nosotros creemos que aquí hay un debate —no sé si intencionadamente— confuso en relación con el problema competencial, al mezclar la autonomía de gestión con la autonomía política o con la titularidad del dominio de los puertos. Yo creo que el tema de la autonomía de gestión se pone como telón de fondo, pero se están entremezclando y confundiendo, repito, conceptos con criterios no demasiado objetivos.

Es claro que la titularidad de los puertos de interés general la tiene el Estado. Eso queda claro en la Constitución y en el bloque constitucional. El señor Vallejo ha expresado antes que hay una acotación por arriba y otra por debajo que se deduce del bloque constitucional, ya que la competencia de las instalaciones marítimas, según la legislación de costas, pertenece también al Estado, por tanto, existe esa acotación, y este proyecto de ley pone en su sitio, refunde y redefine cabalmente lo que significa el bloque constitucional en los términos en los que actualmente nos estamos moviendo.

No se definen condiciones, en ningún caso, que cambien la situación actual sobre la titularidad de los puertos existentes de interés general, o sobre los puertos transferidos a las comunidades autónomas, o sobre las instalaciones transferidas a las comunidades autónomas. Por tanto, una lectura objetiva es de este calibre, y demuestra que no se cambia en absoluto el status existente —el de la titularidad de los puertos— con ninguna de las condiciones que se establecen para puertos de interés general o instalaciones marítimas, por ejemplo, tema que ha sido discutido por varios grupos.

Tampoco se cierra el cambio del status en ninguna de las dos direcciones. Cuando se habla de autonomía nos estamos refiriendo a la autonomía de todos. Si queremos experiencias, nosotros podríamos decir que esperamos experiencias de cesión de autonomía de gestión de comunidades autónomas a municipios, cofradías de pescadores, etcétera, que podría demostrar esa eficacia que parece que la dispersión del modelo que por algunos se preconiza, en cuanto a la individualidad de cada puerto, pudiera dar resultados mejores. Esto no está comprobado y ya se ha dicho aquí que ese modelo organizativo de grandes puertos europeos —al que luego me referiré también— no es trasladable a nuestro país debido a nuestra situación física y geográfica y a la situación de nuestros puertos.

Yo creo que en el tema competencial está claro que el proyecto no cambia la situación existente. No se ha

manifestado ninguna voluntad de recuperar titularidad alguna, ni se manifiesta por el propio proyecto.

En cuanto al modelo organizativo, nosotros hemos escuchado algunas cosas sorprendentes. Como decía antes, el querer trasladar miméticamente el modelo de puertos como pueden ser los de Rotterdam o Amberes, que se han citado aquí esta mañana, a nuestro país, nos parece algo como de ciencia ficción. No se puede trasladar miméticamente ese modelo de puertos porque en nuestro país nunca podrá existir un puerto de esas características y condiciones. Nuestro país —y se ha dicho aquí también— es como si fuera un gran puerto, es un sistema global de puertos que necesitan una optimización de su gestión. Esa es nuestra opinión y es así como se viene trabajando.

Se ha hablado aquí también de la gestión y de la experiencia positiva de los puertos autónomos, que la propia ley reconoce y por ello quiere extender ese status de autonomía. La situación objetiva, económica, financiera y de funcionamiento de los puertos españoles que tienen ese status ha mejorado. Esto se ha conseguido gracias a la coordinación y a las directrices emanadas de la actual Dirección General de Puertos —lo que ahora va a ser un «holding»—, gracias al trabajo coordinado de dicha Dirección General de Puertos con las juntas de los puertos autónomos y con las autoridades portuarias actuales.

Hay un éxito de la gestión, reconocido «in situ», donde la Dirección General de Puertos ha estado actuando en la práctica como ahora se le va a pedir que actúe, pero con más flexibilidad y agilidad de la que venía ejerciendo desde la Administración pública, con la rigidez administrativa. Parece que aquí se olvida que la Dirección General de Puertos ha estado ejerciendo esas funciones de coordinación —y lo está haciendo en estos momentos—, que están dando resultados positivos, y que ha superado muchos conflictos en determinadas situaciones en algunos puertos.

Por consiguiente, nos parece que ese es un modelo adecuado, que se le debe dar más eficacia y agilidad, para poder hacer que, de verdad, en el espíritu que inspira la resolución europea, se puedan trasladar esos principios del Parlamento Europeo a nuestro país. Porque aquí se lee la resolución, pero se lee parcialmente; creo que el único que la ha leído textualmente ha sido el señor Ministro. Cuando se habla de lo que se está refiriendo a la no dependencia de las autoridades o de la Administración, se está hablando de la personalidad jurídica, ya que se hace una analogía con las empresas ferroviarias, luego no se está hablando de que la autonomía sea que la titularidad pertenezca a un ayuntamiento, a una comunidad autónoma o a otro ente, o que sea privado; no se está hablando de esa autonomía, se está hablando de la no dependencia por darle personalidad jurídica propia, e incluso pone un ejemplo al que hay que llegar.

Creo que hay que desmitificar ese mimetismo con el que se quiere trasladar los modelos organizativos de los grandes puertos europeos —que como se ha dicho

también son pocos y muy grandes— a un país que tiene muchos puertos y de tamaño medio los más desarrollados. Por ello, es un modelo no trasplantable. Además, pensamos que lo que dice la exposición de motivos está de acuerdo con su articulado. La estructura de un modelo organizativo como el que se propone puede garantizar esa política portuaria que haga efectivos, como decíamos, los principios del Parlamento Europeo de la competencia, del traslado de costes a usuarios, etcétera.

Pero volviendo a lo que decía anteriormente, no hay que olvidar que la situación actual ha hecho que, prácticamente, de una total dependencia, en cuanto a los puertos de los Presupuestos Generales del Estado, se haya pasado prácticamente a una situación de autosuficiencia, que es la que se espera conseguir y mejorar con la situación futura después de la ley.

Creemos que el modelo va a ser adecuado. Y también, debemos preguntarnos, como ejemplo, qué es lo que se hace en un grupo empresarial privado, cómo se ejerce el control en un «holding» privado, quién crea las directrices, quién hace la planificación de las actividades del grupo de empresas o de las divisiones del «holding». Lógicamente tiene que existir esa labor global de coordinación y planificación, y la competencia de esos puertos, en el caso español, que es un caso totalmente diferente a la de los grandes puertos, vuelvo a insistir, la competencia tiene que estar dentro de un marco de regulación. Porque la competencia puede existir entre puertos, pero no puede ser que estén compitiendo fuertemente puertos que estén a 50 ó 100 kilómetros de distancia; tendrá que ser una competencia de especialización, de servicios, de tráfico, de calidad, pero no, insisto, una competencia de todo tipo entre todos los puertos. Pensamos que esta filosofía es la que debe animar la lectura del proyecto, y si se es, no digo ya como decía al principio, simpático hacia la ley y bienintencionado hacia la ley, sino simplemente objetivo, se puede observar que todo esto se puede conseguir con la misma.

Voy a poner otro ejemplo respecto a la autonomía y al modelo organizativo. Como SS. SS. seguramente conocen, existe en Gran Bretaña un «holding» de puertos privado. Cada puerto tiene menos autonomía en su actuación respecto al «holding» que la que va a tener cada autoridad portuaria respecto al Ente Público Puertos del Estado en nuestro país. Ese «holding» privado, la ABP en Gran Bretaña, tiene un gerente para cada puerto que está directamente bajo el control del «holding» de la Asociación Privada de Puertos.

Resumiendo, señorías, creemos que el proyecto de ley no reduce las competencias de las autonomías ni de las corporaciones locales. No privatiza, como también se nos ha dicho por algún grupo, a los puertos, y establece un sistema que regula y coordina la gestión descentralizada de esas autoridades portuarias. Creemos que el proyecto es muy positivo en este aspecto, y al final me referiré a algunos puntos concretos acerca de temas urbanísticos, por ejemplo, que se han comentado, o a

algún tema de participación en los Consejos de administración, etcétera, como problemas puntuales pero de cierto alcance global.

Quisiera hacer una corta referencia al tema de la Marina Mercante, porque pensamos que el tratamiento que se le da es el adecuado y conveniente. No tiene que ser un tratamiento exhaustivo, sino que lo que hace es matizar y clarificar la distribución de funciones entre las competencias, que antes estaban divididas entre las autoridades portuarias o las marítimas. Garantiza la coordinación de actuaciones, unifica la autoridad, quitando esa división que antes ha expresado gráficamente el señor Ministro entre el cantil del muelle y del agua, y en títulos distintos trata los aspectos que son diferenciales. Además, los problemas que aquí se han planteado tienen su tratamiento específico en otro anteproyecto, que está en estado avanzado de ejecución y que SS. SS. también conocen, que es el segundo registro, donde se establecerán medidas que van a favorecer la estabilidad y la permanencia de nuestra flota. Por tanto, aquí se trata de otro tipo de medidas que no son las del segundo registro.

Quiero también referirme a algunas afirmaciones que se han hecho relativas a que es una ley quizá poco democrática, por no tener en cuenta la participación de las comunidades autónomas, de los agentes sociales, etcétera, en los consejos de administración, nuestra opinión es que no es así; la ley no prohíbe que se participe. La ley lo que no hace es especificar y lo hace oportunamente. Estamos en esta Cámara y podemos definir quién participa y cómo, pero partiendo de determinadas premisas; partiendo de que es difícil dar cabida a todos los intereses; partiendo de que también sería conveniente establecer algún mecanismo de incompatibilidad en esa participación, porque hay personas, instituciones, colectivos, etcétera, que desearían participar, que podrían ser muy compatibles con sus propios intereses y muy respetables, pero incompatibles con los intereses generales del puerto y de la comunidad portuaria.

Otra premisa que también deberemos tener en cuenta es que hay que garantizar un funcionamiento eficaz de los consejos de administración y de la toma de decisiones, compatible con la política portuaria del Gobierno o del Ente Público Puertos de Estado, que es el que desarrollará esa política portuaria y que, como accionista mayoritario de esa empresa, tendrá que tener la garantía que de su política es ejecutable con eficacia y sin interferencias.

Partiendo de esas premisas anuncio aquí que nuestro Grupo está dispuesto a abordar y estudiar cualquier propuesta que, manteniendo los principios que acabo de exponer, pueda garantizar la participación de comunidades autónomas, corporaciones locales, cámaras de comercio y otros agentes económicos y sociales en la forma en que acordemos en el debate. Creemos que la ley, en contra de lo que se ha dicho anteriormente, es democrática y no prohíbe esa participación, sino que la deja abierta. En este Parlamento en el que represen-

tamos a todos los españoles, podemos decidir quién y cómo representa los intereses ante los consejos de administración.

Hay otro aspecto que se ha tratado también con cierta acidez y es el tema de las competencias urbanísticas. Yo creo que no recordamos las cosas que ocurren en nuestro país. Aquí ha habido legislaciones que han sido sancionadas por sentencias del Tribunal Constitucional y que mantenían criterios similares a los que aquí se mantienen en temas urbanísticos. Aquí se olvida, digo, que también ha habido leyes que no se han recurrido al Tribunal Constitucional y que mantienen esa prevalencia de la ordenación de los intereses generales en un sistema portuario, porque los puertos se consideran de interés general, o la prevalencia, sobre la ordenación urbanística concreta, de los ayuntamientos o de las comunidades autónomas. Así ha sido en la Ley de Carreteras y en la Ley de Costas está sancionado por sentencia del Tribunal Constitucional. En dicha sentencia del Tribunal Constitucional se llega a decir que hasta en competencias propias del ayuntamiento, si interfieren en la eficacia de la prestación de los servicios portuarios, el informe del ente portuario debe ser preceptivo y vinculante. Se llega a afirmar eso, porque debe prevalecer ese interés general, aunque sea en actividades que son competencia del propio ayuntamiento, siempre que interfieran el sistema general portuario de la ciudad o del puerto de que se trate. Creemos que esto se olvida cuando se habla de invadir esas competencias.

Así y todo estamos dispuestos, en el trámite de debate de la Ley, a debatir sobre los procedimientos de esa cooperación que tanto se reclama, pero que, desde luego, tiene que ser a dos bandas, con las dos partes, y cooperar significa dialogar, hablar sobre alternativas diferentes, conjugar intereses y, al final, llegar a acuerdos. Si no hay acuerdos, estamos dispuestos a establecer mecanismos que garanticen que las decisiones se toman adecuadamente o en niveles superiores, como figura en alguna otra ley, donde en caso de conflicto —si no se llega a acuerdos, las decisiones se toman en otros niveles administrativos.

Finalmente, hay un tema que no quiero dejar de apuntar y que se ha puesto aquí de manifiesto por distintos portavoces, y es el que la ley no contempla una particularidad, como son los puertos insulares. Esta es una ley general de puertos del Estado, y como tal ley general contempla la globalidad de los puertos del Estado, pero tampoco cierra, como decía en el caso anterior, las peculiaridades que puedan tener, que se pueden desarrollar con normativas de rango inferior, porque no hay nada que lo impida; se puede hacer. Estamos dispuestos a estudiar y a tratar cualquier alternativa que signifique reconocer el alejamiento o la distancia que separa a los puertos insulares de la Península y de los mercados, que de hecho se reconoce por las actuaciones y por la política tarifaria del propio Ministerio.

Por tanto, creo que, en el fondo, las enmiendas a la totalidad no hacen una lectura globalizadora de la ley.

Creo que esas enmiendas parten de un sumatorio de lecturas parciales, pero que no ven su conjunto. Pensamos que globalmente es positiva y, como todas las labores humanas, perfeccionable, pero creemos que refleja cabalmente los dos aspectos que más se han discutido. En el tema competencial refleja cabalmente el estado actual de la cuestión, la situación en la que nos encontramos, y no impide el cambio ni hacia un lado ni hacia otro. En el tema del modelo organizativo, creemos que es el adecuado a la situación de nuestro país, dado nuestro sistema portuario y, además, consiste en trasladar el modelo de puertos autónomos al resto de los puertos. Porque se ha dicho aquí que se restringen competencias a los puertos autónomos, y creo que es una interpretación equivocada de la ley. No se ha apuntado nada de las numerosas competencias que se dan a las autoridades de los puertos autónomos que antes no tenían.

Por lo tanto, señoras y señores Diputados, nuestra valoración de la ley es positiva en su globalidad, ofrecemos ese diálogo constructivo para la mejora de los aspectos que hemos mencionado y, desde luego, votaremos en contra de todas las enmiendas a la totalidad.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Roncero. Tiene la palabra el señor Santos Miñón.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, después de haber oído la exposición del portavoz del Grupo Socialista, creemos que se la podría haber ahorrado, puesto que ha venido a reproducir casi lo mismo que ha dicho el señor Ministro en la exposición del proyecto de ley. Salvo unas pequeñas anotaciones a lo que los portavoces de los demás Grupos hemos manifestado respecto a este proyecto, lo demás viene siguiendo una misma línea, en la cual no se dan argumentos suficientes como para rebatir los defectos, los errores, los inconvenientes que tiene este proyecto.

Para mi Grupo sigue existiendo la clara necesidad de separar puertos del Estado y Marina Mercante. Son dos materias —y se ha insistido en ello— que, aunque relacionadas entre sí, sin embargo deben tener una total y clara independencia, y solamente les vincula aquella parte en la que tienen esa comunicación.

La Marina Mercante es muy anterior a la existencia de los puertos. Las embarcaciones que transportaban mercancías se refugiaban en zonas que les proporcionaban resguardo suficiente —en bahías, etcétera— y hacían la descarga de esas mercancías a través de otras embarcaciones más pequeñas. Posteriormente, y con el fin de economizar y acelerar el trámite de descarga, se fueron creando instalaciones en tierra. Es decir, que lo principal y lo primero fue la marina y el tráfico marítimo que ésta desarrolla. Los puertos surgieron como una necesidad posterior, y así han ido desarrollándose y dando una utilidad y un servicio indudable para el mejor funcionamiento de la actividad básica, que es el

tráfico marítimo, el tráfico mercantil que se desarrolla en los buques de la Marina Mercante. Esta es razón suficiente como para insistir en la necesidad de que sean dos los proyectos que se traigan a debate a esta Cámara, y no uno solo de Puertos del Estado y Marina Mercante.

Insistimos y recordamos que con respecto a puertos del Estado hay unas descripciones que se realizan con las que no estamos tampoco de acuerdo. En la descripción de lo que son puertos del Estado, puertos de interés general, desaparece, se esfuma el puerto de Sevilla. Se habla de que son puertos los que están en las riberas del mar o de las rías; Sevilla está en la ribera de un río, pero al no figurar los ríos, Sevilla desaparece como puerto.

Hay otra serie de circunstancias en las que volvemos a insistir, como es el tema de los puertos insulares, de los puertos canarios. Se ha reconocido la necesidad y conveniencia de una regulación especial. Si es así, no hay inconveniente alguno en que en un proyecto de ley, en una ley después, figuren las referencias correspondientes a esas especificidades, a esas peculiaridades de los puertos canarios, sin perjuicio de que posteriormente todo ello se desarrolle en un reglamento, pero en la ley se dejan ya sentadas claramente cuáles deben ser las líneas generales sobre las que se debe redactar el reglamento que en su día se publique.

Por otro lado, en nuestra defensa de la enmienda de totalidad hablamos de una serie de cuestiones sobre las que no hemos oído argumento alguno, y queremos indicarle que el procedimiento que seguimos para llegar a la conveniencia de presentar la enmienda de totalidad fue una lectura y estudio detenido, primero, de la exposición de motivos, segundo, del artículo, y en una tercera fase la lectura conjunta de ambos. Como resultado de todo ello y de las ideas que se iban plasmando y desgranando de ese trabajo, salió la conveniencia y la necesidad de la interposición de la enmienda de totalidad, la cual seguimos manteniendo. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Santos. Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Roncero, creo que hemos sido exhaustivos en la exposición de los motivos por los que presentábamos esta enmienda a la totalidad y no vamos a repetirlos; incluso creo que hasta nos hemos pasado —nos ha llamado la atención el Presidente— respecto al tiempo. Pero sí quiero hacer dos observaciones, señor Roncero. ¿Por qué no se puede copiar? ¿Por qué no se puede hacer eso? No lo entiendo. ¿Por qué el de Barcelona no puede ser un puerto de características similares al de Marsella o al de Génova? ¿Por qué? (**Varios señores Diputados del Grupo Socialista: No es igual.**) Ustedes pensarán eso. Yo no sé si algunos de los que lo están diciendo los conocen, pero yo les digo que, conociéndolos, diferencias geográficas y estratégicas no hay ninguna.

Además, ¿de qué competencias habla usted entre puertos que estén a 50 kilómetros, o a 60, o a 100, si en la Europa sin fronteras va a haber puertos franceses más cerca de Bilbao que otros de la Cornisa Cantábrica, y de Barcelona lo mismo? ¿Qué competencia es ésa si no va a haber fronteras en Europa? Este proyecto es malo y usted lo sabe. Competencialmente, desde luego, no hay por dónde cogerlo.

Por otra parte, han presentado enmienda de totalidad todos los grupos, excepto el aragonés que, obviamente, no tiene puerto que yo sepa, y el canario, que no sé los motivos que ha tenido. Estamos todos de acuerdo en hacerlo; no sé si ha habido otro proyecto de ley que haya tenido tanto consenso para presentar enmiendas a la totalidad como éste, pero aquí hemos estado toda la oposición de acuerdo, menos dos.

Admiro el esfuerzo que usted ha hecho, señor Roncero, y lo admiro sinceramente, para ponerse al corriente de todo este tema de puertos, por su procedencia y además por la zona que representa, que no tiene por qué conocerlos, y no tiene por qué tener esa sensibilidad pues no ha vivido usted estos temas. Yo le admiro y sé que ha hecho un esfuerzo, pero ha sido una faena de aliño. Este tema nosotros creíamos que lo iba a defender el señor García-Arreciado —y no digo que debía, porque no nos metemos en el grupo socialista—, porque representa a Huelva, y Huelva es el pionero de los puertos autónomos, pero estamos convencidos de que no lo ha podido defender porque sabía que no podía plantear los argumentos que usted ha planteado, porque el señor García-Arreciado conoce perfectamente las características de los puertos y de los puertos autónomos, sus competencias, y sabe que este proyecto de ley las invade continuamente. Yo alabo su esfuerzo, pero estoy convencido que ni ustedes mismos creen que es de recibo este proyecto de ley que presentan. **(Un señor Diputado: ¡Qué barbaridad!).**

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Vallejo. Señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, como siempre voy a ser breve, porque difícilmente puedo replicar a una intervención en la que yo comprendo que se ha tenido que defender lo indefendible y porque todavía está presente en el ánimo personal y de mis compañeros de grupo la desatención del señor Ministro al no estar presente durante nuestra exposición.

La verdad es que hablar de que este proyecto de ley es un canto a la autonomía de los puertos suena a música celestial que solamente la puede decir un ponente que no vive normalmente en las riberas de los mares españoles.

Quisiera que el señor ponente del Partido Socialista, por quien personalmente —sabe— tengo el mayor aprecio, se diera una vuelta por algunos de los puertos españoles que han sido regidos con estatuto de autonomía

y viera los cambios profundísimos que se han producido. Yo le invito a que visite el puerto de Valencia y verá lo que es progresar en catorce años, mediante un estatuto de autonomía en el que han estado representados precisamente todos aquellos que tienen algo que ver con el puerto. Pretender que esto puede ser sustituido por el ente Puertos del Estado, anulando las competencias autonómicas, eliminando las representaciones de los ayuntamientos, de las diputaciones, de los usuarios, de las Cámaras de Comercio, es un ejercicio muy difícil de entender y de comprender.

Ustedes con esta Ley pretenden crear un nuevo «holding», como muy bien dice la ley, un nuevo ente, y dirigir desde el propio Gobierno, porque la cúpula de toda la organización portuaria española al final termina en el Presidente del ente puertos autónomos, que es designado por el Gobierno, a propuesta del Ministro. Ustedes lo que pretenden es una brutal centralización y por mucho que ustedes expliquen, por mucho que quieran dorar la píldora, nadie, absolutamente nadie lo va a entender, lo va a comprender y lo va a compartir.

Ustedes podrán seguir adelante, porque el juego de las mayorías y de las minorías, además de respetar a las minorías es que se impongan los criterios de las mayorías, de acuerdo; pero este proyecto de ley no va a contar, mucho me temo, con el apoyo de ningún miembro de esta Cámara, excepto del Partido Socialista.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver. Señor Pérez Bueno.

El señor **PEREZ BUENO**: Señor Presidente, señoría, no cuestionamos la evidencia de que la actividad portuaria está cada vez más interrelacionada dentro de un sistema de relaciones espaciales, que mucho tiene que ver con la plena vigencia y el futuro del Acta Unica, pero además de la mejora en la gestión de la prestación del servicio portuario y la unificación de todo el Derecho marítimo, los puertos son puntos sensibles del territorio, capaces de recibir y difundir innovaciones tecnológicas, transformaciones territoriales y desarrollo económico, por lo que una ley que trate de regularlos no debe dejar al margen a los agentes sociales del territorio del cual forman parte ni tampoco a las autoridades locales y autonómicas en los órganos de gestión de estas infraestructuras territoriales.

De la intervención del portavoz socialista se deduce que es consciente de las deficiencias del proyecto y hace como la exposición de motivos, insiste en unos principios y, después, la ley va por otro lado.

Deduzco que estamos ante una situación en virtud de la cual o la ley se transforma radicalmente, con lo cual estaríamos ante una ley nueva, completamente distinta en sus principios, en la orientación, en lo que informe, o estamos ante un brindis al sol en esa propuesta que hace de modificación, de atención a las enmiendas que proponen los grupos, ante una ley que se presenta con la más radical oposición de toda la Cámara.

Por todo ello, quizá hubiese sido más congruente retirar el proyecto de ley y presentarlo de otra manera y con otra orientación.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez Bueno. Señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, quiero empezar por agradecer la receptividad del señor Roncero al ofrecerse y ofrecer su grupo parlamentario, para estudiar las innumerables enmiendas que puedan presentar los diferentes grupos de la Cámara al proyecto de ley que se presenta aquí hoy, pero le anticipo el escepticismo, del Grupo Parlamentario Popular por lo menos, ante la cantidad de proyectos de ley a los que hemos presentado enmiendas, y que sólo han sido admitidas en casos muy reducidos.

En cualquier caso, ante las consideraciones que usted ha venido haciendo y discrepando de lo que decía el señor Vallejo, tengo que decir que, cuando habla de refundir en un solo texto la Marina Mercante y la ley de puertos, con un tratamiento adecuado para la Marina Mercante, quizá peque usted, si me lo permite, de deformación profesional por ser ingeniero de caminos, canales y puertos. Estoy seguro de que, si en lugar de haber defendido usted este proyecto de ley, lo hubiera hecho un capitán de la Marina Mercante, hubiera habido muchos más artículos para la Marina Mercante y muchos menos para puertos o, desde luego, no habría estado de acuerdo con la exposición que se ha realizado aquí.

Decía usted, señor Roncero, que casi todos estábamos de acuerdo con los principios, pero no con el articulado. Pues quiero decirle que el Grupo Parlamentario Popular no está de acuerdo con los principios ni tampoco con el articulado, porque consideramos que hay que hacer una ley de puertos para todos los puertos del Estado, independientemente de la atribución que pueda tener sobre cada uno de ellos la autoridad autonómica o la estatal; una ley de puertos que contemple absolutamente a todos los puertos y ya se hablará después de las competencias de cada uno de ellos.

No creemos en ese «holding» que es el ente público, cuya cabeza puede que tenga ya hoy nombre y apellidos; no creemos en ese super «holding». No creemos necesario el fondo de financiación porque tampoco nos parece lógico que aquellos puertos que gocen de autonomía y sean rentables dediquen sus beneficios a mejorar la explotación o los costes de puertos que no lo son o que son menos rentables; no estamos de acuerdo con eso.

Habla usted de las competencias urbanísticas, que serán respetadas en cada uno de los puertos. Eso no lo tienen que decir ustedes, eso lo tienen que poner en la ley, señor Roncero. Hay que poner en la ley si ustedes lo ven bien, que dentro de los consejos, dentro de las juntas de puerto, tendrán presencia los alcaldes de las ciudades, que son los que tienen que hablar del pla-

neamiento urbanístico que se puede hacer dentro de la zona del puerto porque, de lo contrario, estaremos haciendo lo mismo que está pasando con cantidad de industrias de Defensa, como va a empezar a pasar ahora con las propias juntas de puerto, que en el recinto portuario nadie puede decir absolutamente nada, si se defienden edificios históricos, si se reservan fachadas, si se puede o no edificar con tantas o cuantas alturas. Eso, quien lo debe decir es el alcalde del municipio que esté dentro del consejo de administración. Lo mismo pasa con los presidentes de las diputaciones, representantes de las comisiones provinciales de urbanismo y exactamente lo mismo pasa hoy día con la administración descentralizada, con los representantes de las comunidades autónomas. Esto tiene que quedar así de claro.

De la misma manera nosotros decimos que debe haber representatividad de los agentes sociales, representatividad de consignatarios, representatividad de cámaras de comercio, representatividad de usuarios, representatividad de miembros del comité de empresa de las juntas de puerto, pero eso hay que decirlo en la ley, porque lo que ustedes se reservan aquí es poder nombrar a dedo a todo el consejo rector de una junta de obras del puerto, y eso no puede ser. No es posible que se reserve el presidente la facultad de nombrar a todo un consejo de administración. Entre otras cosas diré que se les ha olvidado decir cuándo cesarán esos vocales. Se les nombra pero la ley nunca dice cuándo se les cesa. A lo mejor es que son cargos vitalicios a partir de ahora.

Hablando de incompatibilidades, usted se refería a consignatarios y a agentes sociales; me parece bien, pero hábleme usted de los presidentes de las juntas de puerto, que tal y como están hoy día son hasta presidentes de las sociedades de estiba y desestiba, es decir, son interventores y secretarios de una sociedad, son arte y parte; han hecho ustedes una ley y están funcionando hoy día de tal manera que excepto en Vigo, señor Gracia, excepto en Vigo en todos los puertos de España el presidente de la junta de puerto lo es a la vez de la sociedad de estiba y desestiba. Incompatibilidades para esto también, incompatibilidades para la autoridad portuaria, que se reserva el derecho de poder participar en sociedades aunque tengan relación directa con lo que después va a pasar en el puerto. Aplíquense ustedes las incompatibilidades y atiendan las demandas de los sectores sociales, señor Roncero. Eso creo yo que es una participación más democrática que la que ustedes pretenden en este proyecto de ley.

En cuanto al personal funcionario, no tratamos de hacer aquí una defensa de los funcionarios pero sí de la reserva de unos derechos adquiridos que no se contempla en la ley, porque ustedes crean un cuerpo de facultativos de la marina mercante de nivel A, y, entre paréntesis, en la memoria explicativa dicen que nos va a costar a los españoles 2.500 millones de pesetas y que no va a ser necesario incorporar ninguna transferencia nueva al Capítulo I de Presupuestos Generales del

Estado porque van a venir transferidos de otros organismos periféricos que hoy funcionan. Me gustaría saber cuáles, porque los únicos que tienen competencias similares hoy día son los comandantes militares de marina, que desaparecen y no creo que se marchen de la Armada para pasar a ser capitanes de puerto. Habría que explicar por qué. Y por qué se paran ustedes en un cuerpo de nivel A y no crean también uno del B y otro del C en el que nosotros propondremos en nuestra enmienda se incorpore a los técnicos mecánicos de señales marítimas dentro de la administración marítima y no dentro de la administración portuaria, porque así está recogido en los tratados internacionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, le ruego concluya.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Concluyo, señor Presidente.

Quiero recordarle, por último, la sentencia del Tribunal de Luxemburgo donde se contempla que los buques que trabajen y funcionen dentro de la Comunidad podrán descargar sus cargas —valgan la redundancia— en cada puerto con sus propios medios, siempre que las tarifas portuarias sean superiores a las tarifas que ellos consideran lógicas para su descarga. Esto habrá que contemplarlo en la ley. Por tanto, yo creo que nosotros hemos dado un tratamiento serio al proyecto de ley.

Puedo decir para terminar, señor Presidente, que somos diez grupos en esta Cámara los que en este momento estamos en total desacuerdo con esta ley de puertos, y no sólo somos diez grupos de la Cámara, no sólo somos la mayoría de los representantes democráticos de esta Cámara, a excepción del Partido Socialista, los que creemos que esta ley no es democrática, descentralizadora, desburocratizadora ni europeísta, son todas las asociaciones de usuarios, de empresarios y afectados de los puertos de España.

Creo que es el momento para que el Partido Socialista, atendiendo a esa receptividad de la que ha hecho gala el señor Roncero, debe abrir un poco más sus puertas, creer que no somos nosotros los únicos equivocados y empezar a pensar que ustedes tienen alguna equivocación en este proyecto de ley que admite múltiples mejoras.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fernández de Mesa.

Señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Gracias, señor Presidente, la intervención del señor Roncero, en nombre del Grupo Socialista, no nos da pie a reabrir un debate en profundidad. Ha pasado por encima de las argumentaciones vertidas por todos, los grupos parlamentarios y como en Comisión ya tendremos largo tiempo para hablar de ello, entonces lo haremos.

Sí quiero contestar puntualmente a algunas afirmaciones que usted ha vertido. En primer lugar, me quiero referir al aspecto competencial. Usted dice que la titularidad de puertos de interés general la tiene el Estado. Nuestro Grupo está de acuerdo y no lo hemos cuestionado desde la tribuna, pero como nos da cierto miedo el artículo 5.º en su redacción actual, debemos ir a concretarlo en su momento. Si estamos de acuerdo en el principio, concretemos el artículo 5.º Este artículo dice: «Son puertos de interés general los que se clasifiquen como tales, mediante Real Decreto, por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias», una sola (también hay un trámite de audiencia a las comunidades autónomas) y, por ejemplo, una de esas circunstancias es que estén conectados directamente con las infraestructuras estatales de carretera o de ferrocarril. Es decir, que por vía de Presupuestos Generales del Estado, de Plan de Transporte Ferroviario o de Plan de Carreteras, aquí podemos convertir todos los puertos de competencia autonómica en puertos de competencia estatal.

Creo que este artículo no es suficientemente exigente para determinar el momento de cambio de titularidad. De otro lado, no se prevé en ninguna parte el cambio de titularidad adversa, de un puerto de competencia estatal a un puerto de competencia autonómica.

No nos ha dicho nada tampoco de un aspecto del proyecto de ley que para nosotros es interesante: me refiero al canon por utilización del dominio público marítimo-terrestre, que en el caso de ser gestionado por las Comunidades Autónomas deberá revertir, contrariamente con lo que sucede en aquellos que son gestionados directamente por autoridades portuarias, en el ente público. Creemos que en este artículo existe una discriminación que no tiene ningún tipo de lógica ni de sentido.

En cuanto al modelo, el señor Roncero no ha profundizado en los argumentos que se han vertido repetidamente esta mañana en la Cámara. Ha efectuado una serie de descalificaciones muy globales. Ha hablado de que los principios de gestión desburocratizada y de libre competencia nos parecen correctos al resto de Grupos de la Cámara pero no su concreción, y ello lo atribuye a una vieja táctica y a una lectura parcial e interesada del texto. Le aseguro que no nos hemos puesto de acuerdo todos los Grupos Parlamentarios de la Cámara menos el Grupo Socialista para utilizar esa vieja táctica, a la que usted hace referencia, de leer parcial e interesadamente el texto. Simplemente por parte de este Grupo —se lo demostraré en el debate en Comisión— nos hemos limitado a poner de un lado la legislación vigente en materia de puertos, es decir, la Ley de 1968, los distintos estatutos de autonomía y la ley actual. Efectivamente, el recorte en las competencias o en la autonomía de gestión portuaria son evidentes.

También hace una caricatura de nuestras intervenciones cuando comparamos o fijamos como modelo al

que quisiéramos acercanos, los puertos de Rotterdam o de Amberes. Usted dice que eso es ciencia-ficción. El puerto de Rotterdam mueve más mercancía que todos los puertos españoles juntos. De acuerdo; pero precisamente estoy seguro de que algo tiene que ver en ese tremendo éxito del puerto de Rotterdam, como en el de otros puertos europeos, el hecho de que su gestión sea absolutamente descentralizada y que se mueva por criterios empresariales. El puerto de Rotterdam no depende de un ente público como el ente Puertos del Estado.

Señor Roncero, ya se ha dicho en otras intervenciones —permítame que yo lo repita— que si queremos encontrar un modelo de gestión portuaria similar al que se nos propone en este proyecto de ley nos hemos de ir muy lejos, a países sudamericanos, como Colombia, Venezuela, Argentina, que tenían —ahora están dando marcha atrás—, unos organismos de gestión centralizada de puertos. Pero es que en Europa todos los sistemas portuarios son claramente favorecedores de la autonomía de cada puerto, desde Francia, Italia, Portugal o Dinamarca, donde los mayores puertos son autónomos, al Reino Unido, donde están dando paso de la autonomía a la privatización —eso tampoco lo pide nuestro Grupo Parlamentario—, pasando por países como Alemania, Bélgica, Holanda, que tienen los mayores y más pujantes puertos de Europa y que son totalmente autónomos.

Nos dice también que efectuamos una interpretación sesgada de la resolución del Parlamento Europeo y que autonomía no es igual a titularidad municipal o de las Comunidades Autónomas. Mire, le leo dos párrafos textuales de esa disposición del Parlamento Europeo. Todos los puertos, en cuanto a anillos importantes de la cadena de los transportes marítimos, debieran actuar en un mercado competitivo de transportes con la máxima independencia empresarial; lea después el proyecto. Habla también de la necesidad de la libre competencia en los puertos marítimos; con una caja única o con las atribuciones omnímodas que concede el proyecto al ente público, no sé cómo se puede lograr esa libre competencia.

Me podría extender, por ejemplo, en la composición que el proyecto da al consejo de administración: 5 a 20 miembros designados directamente por el ente público. Hasta ahora creía que podían ser funcionarios del Ministerio; ahora el señor Roncero nos ha concretado —me parece muy bien estoy muy de acuerdo— que podremos hablar posteriormente de la entrada de otras administraciones distintas de la central. Yo querría también y lo he defendido desde la tribuna, que pudieran entrar usuarios y cámaras de comercio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, le ruego concluya.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Termino, señor Presidente.

Mi grupo lo único que, en Comisión, desea es que pueda haber un debate fructífero sobre el proyecto.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Recoder. Señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, como el señor Roncero ha sido parco en argumentos, también seré parco en la expresión de esta réplica.

Lamento que haya sido así, porque había elementos para debatir en este tema, y yo creo que el señor Roncero ha desaprovechado una oportunidad importante, incluso por su condición geográfica de Diputado del Interior, que le podía haber hecho actuar de una forma más laxa y atendiendo más a todos los intereses que existen sobre los puertos, y no como se ha hecho en la defensa de este proyecto de ley por el Grupo Socialista, donde prácticamente se defienden las que durante mucho tiempo son fijaciones de la Dirección General de Puertos de querer mandar en los puertos por encima de todos y por encima de todo. Esta es una fijación que ha tenido continuamente la Dirección General de Puertos que se trasplanta de una manera puntual en este proyecto de ley. Este es un proyecto de ley que ni siquiera es del Grupo Socialista, porque si el Grupo Socialista al menos hubiera debatido en su interior su contenido, nada más que por los intereses sectoriales y regionales que en él se abordan, creo que hubiera salido un proyecto diferente, independientemente del sesgo ideológico, pero este proyecto de ley es el de las fijaciones de la Dirección General de Puertos durante toda su historia; fijaciones que la han llevado continuamente a decisiones al margen de las autonomías locales y municipales, que ha venido adoptando decisiones erróneas, planteando puertos donde no debía, planteando gestiones comerciales de puertos erróneamente, cuando los intereses generales son muchas veces mejor comprendidos desde la autonomía y desde la Administración local que no centralizados en Madrid. Muchas veces esos intereses generales, gestionados desde las autonomías y desde las Administraciones locales, llevan a una mejor gestión de los recursos, y no solamente a unas mejores decisiones urbanísticas y paisajísticas, que son importantes, por supuesto, pero muchas veces se controla desde allí mucho mejor la inversión de los recursos.

Quisiera que en el Grupo Socialista pensarán sobre el contenido de lo que se ha dicho en esa tribuna, cuando se afirma que están dispuestos a cambiar casi todo. Si se está dispuesto a cambiar casi todo, lo mejor que se puede hacer es retirar el proyecto de ley y traer uno nuevo, porque cambiar casi todo en Comisión es algo enormemente dificultoso y probablemente lo que salga sea un engendro.

Por tanto, reflexionen sobre lo que se ha dicho en esa tribuna por parte del Grupo Socialista, sepan que este

proyecto de ley es enormemente deficitario, políticamente es un desastre lo que se trae aquí, y no lleven todo a la Comisión. Lo mejor que se puede hacer es retirarlo, a pesar de la voluntad que ustedes expresan de discutirlo absolutamente todo. En última instancia, eso es positivo, pero también es muestra de la debilidad política de los contenidos de este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Andreu. Señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Andreu, voy a empezar por su intervención, por ser la más reciente y porque es la que más me llama la atención, unida a la que tuvo anteriormente. Me llama la atención porque, como usted dice, hablando de contenidos, la verdad que es algo totalmente contradictorio y yo diría que casi desvariante.

Reflexinaré sobre la intervención que hemos tenido como Grupo Socialista, pero no me hace falta reflexionar mucho, porque la he hecho bien reflexionada y bien clara he dejado expuesta nuestra oferta, que no es cambiar casi todo, sino cambiar lo necesario para mejorar el proyecto de ley dentro de los principios y objetivos que la ley contiene. Eso lo hemos hecho y lo seguimos haciendo.

No me he referido antes a argumentos que usted haya podido utilizar porque algunos de ellos son de calibre como que no va a existir ningún control político, que es una privatización, que quién controla a la Dirección General de Puertos... ¿Quién la controla ahora? La controla el Gobierno, el Parlamento. ¿Cómo cree usted que se aprueban ahora los PAIF, los programas de actuación, inversiones y financiación de los puertos? ¿Quién los aprueba? ¿No los aprobamos aquí, no los refrendamos, no los aprueba el Gobierno? En los Presupuestos Generales del Estado estamos aprobando continuamente financiaciones de los puertos españoles y controlando sus actuaciones. Por tanto, como sus argumentos habían sido de ese calibre, no había entrado en ellos.

Al señor Fernández de Mesa quisiera comentarle que, en este batiburrillo de intervenciones que ha habido tan contradictorias aunque parece que todas iguales contra una ley que es muy mala en lo que todo es común y conjunto, ha habido interpretaciones totalmente diversas. Usted me acusa de deformación profesional en mi intervención y, sin embargo, el señor Vallejo, en la suya, me acusa de desconocimiento.

Lo mismo ocurre con el resto de acusaciones contra los argumentos del Grupo Socialista. No tiene nada que ver con que uno sea de tierra adentro para que tenga conocimiento o no de la problemática marítima o portuaria. Aparte, señor Vallejo, con toda simpatía y agradeciéndole las referencias hacia mi persona, tengo que decirle que he vivido y trabajado en puerto de mar casi la tercera parte de mi vida. Sobre su intervención,

dicho también amablemente, tengo que decirle que no tenía argumentos para rebatirme, porque cuando hemos hablado del tema competencial no hay cambio de titularidad, no hay cambio del status ni ningún cambio en el tipo de régimen concesional, etcétera. Se lo digo porque usted se ha referido a mi no competencia para hablar del tema. Sobre esto no cabe ninguna discusión más.

En cuanto a los representantes del Grupo Mixto entiendo que no se sientan contestados individualmente, pero como muchos de sus argumentos habían sido coincidentes en cuanto al modelo organizativo, las competencias o sobre el tema urbanístico, creo que en la contestación global que había dado ya estaban incluidas las referencias a sus posiciones.

Repito, porque algún grupo lo ha apuntado, que el Grupo Socialista no considere que este proyecto de ley sea deficiente, como por algunos se ha querido hacer ver, sino que —repito, lo he dicho con énfasis desde la tribuna y lo vuelvo a decir aquí— está totalmente de acuerdo con la oportunidad, los principios, la conveniencia y espíritu del proyecto de ley aunque como toda obra humana es mejorable y ofrecemos mejoras.

Según nuestra opinión creemos que el proyecto de ley, acertadamente, deja abiertos, pero no prohibidos, limitados, ni fuera del mismo, aspectos que son de una regulación totalmente democrática por este Parlamento. Lo hemos ofrecido; lo seguimos ofreciendo, así como la participación de los agentes sociales e instituciones que será tratada en el acuerdo al que lleguemos todos.

Como digo estamos dispuestos no sólo a leerlo — como he dicho desde la tribuna que hemos leído— con espíritu abierto y global, sino a discutirlo, debatirlo y mejorarlo, pero partiendo de la solidez que tenemos en nuestros argumentos de que el proyecto de ley en sus principios y en su espíritu para nosotros es positivo y que está de acuerdo con el programa que el Partido Socialista apoya. A lo mejor quizá tanto descontento es debido a que están ustedes en minoría frente al Grupo Socialista y no representan ese proyecto colectivo.

Nada más y muchas gracias.

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

Vamos a proceder a la votación relativa a las enmiendas de totalidad que postulan la devolución al Gobierno del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 272; a favor, 107; en contra, 165.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de totalidad.

— **PROYECTO DE LEY DE INDUSTRIA (Número de expediente 121/000081)**

El señor **PRESIDENTE**: Debate correspondiente a las enmiendas de totalidad presentadas al proyecto de ley de Industria.

Para la presentación del proyecto, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señorías, antes de presentar con un cierto detalle, aunque espero que brevemente, el contenido del proyecto de ley de Industria, quisiera exponerles algunos aspectos sobre el sentido y las características de dicha ley y cómo se enmarca dentro del planteamiento de política industrial que está desarrollando el Gobierno. **(El señor Vicepresidente, Marcet i Morera, ocupa la Presidencia.)**

La política industrial, señorías, tiene una doble vía de actuación. Por un lado, actúa a través de la implementación de una serie de programas, algunos de ellos de carácter horizontal y otros de carácter sectorial. Entre los de carácter horizontal, se pueden señalar la concreción de la política tecnológica, la política de calidad industrial, la política de diseño industrial y la política de internacionalización de la empresa española, a través de un conjunto de programas que constituyen este núcleo de la política horizontal, como son el plan de actuación tecnológica industrial, el plan nacional de calidad industrial, el plan de internacionalización de la empresa española y el plan de diseño industrial.

Además de este conjunto de iniciativas de carácter horizontal, que constituyen el núcleo de la actuación de la política industrial, el Gobierno también actúa a través de una serie de iniciativas de carácter sectorial. Una de ellas, de carácter permanente, como es la política energética instrumentada para la próxima década en el marco del Plan Energético Nacional; y otro conjunto de políticas de carácter sectorial, excepcionales y transitorias, por ejemplo la industria medioambiental, tanto en el ámbito de las políticas de ajuste como en las políticas de actuación en la construcción naval y en el carbón, y aquellas políticas de carácter excepcional y transitorio de mejora de la competitividad de determinados sectores, como el sector textil o turístico. En este tipo de programas se concretan las estrategias de política industrial que está desarrollando el Gobierno.

Pero hay otra vía de actuación de la política industrial, que no es únicamente el desarrollo de estrategias concretas, ya sea de carácter horizontal o sectorial, en el ámbito de la política industrial. Es lo que podríamos denominar la creación del marco institucional, de las reglas del juego dentro de las cuales deben actuar los diferentes agentes económicos, incluido el Estado, en el ámbito industrial. Por tanto, señorías, la ley de industria se inscribe dentro de esta segunda vertiente de la actuación de la política industrial.

La ley de industria no es una relación casuística de

actuaciones del Gobierno en materia de política industrial, ni una descripción concreta de este tipo de actuaciones que se materializan en el conjunto de programas al que antes me he referido. La ley de industria es el marco institucional que define los límites y los procedimientos de actuación de los distintos agentes económicos, ya sean empresarios o ya sea el propio Estado, dentro de lo que es el sector industrial. Dicho de otra manera, hay que separar lo que son estrictamente reglas del juego, que son las que vendrían configuradas por esta ley, por este marco institucional, de lo que son las estrategias concretas que desarrollan los agentes económicos, bien sean los empresarios a través de sus estrategias empresariales, bien sea el Estado a través de sus estrategias y programas de política industrial.

Esta ley de industria configura el marco institucional de actuación en el sector industrial, aunque respetando aspectos específicos en sectores que deben tener su regulación concreta como son, por ejemplo, el sector energético en el ámbito industrial o el sector petrolero y el sector eléctrico, que verán configurado su marco institucional a través de proyectos de ley específicos que próximamente el Gobierno presentará al Parlamento: una ley del sector petrolero que definirá la desmonopolización del sector, y una ley del sistema eléctrico que definirá el nuevo marco regulador para este sector en los próximos años.

La ley de industria, que configura este marco institucional para la actividad de los distintos agentes económicos en el sector industrial, aun teniendo en cuenta las especialidades de los diferentes sectores productivos, es una ley que define dicho marco institucional de forma consistente con la voluntad de consolidar una economía de mercado en España abierta a nuestra integración en la Comunidad Económica Europea. Igualmente, acorde con esta vocación, es un marco institucional que debe ser obviamente compatible con el conjunto de reglas y disciplinas que se derivan de nuestra pertenencia a la Comunidad Económica Europea. E igualmente —y este es un aspecto importante de la ley de industria— define un marco institucional consistente con la consolidación en nuestro país de un Estado de las autonomías. Esto significa que esta ley de industria es una ley que define la actuación de los distintos agentes económicos en el sector industrial, teniendo en cuenta que la regla de funcionamiento de los agentes económicos debe ser el mercado y que la intervención estatal debe ser la excepción. Por esta razón —luego me referiré a ello con algo más de detalle— se define con criterios claramente limitativos la actuación del Estado en el sector industrial. Esta es la razón de por qué este marco institucional no afecta más que, en lo que no venga afectado por su legislación específica, a sectores como el eléctrico, en los cuales, con las características específicas, técnicas y económicas del mismo, es necesario establecer un marco regulador. Por tanto, señorías, esta ley establece un marco institucional para la actividad de los agentes económicos en el

sector industrial, definiendo los supuestos de intervención del Estado con carácter limitativo y ajustados a procedimientos muy estrictos.

Esta ley de industria es la primera que define un marco global institucional para la actividad industrial, después de la ley de 24 de noviembre de 1939, que todavía sigue en vigor, Ley de Ordenación de Defensa de la Industria Nacional, aunque obviamente está en su práctica totalidad derogada tanto por la Constitución Española como por la normativa comunitaria. Evidentemente ésta es una ley que se aprobó ligada a la definición de un marco institucional para el sector industrial correspondiente a otra época, a otro sistema político y económico, y a otra concepción absolutamente opuesta a la que en estos momentos el conjunto del pueblo español ha de decidir darse. Además, desde el punto de vista económico es absolutamente incompatible con la Constitución Española y con la normativa comunitaria.

Esta ley que se presenta, la ley de industria, pretende adaptar nuestra legislación al régimen competencial derivado del Título VIII de la Constitución Española y de los estatutos de autonomía de las comunidades autónomas e igualmente a los preceptos de los tratados comunitarios y a la normativa preparatoria del mercado único. La ley tiene en gran parte carácter de legislación básica, fundamentándose dicha naturaleza en el artículo 149.1.13.º de la Constitución Española. Dentro de lo establecido en la Constitución y de la doctrina del Tribunal Constitucional se configura la ley, a la que se confiere en parte naturaleza básica, como he señalado, para garantizar los principios de unidad del ordenamiento económico y de coordinación, aunque reconociendo las competencias de las comunidades autónomas y previendo una serie de instrumentos y de medios para propiciar y posibilitar la colaboración entre éstas y el Estado en el campo de la actividad industrial, como es, por ejemplo, el consejo de coordinación de la seguridad industrial y la comisión del registro e información industrial que prevé la ley.

La ley se estructura en cinco títulos, tres disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y una disposición final. En el título I se establecen los fines de la ley, el ámbito de aplicación, las competencias del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y —un aspecto importante— se consolida la libertad de establecimiento. En cuanto al ámbito de aplicación de la ley es extenso, al incluir una definición amplia de industria e incorporar los servicios directamente relacionados con las actividades industriales y las actividades turísticas. Sin embargo, la ley se concibe, como antes he señalado, como una norma marco, aplicable en determinados sectores únicamente en lo no previsto en su legislación específica, por ejemplo, en la energía, la minería, las instalaciones nucleares, las industrias de la defensa, las industrias alimentarias, los transportes y telecomunicaciones, etcétera. Con ello se pretende garantizar la ausencia de cualquier vacío normativo o competencial en materias

tan importantes como las reguladas por la ley: libertad de establecimiento, promoción, seguridad, información y régimen sancionador. El título I regula igualmente la libertad de establecimiento, fijando como únicas excepciones las reguladas por una ley, por razones de interés público o las que constituyan obligaciones del Estado por derivarse de compromisos internacionales.

El título II regula los programas de promoción y modernización industrial que las administraciones públicas adoptarán para favorecer la expansión, el desarrollo y la competitividad de la industria, mejorar el nivel tecnológico, y potenciar los servicios y la financiación destinada a la industria. En este título se regulan los procedimientos y las limitaciones que deberán afectar a estos programas de mejora de la competitividad de la industria española y que se concretan, como antes he señalado, en las estrategias definidas en programas concretos que lleva adelante el Ministerio de Industria, a que antes me he referido. Por tanto, como es obvio, este título no es una lista de actuaciones concretas de la Administración pública o del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. El título lo que define es el procedimiento y las limitaciones a que debe ajustarse la actuación pública, en concreto la actuación del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en la definición de sus programas específicos de mejora de la competitividad de las empresas españolas, y no caer en una casuística detallada que no corresponde a un marco institucional sino a la actuación concreta de la política industrial del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, siguiendo las líneas a las que antes me he referido.

El título II, además de definir los mecanismos procedimentales a los que deben ajustarse estas estrategias desarrolladas por el Ministerio de Industria, crea la comisión para la competitividad industrial como un órgano consultivo adscrito al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, con el fin de evaluar permanentemente la competitividad de la industria española y contribuir al diseño de medidas y actuaciones orientadas a su mejora. Esta comisión, que prevé la incorporación a la misma de personas relevantes de la industria, la ciencia y la Administración pública, pretende incorporar las diferentes opiniones que puedan existir en la sociedad civil en el ámbito económico y en el ámbito industrial, con el fin de proveer a la Administración pública, y en concreto al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de una serie de informaciones que permitan enriquecer el desarrollo y la puesta en práctica de la política industrial.

El título III, relativo a la seguridad y calidad industrial, constituye el núcleo de la ley desde el punto de vista jurídico por la importancia creciente de estas materias en el contexto internacional y en el marco comunitario. Se divide en dos capítulos, precedidos por un artículo común de definiciones y conceptos. El capítulo primero, seguridad industrial, se refiere a un sistema de disposiciones obligatorias en tanto que el

segundo, calidad industrial, es de carácter voluntario para el sector privado, sin perjuicio del mandato para las Administraciones públicas de promover dicha calidad como un factor fundamental para la competitividad de la industria. En estas materias, el proyecto de ley se ha orientado por la necesidad de adaptar nuestra legislación al marco comunitario, lo que implica, entre otras consecuencias, la necesidad de compatibilizar los instrumentos de política industrial con los de la libre competencia y circulación de mercancías, y tener en cuenta el objetivo de eliminación de barreras técnicas a través de la normalización y la armonización de las reglamentaciones e instrumentos de control, así como el denominado nuevo enfoque de las directivas de seguridad, basado en la sustitución de la tradicional homologación administrativa de productos por la certificación realizada por entidades privadas, con la correspondiente supervisión de actuaciones por parte de los poderes públicos.

La ley establece el objetivo de la seguridad, el contenido de los reglamentos técnicos, los medios de prueba del cumplimiento reglamentario y el control administrativo de dicho cumplimiento por parte de las comunidades autónomas competentes en el territorio. Con ello zanja la ley una situación de indefinición que ha originado numerosos conflictos competenciales de ámbito administrativo y jurisdiccional en los últimos años, con el consiguiente perjuicio para el avance del sistema de seguridad y, por tanto, de la competitividad de la industria española. La ley establece una clara atribución a las comunidades autónomas de las competencias de control de la seguridad. Reconoce la ley asimismo la competencia de la Administración del Estado para promover, en colaboración con las comunidades autónomas, planes y campañas de carácter nacional de comprobación, mediante muestreo, de las condiciones de seguridad de los productos industriales.

Atendiendo al criterio comunitario, a que antes me he referido, de las directivas de nuevo enfoque de sustituir las homologaciones administrativas por certificaciones de organismos especializados, la ley regula los organismos de control como entidades públicas o privadas que realizan en el ámbito reglamentario actividades de certificación, ensayo, inspección o auditoría. Establece la ley que los organismos de control habrán de disponer de los medios materiales y humanos, así como de la solvencia técnica y financiera e imparcialidad necesarios para realizar su cometido, debiendo cumplir las disposiciones técnicas que se dicten con carácter estatal, a fin de su reconocimiento en el ámbito de la Comunidad Económica Europea. Este aspecto del reconocimiento y credibilidad mutua de los organismos de control y, por consiguiente, de sus actuaciones es fundamental para el objetivo de la eliminación de las barreras técnicas y la libre circulación de productos en el mercado interior y, por supuesto, en el mercado español.

Por ello, aunque la ley establece que la autorización de los organismos de control corresponde a la Admi-

nistración competente en materia de industria del territorio donde los organismos inicien su actividad o radiquen sus instalaciones, es decir, las comunidades autónomas, se establece como requisito previo el informe de una entidad de acreditación, instituciones sin ánimo de lucro que se constituyen con el fin de verificar en el ámbito estatal el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos exigidos reglamentariamente para el funcionamiento de los organismos de control. En base a las garantías de dicho informe, las autorizaciones otorgadas por cualquier comunidad autónoma tendrían validez, según establece la ley, en todo el territorio nacional. A su vez, las entidades de acreditación sólo podrán actuar previo informe positivo y por una mayoría de tres quintos del consejo de coordinación de la seguridad industrial, en el que están representadas, además de la Administración del Estado, todas las administraciones autonómicas. Estas dos piezas, entidades de acreditación y Consejo de coordinación de la seguridad industrial, son fundamentales para la coordinación y credibilidad del sistema y para alcanzar el objetivo de reconocimiento mutuo dentro de nuestras fronteras y en el mercado único.

En resumen, se puede afirmar que el contenido de la ley en materia de seguridad y calidad industriales y constituye una renovación completa del sistema tradicional, en función de los objetivos de la adaptación al marco comunitario y de la necesaria coordinación entre administraciones. El proyecto recoge todos los criterios vigentes en la Comunidad Económica Europea, algunos de los cuales forman ya parte del Derecho comunitario y, por consiguiente, son directamente aplicables. Otros, por el contrario, no aún concretamente perfilados en el Derecho comunitario, son ya orientaciones claras de la Comisión Europea o posiciones tomadas por los países más avanzados en estas materias.

El título IV, registro de establecimientos industriales e información estadística industrial, adscrito al Ministerio de Industria y Turismo, crea un registro de ámbito estatal con una serie de fines fundamentalmente orientados a mejorar la información estadística, tanto de los agentes de la sociedad civil como de la propia Administración, a la hora de utilizar una base de datos que les permita actuar, tanto a los agentes económicos del sector privado en la elaboración de sus estrategias como a la Administración pública en la instrumentación de la política industrial.

Por último, el título V se refiere a las infracciones y sanciones y regula la responsabilidad de todas las partes que intervienen en la actividad industrial, cubriendo en este sentido una laguna importante de nuestro ordenamiento jurídico.

En resumen, señorías, y para concluir, el Gobierno considera que la ley de industria viene a cubrir una laguna en nuestro ordenamiento jurídico y se adapta respetuosamente a la distribución de competencias derivadas de la Constitución Española y de los Estatutos de autonomía, constituyendo el marco idóneo para basar una política industrial coherente con el sistema

comunitario y los principios de defensa de la competencia. Pero activa, al mismo tiempo, en las funciones de promoción de un clima favorable para la iniciativa privada y la competitividad de nuestra industria, que tenga en cuenta el objetivo fundamental de desarrollo armónico y cohesión económica y social que España ha conseguido ver reflejado en el Tratado de Maastricht. Política industrial que corresponde desarrollar, en colaboración y en el ámbito de las correspondientes competencias, a la Administración central y a las comunidades autónomas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

Enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, señorías, voy a defender una enmienda a la totalidad a esta Ley.

Como se ha puesto de manifiesto, después de oír las palabras del señor Ministro, éste no ha dicho absolutamente nada de nada. Nos ha leído la ley, una ley que ha calificado de marco, pero no ha explicado siquiera la justificación que dicha ley tiene. Esta ya es una razón para votar en contra de todo el texto articulado. El proyecto, en lugar de denominarse ley de industria — denominación que tiene mucha prosopeya—, se podría titular proyecto de ley reguladora de algunas competencias en materia de industria en las administraciones públicas. El proyecto de ley remitido por el Gobierno es un nuevo intento fallido de establecer una ley marco reguladora, con carácter general, de la industria española y las competencias administrativas sobre la misma. A pesar de que en el artículo 1.º se define como objeto de la ley el establecimiento de las bases de ordenación del sector industrial y los criterios de coordinación de las administraciones públicas al respecto, ninguno de los dos objetivos es cumplido ni mínimamente por el texto articulado. En efecto, ni en él se contiene base alguna de ordenación del sector industrial ni se establecen criterios para coordinar las competencias de las comunidades autónomas, que en principio tienen transferida con carácter exclusivo —lo que ha olvidado el señor Ministro— la competencia en industria, y la Administración del Estado.

De un examen somero del contenido de la ley y de los temas que trata se deduce, con claridad, que la misma es más una autorregulación interna de la Administración que una ley reguladora de la industria. La mayor parte de sus preceptos son normas dirigidas a la propia Administración y más que en forma de mandatos jurídicos en forma de propósito político. Carece la ley de un verdadero contenido normativo y se pierde una gran ocasión de establecer, derogando periclitadas y dudosamente constitucionales normas anteriores, que ha citado el señor Ministro, una normativa a la altura del tiempo que contenga, en beneficio de la seguridad jurídica, todas las normas vigentes en

materia de industria, con carácter general, sin perjuicio de las regulaciones específicas que procediesen.

Esta ley, fruto fallido de un intento que parece originariamente más ambicioso, según el objeto definido en el artículo 1 y tal y como se ha presentado al Congreso resulta absolutamente pobre, insuficiente y rechazable. Sin perjuicio de que la mayor parte de las normas, como antes indicábamos, se dirigen a la propia Administración y son propias de una autorregulación interna más que de una ley de carácter general, se corre el riesgo, con leyes de este tipo, de otorgar a la Administración una serie de competencias, definidas únicamente por vagos y genéricos fines u objetivos, que luego sean usadas por una extralimitación del poder público en el intervencionismo administrativo respecto a la industria, como venimos siendo acostumbrados por el Gobierno.

La falta de claridad y concisión, el establecer principios genéricos y no mandatos específicos, puede llevar en la práctica a una inseguridad jurídica, y este es uno de los riesgos que crea el proyecto de ley que comentamos. Si se examinan los títulos I y II del proyecto de ley resulta con claridad que los fines definidos en el artículo 2 son un puro mandato teórico que nada tiene que de jurídico. La definición del ámbito de aplicación y de competencias que se hacen en el artículo 3 es excesivo, en cuanto que se pretende aplicar esta ley a actividades empresariales que de industriales no tienen nada o se refieren únicamente a la propia Administración, como es el caso del número 6 del artículo 3.

Merece resaltarse en esta primera parte del proyecto de ley cómo el artículo 4, que ha citado el Ministro, verdadera norma jurídica de las pocas que contiene la ley sobre libertad de establecimiento, supone una profunda regresión respecto al marco jurídico vigente. La libertad de empresa, que implica como elemento esencial la libertad de establecimiento, está reconocida en la Constitución y en consecuencia no puede ser limitada por meras normas reglamentarias, como pretende el proyecto. Sin embargo, en el artículo 4, después de establecer con carácter general el principio de libertad de establecimiento, se dice que no existirá tal libertad y se requerirá autorización administrativa previa cuando lo establezcan los reglamentos. Esto es lo que dice literalmente el proyecto de ley. Por tanto es una ley regresiva, poco acorde con la Constitución y por ello debe ser suprimida. Este es uno de los preceptos esenciales de la ley y resulta claramente no satisfactorio; incluso pretende regular nada menos que las industrias agrarias, del transporte, comunicación, turismo, etcétera.

El título II, sobre promoción y modernización industriales, contiene una serie de normas más propias de un programa político que de una ley. La regulación que se hace de los programas de promoción y modernización de las medidas aplicables para conseguir el mismo no deja de ser más que una manifestación de buenas intenciones, sin efectos jurídicos concretos, no genera derechos ni obligaciones para las empresas ni es un

mandato para la Administración que pueda ser jurídicamente exigible. El título II, en lo que se refiere a promoción y modernización industriales, resulta absolutamente ajeno al contenido teórico que una ley debiera tener. Sería deseable que se suprimiese de la ley por no ser materia propia de una norma de este rango.

El artículo 7 de este título crea una comisión de competitividad industrial que es una clara manifestación de la poca voluntad que ha inspirado al redactor del proyecto, que suponemos que serán los ingenieros industriales del Ministerio, que la ley debe tener una coordinación de la competencia en las distintas Administraciones públicas en materia de industria. Se crea la comisión para la competitividad industrial, que está integrada únicamente por miembros designados por el Ministerio de Industria; parece mentira, a la altura de los tiempos que vivimos. Con ello, el órgano participativo de puesta en común de criterios para el ejercicio de las distintas administraciones y de sus competencias no tiene nada, no existen representantes de ningún organismo, de ningún sector de comunidades autónomas, de ayuntamientos, sino sólo designados por el Ministerio de Industria, lo que se puede profetizar que es un órgano que nace radicalmente ineficaz desde el primer momento.

El título III de la ley, dedicado a la seguridad y calidad industriales, tiene el valor de homogeneizar la terminología usada en nuestro ordenamiento jurídico para referirse a determinados conceptos, órganos o entidades que tienen que ver con la seguridad y la calidad industriales. Prácticamente este es el único valor de actuar de Real Academia de la Lengua a la hora de definir, porque se hace una labor de homogeneización y terminología conceptual que puede resultar útil, pero se pierde la ocasión de entrar a dilucidar, con cierto detalle y rigor, las competencias que en la materia pueden tener las comunidades autónomas y el Estado. En este sentido, la parte más útil de la ley, que sería ésta, resulta también claramente insuficiente, aparte de que en el articulado de este Título III se contienen defectos sustanciales que serán objeto de debate en las enmiendas parciales. Quizás el Título III de la ley si fuese objeto de una reflexión más sistemática y de una reconsideración de las competencias que se atribuyen a las comunidades autónomas, a las municipales y a la estatal para evitar solapamientos, pudiera dar lugar a una cierta utilidad del texto legal, pero, al no hacerse así, participa del carácter deficiente del conjunto de la ley. Por vía de ejemplo, se pone el artículo 10.3, donde existe la posibilidad de destrucción de los productos industriales cuando no cumplan lo que reglamentariamente se determine. Parece exagerado que no se determine lo que ha de ser objeto de esa destrucción o por qué causas dejarlo a los reglamentos, no determinar la gravedad, ni qué medidas se pueden tomar.

El título IV, dedicado a la creación de un registro de establecimientos industriales, tienen el defecto de todo el conjunto de la ley. En vez de establecer un crite-

rio, una uniformidad en España de los registros industriales existentes, se limita a crear un nuevo registro independiente de los que ya existen con carácter sectorial para algunas actividades industriales y de los que pueden existir por derecho propio en las comunidades autónomas; una obligación más para los empresarios, papeleo, burocracia que deja absolutamente en el aire lo que teóricamente, según el artículo 1.º de la ley, debiera ser objeto de la misma, que es la coordinación de las competencias entre las distintas administraciones públicas.

Bienvenido sea un registro de establecimientos industriales que pueda realizar una gran función a efectos estadísticos y de conocimiento, pero mal venido sea, señor Ministro, un nuevo registro que se suma a los muchos que ya existen en España sin coordinarse entre ellos, sin evitar solapamientos, duplicidades innecesarias que sólo pueden perjudicar la libertad de empresa, la libertad de establecimiento y la libre competencia.

El título V, dedicado a las infracciones y sanciones, es el más grave de la ley. Llena una laguna legal, efectivamente, pero aunque no existe un marco normativo sancionador de derecho administrativo en materia de industria con carácter general, en el proyecto se adolece de una insuficiencia. Las tipificaciones de las infracciones que se hacen habitualmente se remiten a los reglamentos. Esta es una ley que sólo contiene una habilitación legal para que el Gobierno haga lo que le dé la real gana, sin necesidad de real decreto-ley, para controlar toda la administración, todo el sector industrial de España. Pero es que se viola el principio de legalidad en el derecho sancionador que está reconociendo en el artículo 25 de la Constitución, o se constituyen verdaderos tipos en blanco que establecen una espada de Damocles sobre las industrias españolas, que quedarán al socaire de lo que cada autoridad administrativa en cada momento interprete que cabe dentro de preceptos redactados con carácter absolutamente genérico y poco objetivo. Por lo tanto, esta parte de la ley que sí podrá ser en cuanto a materia una necesidad resulta también insuficiente, confusa y amenazadora para las industrias por el posible desbordamiento en la interpretación que de ella puede hacer la propia administración.

En conjunto el proyecto de ley de industria resulta un instrumento peligroso por la posible utilización de la misma como título de ampliación de las competencias de la actividad administrativa frente a la industria con carácter absolutamente genérico y ajeno a fines concretos conocidos o cognoscibles. Resulta insuficiente por su técnica legislativa, por no respetar el principio de legalidad constitucional en el derecho sancionados y por meter en la ley normas que no tienen contenido jurídico obligatorio alguno, sino que se corresponden más con proclamaciones teóricas, programas políticos propios de esos partidos que no tienen nada que decir en esta materia, o con intervenciones, de carácter general en el Parlamento, que es lo que parece que ha justificado al señor Ministro a traer esta

ley a esta Cámara. Pero no se trata, señor Ministro, de un texto legal, y ahora le ruego que en lugar de consultar a los técnicos, consulte a los juristas de su Ministerio, que sí saben de lo que va.

Señor Ministro, no se hace referencia a los sectores públicos industriales de este país, a las empresas públicas que tienen un gran cometido en el desarrollo industrial de España, a la libre competencia, a la economía española, y no se habla para nada del proceso de privatizaciones que en estos momentos es algo que está verdaderamente en alza, como usted bien sabe, y que sobre todo no se puede hacer exclusivamente en los despachos del Ministerio, de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos o del propio Consejo de Ministros.

Nosotros pensamos que habría que traer algo que se refiriera a la reindustrialización, a la reconversión de los sectores que están en crisis. Ni una palabra. Resulta absolutamente insuficiente en cuanto no hace el más mínimo esfuerzo por cumplir el objetivo que se marca en el artículo 1.º, de establecer la coordinación entre las competencias de las distintas administraciones públicas, que algo tienen que ver con la industria. Resulta totalmente ajena al fin que el propio artículo 1.º atribuye a la ley de establecer las bases del sector industrial, pues no se establecen las bases absolutamente de nada, salvo, con carácter insuficiente, en materia de seguridad y calidad industriales.

Señor Ministro, ha hecho una cita especial al Tratado de Roma y a Maastricht. Por primera vez, después de casi 30 años, desde el año 1965 en que se intentó en la Comunidad Europea la posibilidad de crear un ministerio europeo de la industria, de la investigación científica y de la técnica, hay un apartado en el Tratado, el Título XIII, que se refiere a la industria. Pero, señor Ministro, ese apartado que se refiere a la industria tiene dos facultades esenciales: competitividad de la industria y política de innovación en la búsqueda del desarrollo tecnológico, Señor Ministro, en los Presupuestos Generales del Estado para 1992 aprobados por la mayoría socialista y por el Gobierno, estos dos aspectos han sufrido la rebaja de un cuatro por ciento de valor real en desarrollo e investigación. No sabemos cómo es posible decir más arbitrariamente en tan poco tiempo, pero un sólo número de los Presupuestos del Estado acaba con el contenido de esta ley, porque no tienen voluntad política de desarrollar el sector industrial, que es la columna vertebral del desarrollo económico de este país.

Por tanto, señor Ministro, no traiga aquí Maastricht a colación cuando en los Presupuestos del Estado han dejado sin presupuesto lo único que la Comunidad Europea está considerando como necesario para el desarrollo industrial y para crear las bases de una sociedad postindustrial, que son la competitividad y las políticas de innovación y de desarrollo tecnológico.

Usted debe saber, señor Ministro, que en la industria sólo se camina hacia algo que es el proceso de calidad total. El TQM es la única realidad que puede tener una

industria competitiva, y ese TQM está ausente de todo este proyecto y de todo el proyecto económico del Gobierno y macroeconómico del Ministerio de Economía y Hacienda.

Señor Ministro, hay que evaluar la producción, la gestión, el medio ambiente, el consumo y las relaciones humanas. Eso es lo que se entiende en Europa por calidad total. Aquí no sabemos cómo vamos a ser capaces de entrar en competencia y sí sabemos, por otro lado, cuál ha sido el silogismo que se ha planteado en nuestra industria en este momento; el silogismo de que perdemos competitividad exterior. Usted sabe mejor que nadie que los últimos cinco años hemos llegado a las cotas más bajas, según el propio Instituto Nacional de Estadística, del sector industrial. Perdemos competitividad exterior; como consecuencia aumentan las importaciones y, como conclusión final, la pérdida de cuota de mercado doméstico para la industria española se traduce en una invasión de los extranjeros en España—digamos Comunidad Europea y digamos terceros países— y en una falta de mercado para las empresas españolas.

El panorama de la industria, señor Ministro, es negro; no se puede decir siquiera que sea un claroscuro; es muy negro porque no se toman medidas serias, mas que teóricas, como están haciendo en este proyecto de ley. Estas medidas teóricas de programas políticos, de declaración de voluntad, sólo tienen la intención de desarrollar un programa ante las próximas elecciones, porque, como no pueden subir impuestos, como no se puede recaudar más, tienen que vender las empresas rentables para poder pagar ampliaciones en Iberia o para poder renovar la flota de aviones y que no se partan en el suelo, que habrá que investigar por qué ocurre eso. Señor Ministro, le voy a decir cuál es el gran problema de lo que están ustedes padeciendo con esta ley y en este Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Camacho, le ruego que lo que tenga que decir lo haga con brevedad.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, termino en un minuto. Cumpliré su aviso con rigor.

Ustedes, socialistas, están en un mundo que no es socialista y traen una ley con unos principios inspirados en el libre mercado y en la libre competencia. Esto es propio de los partidos populares europeos, que son aquellos que han conseguido el desarrollo de la industria y que gobiernan en esos países. Ustedes no serán capaces de conseguirlo, porque no saben sacar al sector industrial de la crisis en la que lo han sumido ustedes desde hace cinco años.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Muchas gracias, señor Camacho.

Enmienda del Grupo Parlamentario de CDS. Para su defensa, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, señor Ministro de Industria, sinceramente, leyendo con detenimiento los programas del Partido Socialista se observa en su confección la existencia de dos etapas, una primera en donde se apuesta fuertemente por la empresa pública y por una profundización en lo que se denomina en nuestra Constitución economía social de mercado, y una segunda en la que se va poniendo en letra más pequeña estos primeros objetivos, y en la política práctica indiscutiblemente se cae en el extremo opuesto. Es decir, yo resumiría esta primera característica de la política o de la pseudopolítica industrial española en la aparición de ciertos fundamentalismos tanto en esa primera concepción maximalista de la empresa pública y de la regulación del mercado, como en la etapa actual, en la que justamente se está en el extremo opuesto. Y yo diría, señorías, que ni tanto ni tan poco; es decir, la verdad normalmente está en un término medio o por lo menos en una combinación de una serie de factores que son de política industrial horizontal, así denominada, de política incluso industrial endógena, y, por otra parte, en una serie de medidas que también tienen influencia sectorialmente, porque las tesis contrarias a la regulación no han supuesto en nuestra patria un reforzamiento del dinamismo industrial. Aparecen nuevos factores de competitividad vinculados a la organización, a las infraestructuras, al nivel educativo y a la cohesión social; y este fenómeno exige la intervención de las instituciones públicas, pero no en los términos del pasado, indiscutiblemente. La política industrial aparece entonces como una política de innovación destinada a mejorar el entorno de la empresa.

Otra característica que yo quisiera poner de manifiesto es que, a juicio de nuestro Grupo Parlamentario, la política económica que tiene tanta relación con la política industrial se ha orientado en España en estos últimos años siempre al corto plazo, a la solución de problemas coyunturales sin apenas preocupación por el largo plazo, dando origen a un doble problema: a la inexistencia de un objetivo último para las acciones de gobierno y a la falta de coherencia entre algunas de las políticas adoptadas. Es decir, la política económica a corto plazo puede propiciar un desarrollo rápido, pero normalmente obliga a bruscos frenazos cuando ese desarrollo acelerado origina una inflación superior a la del conjunto —sobre todo del conjunto duro— de la Europa comunitaria, un empeoramiento sostenido en los saldos por cuenta corriente, un déficit muy importante del sector público y una situación que podríamos calificar, por lo que respecta a la empresa, de ducha escocesa en nuestro país.

La economía en estos últimos años se divide en un sector de mercado, el industrial, que no hace más que recibir palos, y otro sector protegido, la banca, la construcción y ciertos servicios, que ganan fácilmente el dinero sin grandes riesgos. El hecho, señor Ministro, es que tenemos un sector privado poco sólido, escasamente innovador, traumatizado por un pasado reciente, a

la defensiva frente a los sindicatos, explotado por la banca, sin saber qué papel jugar en Europa y deseando ser comprado por algún inversor extranjero, y esta es la verdad.

Sirva como resumen de cuanto queda expuesto en esta primera parte la situación de nuestro sector industrial en cuanto a los principales agentes que lo componen: multinacionales, 41 por ciento; empresa pública industrial, 20 por ciento; empresas privadas, por tanto, 29 por ciento, y de este 29 por ciento la quinta parte es de la banca.

Luego también como características especialmente acusada en estos momentos hay que señalar el desequilibrio interregional. Ayer, señor Ministro, yo tuve ocasión de decir desde esta tribuna que corremos el peligro de dividir España en dos zonas: una, al Este, notoriamente desarrollada, y otra, al Oeste, que corre camino de ser un desierto industrial, con las oportunidades que nos produce geográficamente la cercanía a Portugal, la inclusión de ambos países (Portugal y España) en la Comunidad Económica Europea, el desaprovechamiento de los puertos del Cantábrico sobre los países comunitarios, etcétera.

Yo quisiera, señor Ministro, trazar, en un segundo grupo argumental, un breve esquema de lo que es la empresa. Parece que es una perogrullada pero es importante tratar de sintetizar o esquematizar lo que es una empresa. Una empresa, señorías —y perdonen porque me exprese en términos tan simples—, no es más que un elemento que recibe unos «inputs» y arroja unos «outputs». Esos «inputs» en estos momentos sería el I+D, la calidad y la libertad de los factores de producción (capital y trabajo); y los «outputs» serían fundamentalmente la atención del mercado nacional y de la exportación, pasando por una zona intermedia que podríamos denominar el mercado comunitario, al que pertenecemos, con esa consideración de mercado único europeo.

Pero hace falta que el Gobierno establezca una política industrial que signifique una ayuda a la exportación, a través de un conjunto de medidas que permita, por la vía del marketing, por la vía del establecimiento de una serie de sucursales o de redes comerciales, por la vía de una mayor y mejor información, ayudar a las empresas a poder mejorar nuestra balanza. Porque indiscutiblemente las exportaciones en España tropiezan con un conjunto de dificultades derivadas de la deficiente configuración de la empresa española, de la nulidad o de la insuficiencia de las ayudas públicas para tratar de conseguir que esos «outputs» sean mayores y, al mismo tiempo, con unas dificultades conexas con la política económica, como es la fortaleza de la peseta que, en definitiva, hace mucho más difícil exportar.

Pero yendo a los «inputs», señorías, tenemos que una política fiscal adecuada debiera de favorecer mucho más el ahorro, porque en España indiscutiblemente las inversiones van mucho más allá del ahorro y, por consiguiente, se está produciendo un desajuste que sola-

mente se compensa mediante el ahorro exterior, y cuando deje de venir el ahorro exterior nos cogerá todavía en una situación peor que la actual. Hay que tratar de ser más generosos fiscalmente para cumplir determinadas funciones en esos «inputs» de la empresa relacionados con el I+D.

Nosotros tenemos un porcentaje de nuestro productos interior bruto que probablemente creo que es el más bajo de toda Europa para dedicarse a esa investigación y desarrollo tecnológico. Por consiguiente, nos estamos limitando a copiar y, señor Ministro, usted sabe lo que pasa en un colegio cuando los estudiantes se dedican a copiar. A lo más que pueden aspirar es a rozar el aprobado, cuando no suspenden, y nosotros estamos copiando permanentemente porque no tenemos organizado un esfuerzo de inversión en I+D en nuestro país que pase por algo más que copiar, ni siquiera por asumir plenamente incorporar a nuestra tecnología eso que hemos copiado. Ahí se necesitaría volcarse decididamente en una política industrial, y de nada de eso se habla en la ley.

Hace falta también profundizar en la calidad, y eso significa la formación profesional, pero no solamente la formación del personal ocupacional, sino también de los directivos. Se necesitan mejorar nuestros sistemas de gestión; se necesita hacer posible un mayor engranaje y encaje entre las empresas, las universidades, los centros de formación profesional, los campos de investigación, en definitiva, medidas que ya se han implantado en otros países y que comienzan a aparecer en el nuestro pero que exigen contar con un apoyo decidido para nuestra política industrial por parte del Gobierno.

Luego, cuando hablamos del fomento del ahorro para aumentar el capital, tenemos que suprimir la trampa de los topes que todos los años aparecen en las leyes de presupuestos, de los topes en la cuota de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas y de Sociedades, para que efectivamente todas esas medidas fiscales que pretenden conseguir una incentivación del ahorro y una canalización de las inversiones hacia el medio y largo plazo, haciendo una política de largo plazo y no coyuntural, no tropiecen con la trampa de los topes, porque entonces, señor Ministro, realmente está pareciendo que damos todo por la vía de los artículos, negando eso que estamos dando por la vía de esos topes que después aparecen en las leyes de presupuestos.

Naturalmente, la empresa, a través de ese dibujo de los «inputs» y de los «outputs» tiene que ser competitiva, y la competitividad tiene dos aspectos, el legal, que no está del todo mal tratado en nuestro país, y el de las infraestructuras. Señor Ministro, esto es muy importante. Las infraestructuras significan comunicaciones, significan telecomunicaciones, significan, en definitiva, unas coberturas para las empresas que les hagan estar en el mercado mucho más competitivamente de lo que están. No se puede tolerar, con una buena política industrial, que haya regiones periféricas en nuestro país industrialmente hablando porque están mal comunicadas, porque están mal dotadas de infraestructuras.

Por consiguiente, resumo y termino, esta ley debería de contener medidas fiscales, medidas financieras, medidas de formación, en definitiva, debería establecer un conjunto de medidas que supusieran una auténtica coordinación del Ministerio de Industria con otros ministerios para que fuera posible en nuestra patria una auténtica política industrial. Por tanto, se necesitan infraestructuras, planes de ordenación del territorio, elevación del nivel educativo mediante la coordinación de su Ministerio, señor Ministro, con el Ministerio de Educación y Ciencia y con las empresas; se necesita conseguir una mayor cohesión social conectando a su Ministerio con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; se necesita un mayor nivel de innovación, porque la mejor de todas las nacionalizaciones es la de las iniciativas creadoras; se necesita el fomento del ahorro y de la inversión a través de medidas fiscales, y por tanto de la mejora de nuestra balanza comercial; se necesita una mayor cobertura, por las vías de información, para la pequeña y mediana empresa; se necesita otra política financiera, hablando de las pequeñas unidades de producción para que puedan salir al mercado, cosa que no pueden hacer individualmente; se necesita una mayor coordinación con las comunidades autónomas para que no ocurra que los planes industriales regionales choquen con los presupuestos generales del Estado, se necesita corregir el desequilibrio interregional.

En definitiva, señor Ministro, como ha dicho recientemente el Ministro Fernández Ordóñez, es el momento de elegir entre una dulce decadencia o estar en el mundo. Es necesario un gran programa nacional de saneamiento y relanzamiento económico del país. Si queremos realmente ser alguien en Europa en el futuro, no tenemos más remedio que hacer un esfuerzo gigantesco y, sinceramente, señor Ministro, en mi Grupo Parlamentario no creemos que a todos esos objetivos responda su ley de industria.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Muchas gracias, señor Rebollo.

Enmienda del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Diputados, mi Grupo Parlamentario, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, ha presentado una enmienda a la totalidad de esta ley pidiendo su devolución, por una cuestión fundamental, señor Ministro: esta ley es impresentable, impresentable. Y lógicamente, lo menos que se puede pedir a la vista de una ley impresentable es que se devuelva y que hagan ustedes otra. Pero si quiere que le especifique los motivos de esta impresentabilidad, nosotros rechazamos esta ley por cuatro razones fundamentales. Cada una de ellas sería suficiente de por sí, pero en conjunto desde luego lo son en demasía.

En primer lugar, nosotros rechazamos esta ley porque se sitúa por debajo del marco constitucional, o si lo quiere decir usted de otra manera, porque resulta una lectura conservadora y sesgada del texto constitucional en dos temas claves: la responsabilidad del Estado y del Gobierno en la definición de una política industrial y la participación democrática en el diseño de esta política. Ya se lo dijo el portavoz del Grupo Popular y lo definió muy bien: esta ley es una ley liberal-conservadora (adjetivo que usted ayer rechazaba, pero ya dice la Biblia que por los hechos los conoceréis), y lo único que le achaca es que ustedes la hacen mal y ellos la harían mejor. Ese es el resumen de la crítica, certera por otra parte, que le hace el Grupo Popular, por lo menos en la primera premisa en que estamos.

En segundo lugar, nosotros rechazamos esta ley porque no responde ni conecta con la realidad industrial de nuestro país, con la situación ni con los elementos que constituyen el tejido industrial. Señor Ministro, ésta es una ley utópica, pero no en el sentido que normalmente se le da a esa palabra, que usted seguramente no es el que utiliza habitualmente, sino en el sentido literal: fuera de lugar, utópica y ucrónica incluso, fuera del lugar y del tiempo; no sabemos a qué país se refiere, señor Ministro. No se habla para nada de cuál es la realidad de nuestro país en el sector industrial y qué es lo que queremos hacer con ella. Utópica y ucrónica.

En tercer lugar, señor Ministro, nosotros rechazamos esta ley porque no responde a una situación marcada por profundos desequilibrios territoriales, en la que regiones enteras están en crisis y en un proceso de desertización industrial.

En cuarto lugar, porque no define ni la función ni el papel de las comunidades autónomas ni su participación en la elaboración de una política industrial.

Voy a referirme brevemente a estos cuatro puntos con la mayor brevedad posible. En primer lugar, decimos que este proyecto de ley se sitúa por debajo del mandato constitucional en dos temas fundamentales, y el primero que enunciábamos era en cuanto a la responsabilidad del Estado y del Gobierno. Efectivamente, señor Ministro, aunque pueda parecer anecdótico, cuando se relacionan las referencias que se hacen al texto constitucional en la ley con el contenido sustantivo de la misma, se ve que no es nada anecdótico lo que voy a decir. Ustedes no hacen referencia a artículos fundamentales absolutamente pertinentes del texto constitucional o las hacen parcialmente. Algunas muestras: ustedes citan el artículo 40.1 de la Constitución Española, y lo hacen literalmente cuando dicen que dispone que «Los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para el progreso social y económico y para una distribución de la renta regional y personal más equitativa, en el marco de una política de estabilidad económica.» Punto. Pero en el texto constitucional el artículo no termina ahí, hay un punto y seguido y continúa: «De manera especial realizarán una política orientada al pleno empleo.» ¿Es que esa es una

casualidad? Ya veremos luego que no, que es muy coherente con el resto del texto sustantivo del proyecto de ley. Pero admitamos que sea una casualidad que justo en ese punto y aparte y cuando sólo queda renglón y medio ustedes cortan el texto constitucional. Pero, por ejemplo, ustedes citan el artículo 130.1 y, sin embargo, no hacen ninguna referencia al artículo siguiente, el 131.1 ni al 131.2, que son absolutamente pertinentes para el tema que estamos tratando, y que dicen, artículo 131.1: «El Estado, mediante ley, podrá planificar la actividad económica general para atender a las necesidades colectivas, equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial y estimular el crecimiento de la renta y de la riqueza y su más justa distribución.» Y el 131.2 dice: «El Gobierno elaborará los proyectos de planificación, de acuerdo con las previsiones que le sean suministradas por las Comunidades Autónomas y el asesoramiento y colaboración de los sindicatos...».

Señor Ministro, estas ausencias, estos sesgos, no son casuales, y lo vamos a ver en el análisis que hagamos en el desarrollo de la ley. Ustedes, dentro de esta lectura conservadora de la Constitución, no establecen la necesidad de fijar criterios, objetivos, prioridades, o medios de política territorial o sectorial; algún tipo de orientación de la especialización industrial hacia los cauces más convenientes para nuestro país atendiendo a nuestras especiales características: recursos, posibilidades en I+D, competitividad, creación de empleo, etcétera. Nada de eso hay en la ley. Una ausencia que me parece de por sí invalidante de la ley.

Ustedes no definen ni regulan los instrumentos —por supuesto, tampoco los medios— que se deben utilizar para alcanzar los fines propuestos. En el apartado correspondiente, me parece que es el segundo, por una parte, ustedes hablan del objeto, de los fines de la ley, pero no aparecen los instrumentos para poder alcanzar estos fines. Cosa curiosa, porque sí aparecían algunos mencionados en ciertos borradores previos a la ley que pude leer. Por ejemplo, en algunos de ellos ustedes citaban una serie de instrumentos: beneficios fiscales, préstamos y avales, cofinanciación, inversiones de capital, subvenciones, condiciones especiales respecto a la Seguridad Social, establecimiento de medidas laborales, etcétera. Aquí ustedes únicamente mencionan subvenciones y ayudas. Punto.

Señor Ministro, además de no mencionar instrumentos ni siquiera citan, ni por supuesto establecen, ningún criterio, ninguna función, ninguna regulación sobre el sector público. Por cierto, que sobre el sector público ustedes habían prometido tiempo ha el que se haría un estatuto de la empresa pública o algún tipo de ley reguladora de la misma.

Por no decir nada del sector público, señor Ministro, ni lo menciona. Ni una sola vez se emplea, menciona o alude a la empresa pública. La expresión «empresa pública» no aparece —ni por supuesto, en las citas constitucionales anteriores— en ninguna parte de la ley: ni en la exposición de motivos, ni en el preámbulo, ni en ninguno de los capítulos o artículos. La «empresa pú-

blica» no existe en este país. Señor Ministro, esto me parece clamoroso.

Ustedes tienen el grupo INI, que es el principal grupo empresarial, incluyendo públicos y privados, de nuestro país. El sector público empresarial en España supone el 9,5 por ciento del PIB —más bajo que el de la media comunitaria, pero es un porcentaje importante—; supone el 12 por ciento en la formación bruta de capital fijo —más bajo que el de la media comunitaria, pero es importante—; supone el 7,5 por ciento del empleo —más bajo que el de la media comunitaria en el sector público, pero es importante—... Esta realidad, que además está en sus manos, no merece el que figure esa expresión. Resulta que entre las diez primeras empresas españolas los tres puestos de cabeza corresponden a los tres principales grupos públicos: el INI, el Patrimonio y el INH, y ustedes ni lo mencionan. Es una ley de industria y no dice absolutamente nada de lo que ustedes quieren hacer con este sector.

Por otra parte, señor Ministro, si algo tiene de esa socialdemocracia que usted ayer reclamaba, si algo le queda —yo no dudo que esté en su fuero interno, pero en sus manifestaciones, no es que lo ponga en duda, es que lo niego radicalmente—, debería reconocer que, por lo menos, este instrumento fundamental que ustedes tienen podría jugar un papel muy importante frente al riesgo de ser dominados en el mercado nacional por empresas de capital exterior; la oportunidad de fortalecer al capital nacional a través de la consolidación de un gran grupo empresarial en el mercado europeo, o, en otro orden de cosas y no menos importante, favorecer un capital español en el desarrollo económico de áreas geográficas incluidas en la zona de influencia de nuestras empresas, tanto por el incentivo que supone para el resurgimiento de una industria auxiliar, de lo que ya existen ejemplos, como por las economías externas que generan su actividad para otros negocios. Y que conste que, aunque la referencia sale sola, no lo digo por la situación de Asturias o de otras comunidades. Lo digo porque estoy citando lo que considera que es una función específica —al menos en cuanto a su capacidad— del sector público uno de sus colaboradores, un alto miembro de la Administración en el Ministerio de Industria o en un organismo relacionado con él. Debe ser algún socialdemócrata infiltrado, que todavía lo lleva a la práctica, señor Ministro; por lo menos, al papel.

Sobre esta realidad la ley de industria no debe entrar, ni siquiera sobre ninguno de los otros instrumentos. Usted ya se ponía la venda antes de tener la herida, y empezó diciendo que esta ley de lo único que trataba no era de llegar a estrategias concretas, sino de hacer un marco de relaciones, aquello de «laissez faire» y el Estado gendarme, en este caso. Porque, ¡señor mío!, entre hacer estrategias concretas, que no le pedimos que traiga usted aquí, y que en esta ley se definieran los instrumentos fundamentales, y uno de ellos el del sector público, cuál va a ser su función y su aplicación en el desarrollo de esta ley de los fines que la ley se marca,

hay un ancho campo, más ancho que Castilla, señor Ministro.

Otro punto fundamental en el que ustedes caen por debajo, o hacen una lectura conservadora del texto constitucional, es el que se refiere a participación democrática en la elaboración de las políticas industriales y, por supuesto, en la elaboración de este mismo proyecto de ley. Ustedes se lo han sacado de la manga sin tomarse la molestia de consultar previamente a las organizaciones empresariales, sindicales, comunidades autónomas, etcétera.

Esta falta de participación democrática se manifiesta en que no se refieren para nada al Consejo Económico y Social. ¡Claro está! ¡Faltaría más!, pero tampoco a ningún órgano específico para coordinar las competencias en este campo con las comunidades autónomas.

Desde luego, en cuanto al tema sindical, ya leía un artículo de la Constitución muy pertinente que ustedes obviamente —ahora se entiende por qué—, ni citan la participación sindical no aparece por ninguna parte. Incluso en organismos concretos, consultivos o coordinadores que establece esta ley, la participación sindical simplemente no aparece. Y le cito dos, por ejemplo: la Comisión de competitividad industrial que, señor Ministro, según el proyecto, está presidida por el titular del Departamento y compuesta por miembros de reconocido prestigio procedentes de la industria, la ciencia y las Administraciones públicas. Y punto. Los sindicatos en temas de competitividad parece que no tienen nada que hacer. Supongo yo que esto usted lo hará por aquella filosofía del mercado y de la posmodernidad y sus adláteres.

Señor Ministro, el Instituto de Investigación de Stanford, cuando intenta identificar los factores fundamentales hoy en el tema de la competitividad, uno de los que establece como fundamental entre cinco es precisamente la participación de los agentes sociales, y lo dice literal y reiteradamente. Ustedes la participación sindical ni la mencionan.

Señor Ministro, decía que esta ley es, además, utópica y ucrónica (no tiene nada que ver ni con la realidad de nuestro país ni con el tiempo de nuestro país) porque ni siquiera en su prólogo, en su exposición de motivos o en alguno de sus apartados hace referencia al contexto, si quiere usted de fondo, en el que se desarrolla esta ley.

Estamos en un país con una debilidad de nuestro tejido industrial importante, estamos, además, en una coyuntura —si usted quiere hablar así— de una crisis industrial importante.

Como ayer se le recordó de forma innecesaria porque es algo obvio, lo que puede considerarse como coyuntural por ustedes a nivel del conjunto de la industria del país, al nivel de determinadas regiones, es absolutamente indefendible el que eso se pueda considerar una crisis coyuntural.

Aparte de esa situación, que está ahí y a la cual no se hace absolutamente ninguna alusión, los tres componentes fundamentales del tejido industrial de nues-

tro país son, por una parte, las multinacionales, por otra parte, las pequeñas y medianas industrias, y, por otra, las empresas públicas. O no se dice nada de ellas o simplemente se mencionan para, a continuación, no añadir nada. En el caso de las multinacionales, nos parece que algo habría que decir sobre un tema tan importante, de forma que se estableciera alguna garantía para que estas industrias aporten algo al progreso tecnológico, económico y social del país, para evitar que simplemente se apropien de cuotas del mercado.

Del tema de las «pymes» sí se hace mención, pero, aparte de eso, nada más. Y repito que a la empresa pública ni se la menciona.

Si éste es un proyecto de ley entrocando en la realidad social del país, entonces es que aquí cualquier cosa vale, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor García Fonseca, le ruego que concluya, por favor.

El señor **GARCIA FONSECA**: Concluyo ya.

Los otros dos puntos por los que rechazamos este proyecto de ley simplemente los enuncio. El tema territorial se menciona de paso. Por cierto, es una inclusión positiva porque en otros borradores no aparecía. Simplemente se hace mención, pero no se establece ningún tipo de instrumentación de esa mención. Y en cuanto al reparto de las competencias nos tememos que este proyecto de ley va a crear serios problemas porque no hay ningún organismo específico para clarificar y coordinar los ámbitos de actuación de competencias de las distintas Administraciones públicas, o alguno que aunque no fuera específico pudiera servir para ello, como pudiera ser el Consejo Económico y Social.

Termino ya, Señor Ministro, nosotros pensamos que este proyecto de ley debiera, por una parte, facilitar los procesos de reconversión que están ahí; no los puede negar. (El señor **Vicepresidente, Muñoz García, ocupa la Presidencia.**) Debiera, además, definir y regular aquellos instrumentos susceptibles de ser utilizados para conseguir los fines propuestos; es decir, los instrumentos de política industrial entre los que son de obligada referencia la empresa pública; corrección de las distorsiones que pudieran existir en el campo industrial, poniendo especial énfasis en el tema de las «pymes», así como de las condiciones a exigir a las grandes empresas multinacionales; definición de los objetivos de la empresa pública en función del impulso y ordenación del crecimiento, y de la corrección de los desequilibrios territoriales —funciones que hoy reconocen hasta analistas conservadores— y, por último, el creciente protagonismo que debieran tener las comunidades autónomas en el establecimiento y aplicación de políticas que afecten al desarrollo de las diferentes regiones, especialmente en el destino y gestión de los fondos estructurales comunitarios así como de los estatales.

Estos son, señor Ministro, los cuatro bloques de razones. Creo que cualesquiera de ellos serían suficientes por los que para nosotros este proyecto de ley no

debía haber sido presentado, por lo que es totalmente rechazable.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor García Fonseca.

Enmienda del Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor González Lizondo.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, el pasado día 19 de febrero recordarán SS. SS. que se debatían en este Pleno dos interpelaciones urgentes: una, del Grupo Popular y, otra, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), sobre medidas de política general en apoyo de la pequeña y mediana empresa ante la delicada situación de las mismas, y sobre las actuaciones de política general que tiene previsto adoptar el Gobierno para favorecer la competitividad de las empresas, pequeñas y medianas, en el proceso de integración de la economía española en el mercado común europeo.

En un largo e interesante debate se repitieron, por los distintos Diputados que participaron, conceptos tan claros, y plenamente compartidos por Unión Valenciana, como la insuficiente preparación de los recursos humanos; la escasa capacidad financiera; la falta de nivel tecnológico y escasas posibilidades de conseguirlo; la pequeña dimensión de las industrias españolas, etcétera.

Se ratificó la necesidad de preparar a nuestras industrias, no solamente para afrontar el inmediato reto de 1993, sino, más bien, para poder cumplir las exigencias de Maastricht, teniendo en cuenta que la base de la estructura industrial de nuestro país son las pequeñas y medianas industrias.

En nuestra intervención señalábamos que la defensa y potenciación de la red de las «pymes» debía ser un objetivo fundamental y prioritario para el Gobierno. En el campo económico —recordará el señor Ministro— hacíamos nuestras las propuestas lanzadas por la Confederación Empresarial y dirigidas al establecimiento del régimen de transparencia fiscal voluntaria para las «pymes», la reducción de impuestos sobre los beneficios reinvertidos, el incentivo a la transformación de empresas individuales en sociedades y, al mismo tiempo, que se proceda a congelar la presión fiscal.

Repetidamente hemos venido defendiendo desde Unión Valenciana, señor Ministro, como propias las inversiones en infraestructuras adecuadas a los centros de producción del Estado, así como en formación profesional. Al analizar la política industrial del Estado, y en particular de la Comunidad Valenciana, nos encontramos con la realidad de un sector industrial enormemente diversificado, con una elevada relación trabajo-capital. Y es un hecho reconocido por todos que nuestras industrias, por sus características, se encuentran de lleno dentro de la problemática de las «pymes»,

algo a tener muy en cuenta ante el desafío europeo que afrontamos, que exige un esfuerzo importante para mejorar la competitividad.

Dejando a un lado los problemas de financiación y de comercialización, hay problemas estructurales que el proyecto de ley de industria debería afrontar con claridad y concreción. Primero, información insuficiente, tanto de las «pymes» y del marco institucional en el que se mueve el sector, como del comportamiento de la demanda. Segundo, la evolución de los precios, las inadecuaciones técnicas, la apertura de nuevos mercados y la insuficiente información del empresario pequeño y mediano, lo que, unido a la falta de técnicas de organización, hace que la gestión empresarial sea con frecuencia insuficiente. En tercer lugar, innovación tecnológica insuficiente, faltando un desarrollo tecnológico propio de control de calidad, de diseño y de creación de nuevos productos, lo que conduce a las «pymes» a dependencia tecnológica de la gran empresa, imitación de diseño y falta de competitividad en el mercado exterior.

Señorías, éstos y otros aspectos de potenciación de las industrias españolas deberían ser contemplados en esta nueva ley de la industria. El propio señor Ministro, en su réplica del pasado día 19 de febrero, afirmaba que sí, que el Gobierno iba a presentar una ley de «pymes», la de industria, porque al ser el 99 por ciento de las industrias españolas «pymes», la nueva ley de industria ya era la ley de las pequeñas y medianas empresas. Desde esta perspectiva, Unión Valenciana entiende que el proyecto de ley en su articulado no es el que necesitan las «pymes» para conseguir la necesaria competitividad. Es un proyecto que ciertamente aglutina y simplifica la legislación diversa y dispersa de la actividad industrial, pero no es un proyecto de ley que recoja con claridad, con concreción, las medidas de política industrial que la industria española, y por sus especiales características las industrias valencianas necesitan, y tampoco garantiza las competencias autonómicas en esta materia.

Además, nuestra postura de devolución del proyecto al Gobierno en este tema se basa en algo que es muy importante a nuestro modo de ver: que se invaden competencias de las comunidades autónomas. No basta decir reiteradamente en el preámbulo del proyecto que se respetan estas competencias y que se han tenido en cuenta. No es suficiente aducir que el Tribunal Constitucional ha declarado que el ordenamiento de la unidad económica viene reflejado en la Constitución, pues no es menos cierto que no se tiene en cuenta el sistema de distribución de competencias para que, como dice el propio preámbulo de la ley, no se produzcan resultados disfuncionales y desintegradores en el orden económico. Tanto la comisión para la competitividad industrial como el consejo de coordinación de la seguridad industrial o la comisión de registros e información, no suponen otra cosa que una intromisión en el ámbito de las comunidades autónomas y no, como se quiere hacer ver, un medio de colaboración con las

mismas. La teórica participación de representantes de las comunidades autónomas no es más que una intromisión en las gestiones de los gobiernos autónomos, y la creación del registro será —dígase lo que se diga— un obstáculo para que las comunidades autónomas establezcan sus propios registros o, al menos —admitásenos—, duplica la competencia y función de las comunidades autónomas al respecto. Concretamente, en Alicante, Castellón y Valencia, en la Comunidad Valenciana, que es económicamente intermedia entre las comunidades desarrolladas y las de un plan de desarrollo y, por tanto, posee un desarrollo muy peculiar y una posición muy «sui generis» del resto de las comunidades autónomas españolas. Si a ello añadimos que se apoya predominantemente en la pequeña y mediana industria, ello hizo que las Cortes valencianas, con Gobierno socialista, señor Ministro, aprobaran el 10 de mayo de 1984 la ley 2/1984, de creación del Instituto de la Pequeña y Mediana Empresa como entidad de derecho público con propia personalidad jurídica. Todo el Título I de la ley puede dejar sin contenido total y completo al IMPIVA.

Por último, tampoco puede olvidarse lo que parece quiere ser otro aspecto de la ley: su adaptación a la legislación de la Comunidad Económica Europea. Y no se extrañe si decimos que se hace poco y mal, principalmente en este sentido, en cuanto a la seguridad y calidades industriales.

Por todo ello, señor Ministro, señorías, como nacionalistas valencianos, como defensores y respetuosos de las leyes de las comunidades autónomas y de las competencias de los gobiernos autónomos, como responsables en un momento importantísimo de la integración de nuestra industria en la Comunidad Económica Europea, como responsables de que las pequeñas y medianas industrias generan más del 80 por ciento del trabajo de esta nación, como, en definitiva, responsables políticos de un sector de la sociedad, solicitamos la devolución al Gobierno de este proyecto de ley para una mejor redacción, acorde con cuanto hemos expuesto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Muchas gracias, señor González Lizondo.

Para turno en contra, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, voy a consumir un turno en contra de las enmiendas de totalidad que han presentado a esta ley de industria los Grupos CDS, Izquierda Unida, Popular y Unión Valenciana.

Quiero señalar, en primer lugar, señoras y señores Diputados, la necesidad que existe en estos momentos de una regulación, de una legislación, en el terreno de la industria que permita llevar a cabo una serie de actuaciones necesarias y que, al mismo tiempo, sea respetuosa con el marco legislativo en que nos movemos, que es un marco sumamente complejo, marco que parecen

ignorar alguno de los Diputados que me han precedido en el uso de la palabra.

Señoras y señores Diputados, para elaborar y aprobar una ley de industria tenemos un estrecho margen: el margen que existe entre una normativa comunitaria, que defiende fundamentalmente la competencia y una normativa de respeto a las competencias de las comunidades autónomas, algunas de las cuales tienen competencia exclusiva en la materia. A SS. SS. les parece que es una ley blanda y piden una ley más fuerte. A mí, señoras y señores Diputados, el debate de esta mañana me ha sonado, fundamentalmente a un debate nostálgico; nostálgico de un intervencionismo totalmente sobrepasado por las circunstancias actuales; nostálgico respecto de una planificación imposible que hoy no tiene ningún sentido económico en un país que pretende estar presente en la Comunidad Económica Europea.

Da la sensación de que algunos grupos parlamentarios de esta Cámara ignoran que nuestra vocación política y el futuro de nuestro país, en el terreno económico y en el terreno industrial, está en una actuación en libre mercado, dentro de las normas de la Comunidad Económica Europea. ¿Les parece a SS. SS. una actuación blanda? ¿Quieren más intervención? El señor Camacho califica la ley de liberal y, a pesar de eso, presenta una enmienda de totalidad diciendo que tiene que haber más intervención en el sector industrial. Son años pasados, señor Camacho; yo creo que años afortunadamente superados. No es bueno que en el terreno económico la derecha española siga anclada en planteamientos absolutamente periclitados en nuestro país. Y no es bueno que se pida que haya planificación económica porque pensamos que también está superado ese planteamiento.

La ley de la industria es necesaria. Las actuaciones que en ese terreno se están dando en estos momentos, en muchos casos, da la impresión de que carecen de fundamento legal suficiente. Se están basando en la Ley de Defensa de la Industria, del año 1939, cuyo espíritu..., iba a decir en esta tribuna que es un espíritu periclitado, lo que pasa es que lo he visto vivo en esta Cámara en el debate de hoy, y me preocupa profundamente que ese espíritu de la Ley de 1939, de la protección y la intervención en la industria, siga vivo.

Hay que establecer una legislación respetuosa con la normativa comunitaria y con las comunidades autónomas. El señor González Lizondo decía que esta ley no es respetuosa con esa normativa, pero no ha habido enmiendas de totalidad de los grupos nacionalistas lo cual me hace suponer que mi argumentación de que sí es respetuosa tiene una cierta acogida en algunos grupos de esta Cámara. Pero los otros grupos, el CDS, el Popular y el de Izquierda Unida, quieren mayor coordinación de las actuaciones autonómicas; no han utilizado la palabra armonización.

Señores Diputados, creo que el mayor reto de esta ley es ese respeto, ese conocimiento y ese moverse en el terreno en el que tenemos que movernos, en un terreno de competitividad dentro de la normativa comunitaria

y, al mismo tiempo, respetando las competencias de las comunidades autónomas. En el marco de nuestra Constitución, una Constitución que tiene numerosos preceptos en los que se hace referencia a la ordenación de la actividad económica, a la defensa de la productividad, al progreso económico y social y a la distribución más equitativa de la renta regional, a la protección de la seguridad y de la salud, a la protección de la calidad de vida, a la restauración del medio ambiente, etcétera. Hay mucha base constitucional en las posibles actuaciones de esta ley.

El título competencial deriva del artículo 149.1.13.º de la Constitución que confía al Estado competencia exclusiva sobre las «bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica» y, por tanto, de la actividad industrial, así como de las distintas interpretaciones de este artículo ya realizadas por el Tribunal Constitucional en sus sucesivas sentencias de las que se deduce, en primer lugar, que se consideran válidas las medidas de política económica con carácter general y, por tanto las de política industrial, y que, en segundo término, debe haber información recíproca entre las distintas Administraciones públicas, homogeneidad técnica, y que se debe propiciar la acción conjunta de las Administraciones.

Es en ese marco, señoras y señores Diputados, en el que se sitúa esta ley, una ley que no puede hacer distinciones entre empresas públicas y empresas privadas, que establece un marco normativo. Los socialistas hemos dicho hace mucho tiempo que no vamos a plantear un estatuto de la empresa pública; que queremos que haya un sector público en nuestro país, pero que se rija por la misma normativa que el sector privado; que no se establezcan en la ley ningún tipo de privilegios, sino que sea en el marco de una política industrial, porque me ha dado la sensación, señoras y señores Diputados, de que en algunas de sus intervenciones pretendían que en la ley estuviera plasmado todo un debate de política industrial. Lo que el proyecto de ley establece es un marco en el que se tiene que mover la política industrial. ¿Y cuál es la capacidad de movimiento? ¿Cuáles son los parámetros básicos de una política industrial? En primer lugar, la promoción industrial, a la que se refiere el proyecto en su Título II. La ley establece las bases para poder actuar desde distintos puntos de vista, con programas de innovación.

Muchas de SS. SS. se han referido a la innovación tecnológica: está en la ley. Se establece la posibilidad de aprobar programas de innovación tecnológica y de introducción de nuevas tecnologías con apoyo público, de mejora de la eficiencia de los procesos y de mejora de la eficiencia y de la organización de las empresas, de formación de los recursos humanos, de menor afección al medio ambiente, de mayor seguridad, programas de difusión de la información empresarial, de apoyo a la cooperación y al asociacionismo de las empresas y de adaptación estructural a la competencia de los distintos sectores.

Esas son las líneas de posible actuación de una política industrial. ¿Y en esas líneas no está presente la pequeña y la mediana empresa? Yo creo que de una forma clarísima. La gran empresa puede llevar a cabo su innovación industrial y tecnológica por sí misma; puede formar al personal; dispone de la información suficiente. Todas estas actuaciones, todos estos programas de formación, programas de apoyo a la innovación, a la investigación y al desarrollo van dirigidos fundamentalmente a la pequeña y mediana empresa industrial. Los programas de apoyo al asociacionismo y a la cooperación entre empresas, a la información empresarial, van dirigidos fundamentalmente a la pequeña y mediana empresa industrial.

Por tanto, yo creo que sí es exacto decir que buena parte de esta ley va dirigida a esa pequeña y mediana empresa industrial. Todos los programas de mejora de la calidad, de diseño. Yo creo que en ese artículo 5 están enumerados los distintos programas que puede llevar a cabo un ministerio de industria, un gobierno, y que son los programas de una adecuada política industrial.

Pero es que alguna de SS. SS. ha dicho que aquí no cabía la reestructuración de los sectores. Está claramente señalado en la ley, también en el artículo 5, cuando habla, en su apartado d) de la adaptación estructural de las empresas y sectores industriales a las exigencias del mercado y la proyección internacional de las mismas, fomentando para ello las inversiones adecuadas.

Por tanto, sí que caben actuaciones de reestructuración de sectores, con apoyo a la inversión y de adaptación a las condiciones internacionales. Pero es que, además, los instrumentos que se están utilizando en la actualidad para llevar a cabo ese tipo de actuaciones no son otros que el de ayudas e incentivos públicos y la adopción de medidas laborales y de seguridad social. Esos instrumentos, con la única limitación de la legislación comunitaria, del derecho comunitario, son los que aparecen en el artículo 6 de la ley.

Por tanto, cabe, porque está especificado en el artículo 5, la reestructuración de sectores y, además, los instrumentos para llevar a cabo esta reestructuración están claramente especificados en el artículo 6. Naturalmente que en el marco de la legislación comunitaria, que es un marco, lo digo una vez más, estrecho, un marco con limitaciones, pero es en el que nos tenemos que mover porque es la única posibilidad de futuro de nuestro país.

Me gustaría saber si alguna de SS. SS. está proponiendo que nos salgamos del marco comunitario, si no quieren empresas competitivas. Yo creo que los programas que se plantean son los adecuados para buscar la competitividad de nuestras empresas, para apoyar, para inducir a los sectores industriales a que encaucen su futuro hacia la competitividad con mayor modernización.

Esta, no me cabe duda, es una ley modernizadora del sector industrial y la nostalgia de algunos Grupos les

ha llevado a plantear enmiendas de totalidad que yo creo que están absolutamente fuera de lugar.

También aborda la ley el tema de la seguridad de las empresas, tema que tiene cada vez más importancia en el contexto internacional y en el propio contexto nacional cuando aumenta la calidad de vida, como está aumentando, en nuestro país; que supone una serie de actuaciones respecto de la calidad industrial; se establece la normalización y homologación, y son actuaciones que cada vez tienen mayor trascendencia en los países de nuestro entorno de la Comunidad Económica Europea, y se establecen mecanismos de coordinación con las comunidades autónomas.

Señoras y señores Diputados, esta ley tampoco es la ley adecuada para establecer la participación de los sindicatos o las relaciones laborales que pueden establecerse entre los trabajadores y las empresas. Yo creo que éste no es el ámbito legislativo en el que no movemos. Es una ley marco sobre actuaciones industriales, y los programas de actuación que se planteen con arreglo a esta ley tendrán que pasar, naturalmente, por el Consejo Económico y Social, donde los sindicatos tendrán oportunidad de plantear sus opiniones; para algo se ha creado el Consejo Económico y Social, y alguna es la función y competencia que tiene a este respecto. Porque no es verdad que no se haya consultado con las comunidades autónomas y que no se haya consultado con las fuerzas sociales. Si se ha consultado, han emitido sus opiniones, parte de esas opiniones han sido incorporadas al texto y, por tanto, esa incomunicación no es real, no responde a la realidad de los hechos, y yo por mi parte tengo que ponerlo de manifiesto.

En definitiva, señoras y señores Diputados, esta ley es absolutamente necesaria para adaptar nuestra legislación a una realidad jurídico-política compleja, que es la que establece, por una parte, la Constitución española, por otra parte, las competencias de las comunidades autónomas —muchas de ellas tienen competencia exclusiva en la materia— y, por otra parte también, la normativa comunitaria, que es, fundamentalmente, normativa de defensa de la competencia. Permite la realización de una política industrial basada en la promoción, en actuaciones, fundamentalmente, de carácter horizontal y con una fuerte repercusión principalmente en los sectores más desprotegidos, que son los de la pequeña y mediana empresa, y que va orientada a la modernización, a la competitividad, a la innovación, al diseño, a la calidad, en definitiva, a los componentes de futuro de un sistema económico como el nuestro. Plantea una normativa de seguridad y de calidad mediante homologación y normalización, en paralelo con las actuaciones que están teniendo los países de la Comunidad Económica Europea. Y permite disponer de instrumentos para afrontar, tanto las reestructuraciones sectoriales que sean necesarias como para actuar también buscando el mayor equilibrio territorial cuando se producen situaciones, que estos días estamos viviendo, de regiones en declive o que tengan unos problemas específicos, como áreas que haya que apoyar y proteger.

También en esta ley viene contemplado, en ese mismo artículo 5, el desarrollo de las regiones con bajo nivel de vida en las que exista una grave situación con bajo nivel de vida en las que exista una grave situación de desempleo o resulten gravemente afectadas por el declive industrial. Por tanto, yo no sé si esta ley se puede calificar con una ley blanda; yo lo que sí sé, señoras y señores Diputados, es que esta es la ley prosible en un marco en el que nos tenemos que mover, y yo creo que en esta Cámara nadie puede olvidar que nos tenemos que mover y que el porvenir de nuestro país es movernos en un marco de la normativa comunitaria y, por tanto, en un marco no excesivamente intervencionista y, al mismo tiempo, de respeto a los papeles y a las competencias de las comunidades autónomas.

Por todas estas razones, señoras y señores Diputados, voy a solicitar de SS. SS. el voto en contra de las enmiendas de totalidad que se han presentado al proyecto de ley de industria.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Sáenz Lorenzo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria. (**Rumores y protestas. El señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo, Aranzadi Martínez, hace signo de denegación.**)

Gracias, señor Ministro.

Para réplica, tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Señor Presidente, señorías, yo pienso que el Grupo Socialista, que se ha quejado de la petición de palabra del señor Ministro, no ha estado acertado por cuestión de tiempo, porque era muy interesante que el señor Ministro hubiera matizado esta cuestión. (**Rumores.**) Estoy dispuesto a cederle mi tiempo, si el señor Presidente lo autoriza, porque estamos ante un debate que, como ha dicho el propio portavoz socialista, era de singular importancia para la economía española.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Camacho.

Señor Ministro, ¿quiere hacer uso de la palabra?

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Después, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ZANCADA**: Yo he dicho que si no hablaba el señor Ministro...

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señorías, muy brevemente. Tan sólo quiero decir que ninguna de

las explicaciones que no ha dado el portavoz del Grupo Socialista, a pesar de ser escuchadas con total ánimo liberal, me han podido convencer de que esta ley realmente obedece al título que tiene. No es una ley de industria, no es una ley de política industrial, no establece ninguno de los resortes que permiten, dentro del mercado y dentro del contexto de la Comunidad Económica Europea tener una política industrial. Por tanto, nuestro Grupo mantiene su voto en contra de la ley y su enmienda de totalidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Rebollo.

Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Presidente. Voy a intervenir también muy brevemente. La verdad es que no merecía la pena ni contestar.

El portavoz socialista no nos ha dicho nada, ha hecho una serie de declaraciones generales; algunas de ellas no hay que tomarlas muy en serio porque en la tribuna algunas veces se dicen cosas más serias de lo que uno pretende decir, pero decir, por ejemplo, cosas como que ésta es la única ley posible, eso es un auténtico disparate, eso es afirmar que hemos estado todos aquí perdiendo el tiempo absolutamente, porque, si es la única posible, sobramos todos los grupos de la Cámara. Pero son cosas que se dicen en la tribuna un poco por la precipitación y por el poco razonamiento con que se dicen.

Aludir al marco comunitario para defender esta ley... ¡Bueno!, pueden ustedes aludir al marco comunitario o a la Constitución española de la época carlista..., a cualquier cosa. No tiene nada que ver. En esta ley, como en otras muchas, mucho más orientadas con los criterios que yo estoy expresando, no se agarren ustedes al marco comunitario como que parece que si no se hace esto estamos fuera de la Comunidad. Mire usted, es ridículo. El Parlamento Europeo dice cosas similares a las que yo les dije ahí. Pero la propia Comisión Europea está hablando de políticas activas en determinados sectores, etcétera. ¡Por favor!, dejen ya de escudarse tras el marco comunitario, que luego, además, de vez en cuando lo utilizan en sentido contrario. ¡Un poco de seriedad en el tema!

Después dice usted: Algunos grupos —y seguro que se refiere al mío porque es el único que habla de ello— tienen añoranza, nostalgia de una planificación imposible. Mire usted, si alguien planifica en este país en el Ministro de Economía y Hacienda, y hace un plan de convergencia que tiene plazos, instrumentos y medidas concretas; sólo que, fíjese usted, mi Grupo entiende que desde luego está muy por debajo de lo que la Constitución entiende por planificación, porque ni atiende a los objetivos prioritarios de la Constitución: pleno empleo, desarrollo general y sectorial equilibrado, creación de bases sólidas productivas, etcétera, ni atiende a los procedimientos que subraya la Constitución, como es la

participación social, sindical y de las comunidades autónomas. Entonces no me venga usted con la cantinela de la planificación, aludiendo a no sé qué planificación, porque ustedes cuando no tienen qué decir de España hablan o bien de la Unión Soviética o bien del Japón, como ayer el señor Ministro, que hablando de Cantabria nos estuvo diez minutos explicando el confucionismo y el Japón... Bueno, cosas ya..., «mayores veredes, Sancho».

Por último, decir que la participación de los sindicatos no cabe en esta ley..., eso es otro disparate. Resulta que hay aquí organismos que establece esta ley, de control y de participación, y en los que se citan agentes que van a participar en ello. ¿Y no cabe citar entre ellos a los sindicatos? ¡Hombre!, ya no le hablo, porque estoy seguro que ya no me va ni a entender, pero desde luego no porque esté yo fuera de la Constitución; no le hablo ya que incluso no estaría de más que regulase la participación de los sindicatos de la empresa, como ustedes lo han hecho, por ejemplo, en relación a las empresas públicas. O sea que un poco de seriedad en las respuestas y, desde luego, o vayan ustedes a otros países o no nos coloquen a nosotros en otras posiciones que no tienen nada que ver con las que estamos defendiendo, para poder ustedes decir algo.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor García Fonseca.

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria. (Pausa.)

Señorías, el Ministro pensaba que se había terminado el turno de réplica y queda todavía el del señor González Lizondo. Así que, señor González Lizondo, tiene la palabra.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Señor Presidente, me había dado la impresión de que era el único privilegiado que iba a escuchar la contestación del señor Ministro y que me permitía replicar, pero parece ser que en el último momento la campana ha dicho que no. No sé si el señor Ministro intervendrá o no, pero me va a permitir decirle que, si luego no vamos a tener un turno de réplica, quizá al señor Ministro se le pueda acusar de que ha buscado la posibilidad de que no se le pueda replicar, por lo que me atrevería a recomendarle que, a lo mejor, en esta ocasión un silencio no sería malo, o que se nos permita luego replicar, señor Presidente.

En cuanto a la intervención del portavoz del Partido Socialista, ha terminado sus palabras diciendo que hay que moverse. Sí, señor, hay que moverse, pero depende de cómo. Porque, por ejemplo, usted se ha movido muy bien en el hemiciclo, ha actuado de una forma extraordinaria delante de los micrófonos, ha tenido una dicción perfecta, es usted un buen orador, ha sabido tener palabras adecuadas que no dicen nada, pero que permite que parezca que se dice algo. En definitiva, hay que moverse y usted se ha movido muy bien, pero a mí me

gusta moverme de otra forma, quizás de manera distinta, y a usted le parecerá que no nos movemos bien. Pero nosotros creemos que el movimiento no es ése, sobre todo cuando usted dice: Hemos tenido comunicación con comunidades autónomas. Me da la impresión de que sí, que posiblemente ha tenido usted comunicación con algunas comunidades autónomas, pero no con todas. No me gustaría que sus palabras vinieran a reflejar que hay un acuerdo en el que, a lo mejor, una vez más, todos no vamos a ser igual, todos no vamos a tener los mismos derechos, y quizá tengamos que hacer alguna interpelación.

En definitiva, entendemos que esta ley debe mejorarse, debe volver atrás. El Gobierno tiene que hacer una adecuación más lógica de las necesidades de las pequeñas y medianas industrias, que son las que en estos momentos tienen problemas.

Como, al parecer, va a haber una contrarréplica bastante importante, señor Presidente, para no hacer perder más tiempo a los respetables, termino aquí y espero su indicación de cuándo vamos a poder volver a intervenir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor González Lizondo.

Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Gracias, señor Presidente.

Señor González Lizondo, se ha consultado con las comunidades autónomas, con los sindicatos y con los empresarios y, lógicamente, con los gobiernos. Yo no sé si es fácil consultar también con los grupos de oposición en las comunidades autónomas.

Señor García Fonseca, no he hablado para nada de la Unión Soviética; es S. S. quien ha hablado de la Unión Soviética. Yo no la he mencionado en mi intervención, y tampoco he dicho que los sindicatos no puedan participar en los organismos que plantea esta ley. Lo que he dicho es que el marco de actuación más significativo de los sindicatos es el Consejo Económico y Social.

Yo creo que sí que cabe en la legislación española, compatible con la legislación comunitaria, el tipo de planificación que ustedes plantean, pero nosotros no estamos de acuerdo con ese tipo de planificación. Nosotros pensamos que sí que hay que hacer planes de infraestructuras, como el plan de carreteras, o el plan de ferrocarriles. Se está preparando un plan de infraestructuras. Estamos discutiendo en la Cámara el Plan Energético Nacional, cuando es necesario que haya actuaciones e inversiones que tengan un período largo de maduración, pero no estamos de acuerdo con un tipo de economía dirigida y planificada, particularmente en el sector industrial. Por tanto, ahí discrepamos.

La referencia a la contradicción con la normativa comunitaria la ha hecho más para los Grupos de la derecha y del centro, que en este debate se han mostrado muy poco liberales.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Sáenz Lorenzo.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señorías, espero que éste sea ya el momento procedimental adecuado para intervenir. Trataré de ser muy breve. No quiero perturbar los horarios habituales de la Cámara. Además, la intervención del portavoz del Grupo Socialista, señor Sáenz Lorenzo, me ahorra intervenir en la réplica de una serie de cuestiones que han sido planteadas por los distintos representantes de los Grupos Parlamentarios.

Quisiera señalar que algunas de las reservas que han expresado los distintos Grupos, cuyo análisis de la Ley agradezco, se sustentan en un profundo equívoco en cuanto a en qué consiste esta Ley. Creía que lo había dejado claro en la intervención inicial y el portavoz socialista lo ha remachado, pero veo que no parece haber calado suficientemente, dadas las intervenciones en el turno de réplica de algunos Grupos, y en concreto el señor García Fonseca. Señoría, lo que está proponiendo no es una ley; está proponiendo un manual de política industrial, y eso es otra cosa muy distinta.

Ayer, en el debate que sostuve con su portavoz, el señor Sartorius, manifestaba algún tipo de sarcasmo en relación a los libros blancos. Lo que está exponiendo S. S. no es ni siquiera un libro blanco de la política industrial, sino un libro blanco del análisis de la industria, donde se hable de las pequeñas y medianas empresas, de las multinacionales y de las empresas públicas.

Señoría, esto es una ley, y es una ley marco, es decir, una ley que define un marco institucional para la actividad de los agentes económicos en el sector industrial, y, eso sí —es posible que no le guste—, coherente con la consolidación en España de una economía de mercado abierta, no coherente con lo que parece que plantea S. S., que es la consolidación en España de una economía planificada, ya sé que no en su vertiente imperativa. Sé —y ayer el señor Sartorius tuvo ocasión de mostrarlo— que a ustedes les gusta la planificación indicativa al estilo de los planes de desarrollo. Les gusta esa planificación —está claro—, pero no es éste el tipo de política industrial que el Gobierno va a llevar a cabo.

Por tanto, señoría, no hay que confundir lo que es un ley marco, que define cuáles son las reglas del juego de los agentes económicos, incluido el propio sector público. De ahí que se definan, y con criterios claros y restrictivos, los supuestos de intervención de la Administración en el ámbito de la política industrial, pero —y en este sentido respondo tanto a lo que ha dicho el señor García Fonseca como el señor Camacho— esto no es una ley liberal conservadora. Define un marco de actuación de los agentes económicos en el sector industrial, estableciendo supuestos de intervención microeconómica, que son los que aparecen en el Título II, donde se definen una serie de procedimientos de ac-

tuación en el ámbito de la promoción industrial, que permiten actuar sobre los distintos factores de competitividad que están claramente especificados en la Ley, como están claramente especificadas las medidas que se pueden adoptar, algunas de ellas aclaradas precisamente después de la consulta con algunas de las federaciones sectoriales de los sindicatos, ya que en este sentido debo remachar lo que ha dicho el portavoz.

Señorías, se ha consultado con el conjunto de las comunidades autónomas, evidentemente, con los gobiernos de las comunidades autónomas, que han podido hacer las observaciones que han considerado pertinentes, de la misma manera que han hecho las observaciones que han considerado pertinentes, por ejemplo, las federaciones que están más ampliamente afectadas por el ámbito de actuación, como son las federaciones sindicales de Comisiones Obreras y de UGT del sector del metal.

Por tanto, señorías —y lo he dicho con anterioridad—, no es una ley de descripción del sistema industrial español ni es una ley donde se describan puntualmente las medidas concretas de política industrial del Gobierno, porque antes he señalado —y no voy a repetirlo— toda la lista de programas de actuación concreta del Gobierno en materia de política industrial, tanto en el ámbito horizontal como en el ámbito sectorial. Lo que hace esta ley es establecer los procedimientos, los cauces, las limitaciones de acuerdo, por un lado, con la normativa comunitaria y, por otro lado, con los estatutos de autonomía y la Constitución, para actuar en materia de política industrial, instrumentando, concretamente, todo ese tipo de programas. Por tanto, señoría, no tiene ningún sentido decir que no se habla de multinacionales, que no se habla de empresas públicas. Señoría, esto es una ley de actuación de los agentes económicos, sean públicos o sean privados; lo que sí especifica —y vuelvo a repetir— con carácter limitativo, como debe ser en una economía de mercado, son los supuestos y los procedimientos de actuación de los poderes públicos, tanto en el ámbito de la instrumentación de programas de promoción industrial y de mejora de la competitividad, que también permiten, como ha señalado el portavoz socialista, cuando sea necesario y sometido a los límites que fija la ley, la actuación en programas de ajuste, como aquellos supuestos donde el Estado forzosamente debe intervenir, como es, por ejemplo, en el ámbito de la seguridad industrial, desarrollo o exposición legal que coincide con el nuevo enfoque comunitario, señor Camacho. Lo que aparece plasmado en el título correspondiente a la seguridad industrial es, o bien lo que es ya derecho comunitario o bien lo que es orientación de acuerdo con las líneas de actuación preconizadas por la Comisión de las Comunidades Europeas.

Por tanto, es cierto que es una ley, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, no intervencionista, y es una ley consistente con la apuesta por la consolidación en España de una economía de mercado abierta, pero tampoco es, señor Camacho, una ley liberal conserva-

dora, es una ley social-demócrata; es decir, una ley que pretende consolidar la economía de mercado en España, pero prevé unos determinados supuestos de intervención de la Administración a través de la política industrial; ahora bien, eso sí, claramente definidos, claramente limitados y con procedimientos claramente establecidos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

El señor Camacho tiene la palabra, por tres minutos.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser muy breve.

Me ha sorprendido que se vuelva a definir el marco de la ley, y vamos a aceptar que es una ley marco, pero es una ley marco sin nada dentro, es una ley marco en la que todo está fuera y sin límites, que son los reglamentos que tiene facultades el Gobierno a desarrollar para controlar todo el proceso industrial. Entonces, el marco es un marco vacío, es un marco inútil, y no define nada que no sean conceptos académicos; ahí sí llega lejos y puede servirnos para aclarar algunos conceptos, pero la ley es, sigue siendo y será, y ustedes lo verán, una ley inútil.

No está incluido el sector público y yo dudo que se haya consultado a las comunidades autónomas, a las federaciones sindicales de Comisiones Obreras y UGT. No hay un sindicato de trabajadores en este país que pueda aceptar el tratamiento que esta ley hace del desarrollo futuro de la industria española. Por tanto, señor Ministro, yo le rechazo desde aquí que UGT y Comisiones Obreras hayan podido aceptar el contenido de esta ley. **(Fuertes rumores. Un señor Diputado: Consultar.)** Consultar; queda claro que ha sido consultar. Parece que ahora ya deduzco que además ni lo han aceptado; luego ya es un tanto a mi favor. Las comunidades autónomas yo dudo que lo hayan aceptado; han sido consultadas, pero quizá la negociación entre las comunidades autónomas y el Gobierno es algo que trasciende, naturalmente, de los acuerdos que se toman en el debate parlamentario en esta Casa.

Yo quiero decir una cosa importante. Aquí hay una empanadilla mental con lo que es la Comisión de las Comunidades Europeas, señores del Grupo de la mayoría, y lo que es el Derecho interno y constitucional español **(Rumores.)** La empanadilla cobra tintes dramáticos, porque realmente lo que ha dicho el portavoz socialista —buen amigo y Presidente de mi Comisión de Industria— es porque no me ha escuchado, porque trae un discurso escrito y ha empezado a decir que yo he dicho blando. No es una ley blanda, he dicho que es una ley inútil. Ha dicho que es un debate nostálgico porque queremos intervencionismo. Le he dicho que estamos homologados con los partidos populares europeos, partidos que han logrado el mayor grado de desarrollo económico industrial del mundo, y ahí está el señor Kohl, el señor Martens, el señor Andreotti y el señor

Lubbers, y, por tanto, son homólogos del señor Aznar y de este Partido y son unos señores... **(Rumores.)**

Señores, respeten la democracia europea a la hora de la internacional... **(Aplausos en los bancos del Partido Popular. Rumores)** ... a la hora de la internacional, repito, a la que pertenecemos. Porque ustedes, señores socialistas, se están quedando sin internacional y sin ideas. **(Fuertes rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Camacho, le ruego concluya.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Ya no se hace ni el canto. **(Rumores.)**

Señor Presidente, pido respeto para mi intervención. Y cuando el señor Sáenz Lorenzo...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Hay una alusión grave del señor Sáenz Lorenzo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Ha tenido usted tiempo. Le he dado tres minutos exactamente.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Es para una cuestión de orden por alusiones. Sólo medio minuto.

El señor Sáenz Lorenzo dice, señor Presidente, que he hecho un debate nostálgico.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Camacho, usted en la contrarréplica ha tenido posibilidad de utilizar cinco minutos reglamentarios para contestar al Portavoz socialista. No ha querido usted utilizar esos cinco minutos. Ahora le he concedido tres minutos porque ha abierto un turno el señor Ministro, y los tres minutos han sido sobrepasados. Muchas gracias. No tiene la palabra.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: De nada, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): El señor García Fonseca tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Muy brevemente, señor Presidente, porque me parece que es un poco diálogo de sordos. Ya he dicho sustancialmente lo que tenía que decir y no me siendo en absoluto rebatido racionalmente ni por lo dicho por el portavoz socialista, ni por lo dicho por el señor Ministro. Porque decir que una ley básica no debe entrar, por ejemplo, a regular los instrumentos, es decir, que una parte de la ley señala un objeto a la misma, otra parte señala unos fines, y a la hora de decir con qué instrumentos fundamentales va a contar no haga un diseño o una alusión, decir que eso

no cabe en una ley básica me parece realmente un disparate.

Igualmente dice que la empresa pública no se menciona para no darle ningún privilegio. Nosotros no pedimos privilegios para la empresa pública. Ustedes hablan, por ejemplo, de las PYMES, y me parece muy bien, lo que me parece mal es que sólo hablen y luego no lo plasmen en nada concreto ni operativo. Debieran decir cuáles son, en el criterio del grupo mayoritario, las funciones del sector público, qué objetivos específicos tiene o cuáles van a ser sus aportaciones, de manera que podía quedar perfectamente en el preámbulo o en cualquiera de los artículos de la ley. Porque luego lo dicen en artículos de prensa, lo dicen en conferencias —algunos, no sé si es pensamiento general, pero altos cargos lo dicen; algún socialdemócrata queda—, y llega después una ley y no aparece.

Que me diga usted que el tema de la empresa pública no es pertinente que entre en una ley de estas características es otro disparate, señor Ministro. Que me diga usted que tampoco se incluya en los organismos de participación que señala la ley, los sindicatos, entre otros que se citan explícitamente, que no es propio de una ley de bases, pues me parece que es otro disparate, es una impertinencia teórica.

Estas son las cosas, señor Ministro, y como ya lo he dicho no tengo que volver a repetirlo.

Lo único que les agradezco, a usted y a mi amigo el Presidente de la Comisión, es que ya hayan relativizado la única posibilidad que antes sostenía, que era esta redacción de la ley tanto en relación a nuestra realidad industrial cuanto en relación al marco europeo, y que ustedes admitan que nuestras propuestas tienen cabida en ese marco. Otra cosa es que ustedes no estén de acuerdo con ello, en lo cual encontramos cierta lógica.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): El señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, brevisísimamente.

La función del sector público empresarial, señor García Fonseca, debe plantearse políticamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Este turno se refiere al que ha abierto el señor Ministro. Yo creo que no se deben cruzar ya más argumentaciones con otros portavoces.

El señor **SAENZ LORENZO**: Entonces, respondo solamente al señor Camacho, que se ha referido... (**Protestas en los escaños del Grupo Popular.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): No ha lugar tampoco.

Tiene la palabra el señor González Lizondo.

El señor **GONZALEZ LIZONDO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Unicamente para matizar la intervención del señor Ministro y las palabras que se han pronunciado, y preguntar si la consulta a las comunidades autónomas ha sido como la consulta del doctor, en la que se anuncia lo que tienen. ¿Se ha consultado para preguntar? ¿O se ha llegado diciendo: usted está embarazada y, de aquí a nueve meses, niño? No sabemos qué consulta ha sido, pero le prometo que voy a preguntar en las Cortes valencianas qué tipo de comunicación y de respuesta ha tenido el Gobierno valenciano a este proyecto de ley. Como grabado está, contestación traeré con aquello que me dijera.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor González Lizondo.

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-MANDI**: Señor Presidente, por respeto al señor Ministro y también a mi Grupo Parlamentario, para que no se entienda que mi silencio es aquiescente, quiero decir simplemente: No, señor Ministro, no me ha convencido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Rebollo.

Tiene la palabra el señor Sartorius a los estrictos efectos de la alusión del señor Ministro. Tiene SS. SS. un minuto.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Gracias, señor Presidente.

A esos estrictos términos que ha planteado la Presidencia voy a hacer referencia.

El señor Ministro, en un debate en el que no he participado, alude, en mi opinión de manera ofensiva, a que yo he sostenido en una intervención los mismos planteamientos que el Ministro López Rodó, planteamientos y persona respecto a los que mi Grupo, y yo personalmente, hemos hecho todo lo posible para echarles de la política de este país. Ni yo ni nadie de mi Grupo hemos sido nunca asesores, ni ministros, ni altos cargos del INI, ni de los ministerios del Señor López Rodó, cosa que no creo que puedan decir los que se sientan en ese banco azul.

Usted, con esas manifestaciones reiteradas sobre que mi Grupo o yo defendemos planteamientos como los del señor López Rodó, no sólo nos está ofendiendo a mí y a mi Grupo, sino a los sindicatos de este país, porque le dije ayer que entre sus posiciones y las del señor López Rodó hay muchas posibilidades de política industrial en este país, y usted se limita a ofender a un sector importantísimo de la opinión política y sindical de este país diciendo que esos son los planteamientos del señor López Rodó.

Eso es lo que quería decir, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Muchas gracias, señor Sartorius.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): El señor Sartorius ha malinterpretado manifiestamente mis palabras de ayer. En ningún caso iba a poner yo en cuestión sus actitudes, bien conocidas —y lo dejé bien claro ayer— de lucha contra el franquismo. Pero no sólo usted, señoría, ha luchado contra el franquismo; otra mucha gente lo ha hecho. Lo que sí le dije claramente fue que los planteamientos económicos que ustedes están defendiendo coinciden con los del señor López Rodó, y me parece legítimo. En ningún caso les he dicho, señorías, y es evidente que no, que ustedes hayan defendido ni a los gobiernos en los que participaba el señor López Rodó, ni, por supuesto, a la dictadura; sería completamente absurdo, contrario a la verdad y contrario a la Historia. Pero sí le digo, señoría, que la forma de planificación indicativa que ustedes están definiendo es exactamente igual que el tipo de planificación indicativa que defendía el señor López Rodó. Además, repito, me parece legítimo por su parte, señoría, porque eso también lo defiende otro tipo de instancias políticas en Europa que tampoco han mantenido en el pasado ningún tipo de concomitancia política con el señor López Rodó.

Por lo tanto, señoría, no se ofenda. En ningún caso le he dicho, insisto, que usted tenga nada que ver políticamente con el señor López Rodó, que evidentemente nada tiene que ver, pero sí le digo que, desafortunadamente, la concepción económica que en estos momentos está defendiendo su Grupo y que usted expresó ayer, que es defender una forma de planificación indicativa, es defender un planteamiento económico similar a los planes de desarrollo del señor López Rodó.

Creo que he aclarado suficientemente esta manifestación mía de ayer, repetida hoy.

En lo que se refiere a la insistencia del señor García Fonseca sobre la participación o no de los sindicatos en determinadas comisiones u organismos, señoría, la Comisión de Competitividad Industrial, a la que usted se refiere no es un órgano de debate o de negociación entre los interlocutores sociales, como es el Consejo Económico y Social, es un órgano de carácter consultivo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Ministro, le ruego concluya.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Sí, señor Presidente. Es un órgano de carácter consultivo donde se nombra a las personas en función de sus competencias técnicas o en función del papel que juegan en la sociedad. No se habla ni de los sindicatos ni de las organizaciones empresariales, se nombrará, y puede nombrarse perfectamente, a técnicos o expertos vincu-

lados con las centrales sindicales. Lo que ocurre es que, le vuelvo a repetir, una comisión de competitividad industrial no es un consejo económico y social, como ya ha señalado el portavoz socialista, es un organismo consultivo del Ministerio de Industria en materia de política industrial.

Y para terminar, señor Camacho, le diré que efectivamente (**Rumores.**), no es lo mismo consultar que reproducir literalmente en la ley las opiniones de todos aquellos que han participado en la consulta. Se ha consultado con las instancias que antes tanto el portavoz socialista como yo mismo hemos señalado; lo que nos ha parecido razonable lo hemos incorporado y lo que no nos ha parecido razonable, no lo hemos incorporado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa. El señor Camacho Zancada, pide la palabra.**) Lo siento, señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA**: Sólo quiero intervenir para decir que renuncio a fijar nueva posición.

Gracias. (**Algunos señores Diputados: ¡Muy bien!**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor González Lizondo, mi Grupo no es responsable de que hayamos llegado hasta esta hora, se lo aseguro. Usted ha hablado lo que ha querido, y yo voy a ser muy breve.

Nuestra posición en este proyecto de ley es diametralmente opuesta a la que hemos tenido en el proyecto de ley de puertos, quizás también influyen los talentos de los señores Ministros. Yo me imagino que sí. De todas formas, señor Ministro, ahora más relajadamente —espero—, quiero decirle que nos dio un susto de muerte con el anteproyecto que presentó, y la primera lectura que hicimos de aquel anteproyecto de fecha de septiembre de 1991 nos impulsó a tener un rechazo total al mismo, por una parte porque el contenido prácticamente íntegro, menos cinco artículos y medio, era considerado como ley de bases, identificando al Gobierno central como poder público único en el cumplimiento de los principios constitucionales de igualdad de los españoles ante la ley, de respeto a la libertad de la empresa, de libre circulación de bienes, de redistribución de la renta y de la utilización racional de los recursos naturales. Y, sin embargo, se obvian otros principios igualmente constitucionales, señor Ministro, como la definición del Estado de las Autonomías y, por tanto, la existencia de otros poderes públicos igualmente responsables; el rango de los estatutos de autonomía es el de Ley Orgánica, en relación con el principio de jerarquía normativa.

Por otra parte, las argumentaciones contenidas en el preámbulo eran por sí mismas capaces de vaciar de contenido cualquier competencia de todas las comuni-

dades autónomas, ya que la actuación en la misma materia de 17 administraciones difícilmente puede ser unívoca, señor Ministro. Entendíamos que sería más coherente, tal como admite la Comunidad Económica Europea, partir de que el reconocimiento mutuo de normativas nacionales es el principio básico, y presuponer que los objetivos finales de esas normativas, la seguridad, por ejemplo, señor Ministro, son equivalentes y únicamente varían los medios para alcanzarlos, según el 91/C2.

Debe recordarse cuantas veces sea necesario que la Administración autonómica está profesionalmente madura y al menos igualmente capacitada que la central, y que procurará cumplir los mandatos constitucionales con el mismo rigor, garantizando la seguridad de las personas y de los bienes, respetando la libertad de la empresa, la libre circulación de bienes y servicios, preservando el deterioro del medio ambiente y recuperando la degradación existente, incorporando la normativa comunitaria, etcétera, y evitando el fraude fiscal, para contribuir así a la justa redistribución de la riqueza.

Ninguna de las razones alegadas en la fundamentación puede justificar la pérdida efectiva de competencias ya ejercidas, como son la competencia reglamentaria, actuaciones de homologación, certificación y acreditación, cuyos efectos desintegrados en el orden económico del ámbito estatal convenía definir y revisar por medios más adecuados.

La disfuncionalidad y la desintegración potencial del orden económico, que servían de argumento para reordenar las actuaciones administrativas y en materia de seguridad industrial, conculcan el artículo 10 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, cuyo rango de Ley Orgánica tampoco se tenía en cuenta.

Ahora bien, hemos de manifestar que hubo conversaciones entre los representantes del Ministerio de Industria y los de la Administración autonómica, señor Sáenz Lorenzo, es cierto. Nosotros, señor Ministro, tenemos que decir que se ha negociado, se ha hablado, por lo menos con nuestro Gobierno autonómico, y así lo reconocemos. Es más, en esas conversaciones se llegó a puntos de convergencia que consideramos importantes, como eliminar párrafos que pudieran entenderse como desconfianza en las comunidades autónomas; eliminar aspectos que hacían referencia a las competencias; no excluir la posibilidad de autorizar organismos de control o entidades de acreditación de las comunidades autónomas; asegurar que la representación paritaria en la Comisión de Seguridad Industrial necesita el apoyo de las comunidades autónomas para la toma de decisiones; mantener la competencia autonómica en homologaciones, no excluir que por las comunidades autónomas se palien o se dé cobertura a aspectos de armonía reglamentaria; eliminar los entes creados a partir de los órganos de seguimiento de la reconversión, etcétera. Son logros que se han conseguido dialogando, de entrada, con el Gobierno.

Si tenemos en cuenta que la ordenación, establecien-

do la actuación conjunta administración central-comunidades autónomas, nos parece bastante correcta; que la reciprocidad en la información, necesaria para la planificación económica, etcétera, es admisible e incluso conveniente para todas las administraciones; que la regulación de las sanciones es correcta, siempre que respete las competencias de las comunidades autónomas y su propio desarrollo; si tenemos en cuenta todo eso, podemos admitir que el juicio que este nuevo texto nos merece es positivo globalmente, y no merecedor, a nuestro entender, de enmienda a su totalidad, máxime teniendo en cuenta, también, que esperamos que se pueda mejorar en el debate del articulado, especialmente en lo referente a competitividad industrial, control administrativo, organismos de control, seguridad industrial, registro de establecimiento industriales, infracciones y sanciones, etcétera.

Con relación al capítulo relativo al registro industrial, señor Ministro, proponemos una nueva redacción, dentro del espíritu de la última sentencia del Tribunal Constitucional referida a la Ley de Meteorología.

Por todo ello, nuestro Grupo no va a apoyar las enmiendas a la totalidad y anuncia que se va a abstener en este caso.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Vallejo.

Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señorías, también intervendré brevemente para fijar la posición de nuestro Grupo.

Señor Ministro, nuestro Grupo no presentó enmienda a la totalidad. Ahora bien, no se crea S. S. que estamos de acuerdo totalmente con la ley. Al calibrar nuestra actitud hemos preferido entrar directamente en el debate de enmiendas parciales con buen pie, con ánimo de negociación, y así intentar mejorar en el texto aspectos que cumplan y complementen lo que nosotros creemos que este proyecto de ley debería contemplar, teniendo en cuenta, eso sí, que ya se ha mejorado el texto desde su redacción inicial.

Desde nuestro punto de vista, el proyecto de ley aún adolece de ser un texto administrativista, es decir, de regulación de la actuación del Estado ante el sector industrial en conceptos muy concretos; no es una verdadera ley de industria, como se ha dicho varias veces aquí, una ley que trate y regule la problemática global de las industrias. El texto presentado desconoce problemas de actuación industrial microeconómica, se ciñe demasiado a temas concretos de regulación administrativa y olvida otros que creemos que deberían figurar en una verdadera Ley de Industria, con mayúsculas.

Verdaderamente, el Ministerio tiene muchas leyes de regulación del tema industrial, pero el concepto de ley de industria que le da a este proyecto creemos que no

es el adecuado. Faltan, por ejemplo, muchos temas que podrían estar englobados dentro de lo que podríamos llamar una política económica e industrial. Se habla poco de las pequeñas y medianas industrias; se habla poco de lo que después, dentro de la promoción y modernización, se cita como exigencias medioambientales, y una ley de industria verdaderamente tendría que profundizar mucho más en el tema medioambiental.

Voy abreviando. En promoción encontramos un tema ya de interpretación de competencias autonómicas. Nosotros creemos que todavía no está resuelto el tema de las competencias autonómicas que presenta esta ley. El tratamiento autonómico no está suficientemente bien recogido. Por ejemplo, en el artículo 5, punto 3, se habla exactamente, en cuanto a la promoción, del desarrollo armónico del conjunto del país. Para nuestro Grupo, cuando encuentra la frase «desarrollo armónico coordinado», la palabra «armónico» es tabú, es la primera «A» de la LOAPA. Por tanto, nosotros queremos que en un desarrollo posterior, en el trámite que pueda tener en Comisión, pueda pulirse este concepto, porque es donde creemos que la ley está invadiendo alguna competencia de las comunidades autónomas.

Esperamos que tanto en los reglamentos para la comisión de competitividad industrial, como también en el del órgano de coordinación del registro, que se deben desarrollar a continuación, esté mejor contemplado el tema autonómico que en el Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial que, francamente, a nosotros nos sugiere muchas dudas, por cuanto pensamos qué sentido autonómico puede tener este Consejo, que lo preside el señor Ministro o en quien delegue, en él hay un representante de cada una de las diecisiete comunidades autónomas y, además, diecisiete representantes de la Administración del Estado. Por tanto, el Ministerio, entre la presidencia y los diecisiete miembros, ya tiene la mayoría contra uno de cada una de las comunidades autónomas.

Todas estas dudas para nosotros se justificaban porque, dentro de la ley, en el epígrafe 3 de la exposición

de motivos se intenta justificar el tema autonómico haciendo referencia a la Constitución, incluso citando la sentencia del Tribunal Constitucional que da el toque de atención de que la fijación de las bases y la coordinación general por parte del Estado no deben llegar a tal grado de desarrollo que dejen vacías de contenido las correspondientes competencias de las comunidades autónomas. Si esto se dice en un epígrafe especial, es que en el fondo de toda la redacción algo se temía que no estaba lo suficientemente bien y se intentaba justificar.

Nuestro voto no puede ser favorable, por tanto, a las enmiendas a la totalidad presentadas, porque esperamos que se mejore el texto, y tenemos confianza en que siguiendo el camino que inicialmente se ha emprendido, no se da pie a preentar una enmienda a la totalidad. Repito que nosotros no vamos a apoyar las enmiendas a la totalidad, pero sí vamos a abstenernos para no decir que no tenemos inconvenientes a la ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Sedó.

Vamos a proceder a la votación. **(El señor Presidente ocupa la presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Votación relativa a las enmiendas de totalidad que postulan la devolución al Gobierno del proyecto de ley de industria.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 245; a favor, 85; en contra, 147; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de totalidad.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961