



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 82

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FEDERICO TRILLO-FIGUEROA MARTINEZ-CONDE

Sesión Plenaria núm. 79

celebrada el jueves, 8 de mayo de 1997

Página

ORDEN DEL DÍA:

Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes:

- Real Decreto-Ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el Programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente (número de expediente 130/000019) («BOE», número 87, de 11 de abril de 1997)..... 4045

Enmiendas del Senado:

- Proyecto de Ley Orgánica de modificación de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General para la trasposición de la Directiva 94/80/CEE, de elecciones municipales. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 22, de 25 de octubre de 1996 (número de expediente 121/000020) .. 4055

Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre Convenios Internacionales:

- **Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y Ucrania, firmado «ad referendum» en Madrid el 7 de octubre de 1996. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 57, de 4 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000092) 4058**
- **Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bulgaria, relativo a la readmisión de personas en situación irregular, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 58, de 4 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000093) 4058**
- **Canje de Notas constitutivo de Acuerdo entre España y Bulgaria en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 59, de 4 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000094)..... 4058**
- **Enmienda al Convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, adoptada por la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en Ginebra el 22 de septiembre de 1995. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 63, de 17 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000095) 4058**
- **Denuncia del Acuerdo de Navegación y Transporte Marítimos entre el Gobierno de España y la República de Senegal, firmado en Dakar el 6 de diciembre de 1979. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 64, de 17 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000096) 4058**
- **Canje de Notas constitutivo de Acuerdo entre España y Túnez en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Madrid el 27 de diciembre de 1996. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 65, de 17 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000097) 4058**
- **Protocolo al Convenio de 1979 sobre contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia, relativo a reducciones adicionales de las emisiones de azufre, hecho en Oslo el 14 de junio de 1994. «BOCG. Sección Cortes Generales», serie A, número 67, de 24 de marzo de 1997 (número de expediente 110/000098)..... 4058**

Debates de totalidad de iniciativas legislativas:

- **Proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 37.1, de 24 de marzo de 1997 (número de expediente 121/000035) 4059**
- **Proyecto de Ley por el que se regula la competencia del Gobierno, en un período transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 40.1, de 21 de abril de 1997 (número de expediente 121/000039) 4076**

Avocación por el Pleno:

- **Deliberación y votación final del Proyecto de Ley de modificación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 4082**

SUMARIO

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

Página

Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes..... 4045

Real Decreto-ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el programa Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente .. 4045

El señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps) presenta, en nombre del Gobierno, el Real

Decreto-ley 6/1997, de 9 de abril, con el que se pretende la modernización del parque de vehículos, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente. Añade que se trata de un real decreto-ley propuesto conjuntamente por los ministerios de Economía y Hacienda, Industria y Energía, Medio Ambiente e Interior. Considera que de las medidas de estímulo a la renovación del parque de vehículos contempladas en el plan Prever se derivará un incremento de la seguridad activa y pasiva media del parque de vehículos y la reducción de las emisiones contaminantes, contribuyendo adicionalmente a un incremento de la producción.

A continuación explica las medidas adoptadas para conseguir los objetivos expuestos. Primero, aplicar una deducción en la cuota del impuesto especial sobre determinados medios de transporte; segundo, deducción en la cuota íntegra del Impuesto sobre Sociedades o del Impuesto sobre la Renta de la Personas Físicas; tercero, ampliación de la no sujeción al Impuesto de Matriculación a las motocicletas de entre 125 a 250 centímetros cúbicos. Por último justifica la utilización de la figura del real decreto-ley por el efecto paralizador de la demanda que, previsiblemente, hubiera tenido la tramitación parlamentaria ordinaria.

*En turno a favor intervienen los señores **Millán Mestre**, del Grupo Parlamentario Popular, y **Segura Clavell**, del Grupo Parlamentario Socialista.*

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Mardones Sevilla**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **Sánchez i Llibre**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); **Santiso del Valle**, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.*

Sometida a votación la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el programa denominado Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente, se aprueba por 296 votos a favor y 16 abstenciones.

Sometida a votación la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley convalidado, se aprueba por unanimidad.

Página

Enmiendas del Senado 4055

Página

Proyecto de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General para la trasposición de la Directiva 94/80/CEE, de elecciones municipales 4055

*En turno de fijación de posiciones en relación con las enmiendas del Senado al proyecto de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General para la trasposición de la Directiva 94/80/CEE, de elecciones municipales intervienen los señores **Alcaraz Ramos**, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya; **Paniagua Fuentes**, del Grupo Parlamentario Socialista, y **Vera Pro**, del Grupo Parlamentario Popular.*

Sometidas a votación las enmiendas del Senado, se aprueban por 315 votos a favor y una abstención.

Sometido a votación final el conjunto del proyecto, dado el carácter orgánico del mismo, se aprueba por unanimidad.

Página

Dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales 4058

Página

Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y Ucrania, firmado "ad referendum" en Madrid el 7 de octubre de 1996 4058

Sometido a votación el convenio, se aprueba por asentimiento.

Página

Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bulgaria, relativo a la readmisión de personas en situación irregular, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996 4058

Sometido a votación el acuerdo, se aprueba por asentimiento.

Página

Canje de notas constitutivo de acuerdo entre España y Bulgaria en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996 4058

Sometido a votación el canje de notas, se aprueba por asentimiento.

Página

Enmienda al Convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, adoptada por la tercera reunión de la Conferencia de las partes en Ginebra el 22 de septiembre de 1995 4058

Sometida a votación, se aprueba por asentimiento.

Página

Denuncia del Acuerdo de navegación y transporte marítimos entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Senegal, firmado en Dakar el 6 de diciembre de 1979 4058

Sometida a votación, se aprueba por asentimiento.

Página

Canje de notas constitutivo de acuerdo entre España y Túnez en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Madrid el 27 de diciembre de 1996 4058

Sometido a votación, se aprueba por asentimiento.

Página

Protocolo al Convenio de 1979 sobre contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia relativo a reducciones adicionales de las emisiones de azufre, hecho en Oslo el 14 de junio de 1994. 4058

Sometido a votación, se aprueba por asentimiento.

Página

Debates de totalidad de iniciativas legislativas 4059

Página

Proyecto de ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 4059

*Presenta el proyecto de ley, en nombre del Gobierno, el señor **Ministro de Fomento (Arias-Salgado Montalvo)**. Manifiesta en primer lugar que las razones por las que se presenta este proyecto de ley se encuentran fundamentalmente en el acuerdo de investidura y de gobernabilidad entre el Partido Popular y Convergència i Unió asumido por el Gobierno. A continuación expone sus objetivos que son: arbitrar la participación de las comunidades autónomas con la mayor intensidad posible en la estructura organizativa de las autoridades portuarias; establecer un marco tendente a favorecer la libre competencia leal entre los puertos; dotar al sistema portuario español y a los puertos que lo integran de la flexibilidad necesaria para mejorar su posición competitiva en el mercado, y garantizar la defensa del interés general. Explica detalladamente la reforma que se pretende llevar a cabo en la vigente Ley de Puertos para conseguir dichos objetivos, destacando tres ejes principales: en primer lugar, el principio de unidad de gestión; en segundo lugar, los mecanismos que se introducen en el proyecto de ley para reforzar la autonomía funcional y de gestión de los puertos y, finalmente, los mecanismos básicos que contiene el proyecto de ley para garantizar la defensa del interés general. Asimismo se refiere a otros aspectos como el fondo de contribución y la permanencia del fondo de financiación y solidaridad. Finaliza su intervención poniendo de relieve lo que es casi un axioma, por ser universalmente aceptado, y es que cualquier modelo portuario debe integrar las peculiaridades históricas, económicas, sociales y políticas del país. Considera que el modelo portuario propuesto por el Gobierno en el proyecto de ley responde a la concepción tradicional española que consagra el puerto como de dominio público de titularidad estatal; responde a los principios de autonomía de gestión y funcionamiento, de conformidad con las corrientes económicas más avanzadas en la materia; compagina el desarrollo de las actividades comerciales, con sujeción a criterios empresariales y no buracráticos, con el mantenimiento de obligaciones del servicio público, e incorpora a las comunidades autónomas al ámbito de gestión de los puertos como expresión, también en este sector, de la organización política española establecida en la Constitución como Estado de las autonomías.*

*En defensa de las enmiendas a la totalidad intervienen los señores **Ríos Martínez**, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya; **Fernández Fernández**, del Grupo Parlamentario Socialista, y **Rodríguez Sánchez**, del Grupo Parlamentario Mixto.*

*Contesta el señor **Ministro de Fomento**. Replican los señores **Ríos Martínez** y **Fernández Fernández**.*

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Zabalía Lezamiz**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Rivero Baute**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **Sedó i Marsal**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y la señora **Fernández González**, del Grupo Parlamentario Popular.

Sometidas a votación las enmiendas de totalidad de devolución, se rechazan por 141 votos a favor, 175 en contra y tres abstenciones.

Página

Proyecto de ley por el que se regula la competencia del Gobierno, en un período transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión . . . 4076

En nombre del Gobierno, presenta el proyecto de ley el señor **Ministro de Fomento (Arias-Salgado Montalvo)**, que manifiesta que el contenido del proyecto de ley ya fue debatido en la tramitación parlamentaria del Real Decreto-ley del pasado 7 de junio, y pasa a exponer la razón de fondo que justifica la necesidad de mantener en manos del Gobierno la competencia para fijar las condiciones y tarifas de interconexión. Considera que al no existir todavía una plena liberalización del mercado, la fijación de las condiciones y de las tarifas de interconexión constituye uno de los instrumentos fundamentales para una política de telecomunicaciones, y concretamente para una política de liberalización gradual del mercado de la telefonía básica, por lo que parece conveniente retener esa competencia en manos del Gobierno hasta tanto se establezca la plena liberalización el 1 de diciembre de 1998. A esta justificación de fondo añade otra de forma, como es la necesidad de corregir un error cometido por el Grupo Parlamentario Popular en el momento de señalar la votación de una enmienda que se había aprobado en el Senado y que fue rechazada por el Pleno del Congreso de los Diputados.

Para la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, una de totalidad de devolución y otra al articulado, interviene el señor **García-Arrecciado Batanero**.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Rivero Baute**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **González de Txabarri Miranda**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Recoder i Miralles**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); **Alcaraz Masats**, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y la señora **Mato Adrover**, del Grupo Parlamentario Popular.

Replica el señor **García-Arrecciado Batanero**, duplicando la señora **Mato Adrover**.

Sometida a votación, en primer lugar, la enmienda de totalidad de devolución del Grupo Parlamentario Socialista, se rechaza por 124 votos a favor, 171 en contra y 17 abstenciones.

Sometida a votación, en segundo lugar, la enmienda al articulado del Grupo Parlamentario Socialista, se rechaza por 126 votos a favor, 173 en contra y 15 abstenciones.

Sometido a votación el proyecto de ley por el que se regula la competencia del Gobierno, en un período transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión, se aprueba por 172 votos a favor, 123 en contra y 18 abstenciones.

Página

Avocación por el Pleno. 4082

Página

Deliberación y votación final del proyecto de ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 4082

El señor Presidente pone en conocimiento de la Cámara que la Mesa, oída la Junta de Portavoces, ha acordado proponer al Pleno la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, lo que se aprueba por asentimiento.

Se levanta la sesión a la una y quince minutos de la tarde.

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

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:

- **REAL DECRETO-LEY 6/1997, DE 9 DE ABRIL, POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA PREVER PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, EL INCREMENTO DE LA SEGURIDAD VIAL Y LA DEFENSA Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (Número de expediente 130/000019)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Punto VIII del orden del día: Convalidación o derogación del Real Decreto-ley número 6, de 9 de abril de 1997, por el que se aprueba el programa denominado Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.

Para la presentación de la disposición ante el Pleno y en nombre del Gobierno, tiene la palabra el Ministro de Industria, señor Piqué.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Subo a la tribuna para defender la convalidación del Real Decreto-ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el programa Prever... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Piqué. Silencio, señorías. Les ruego que no hagan corrillos en las escaleras del hemiciclo.

Puede continuar, señor Piqué.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA** (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Decía que se trata de someter a la Cámara la convalidación del Real Decreto-ley 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el programa Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente. Se trata de un real decreto-ley propuesto conjuntamente por los Ministerios de Economía y Hacienda, Industria y Energía, Medio Ambiente e Interior. Como señala el propio título del real decreto, los objetivos pretendidos con dicha norma son la modernización del parque de vehículos, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.

Hay que tener en cuenta el punto de partida, y es que la antigüedad media de nuestro parque de vehículos de turismo es de nueve años, media muy superior a la de la mayoría de los países europeos, de tal forma que tan sólo Grecia tiene un porcentaje de vehículos con más de diez años, mayor por lo tanto que en España. En el total del parque, los vehículos con más de diez años representan el 35 por ciento y los de más de quince años, el 25 por ciento. **(El señor Vicepresidente, Fernández-Miranda y Lozana, ocupa la Presidencia.)**

De las medidas de estímulo a la renovación del parque de vehículos contempladas en el que llamamos programa estructural para la renovación de vehículos, Plan Prever, se derivará un incremento de la seguridad activa y pasiva media del parque de vehículos y la reducción de las emisiones contaminantes, dada la relación inversa que existe entre la antigüedad del parque y ambos objetivos. Todo el mundo sabe que cuanto más antiguo es un vehículo, menores tienden a ser sus estándares de seguridad y medioambientales debido a

las mejoras tecnológicas y a las mayores exigencias normativas que se van implantando en esas áreas en el transcurso del tiempo.

Adicionalmente, el programa también contribuirá —y de hecho ya los primeros datos nos permiten afirmar que está contribuyendo de manera muy clara— a un aumento de la demanda de vehículos, y por tanto también a un incremento de la producción y, a medio plazo, del empleo, en un sector tan importante para la economía española como es el sector de la automoción.

La reducción del riesgo de accidentes y la mejora del medio ambiente son los objetivos últimos de las medidas. Los beneficios medioambientales esperados son los siguientes: en primer lugar, reducir las emisiones de plomo. Tengamos en cuenta que todos los vehículos nuevos llevan ya catalizador y en estos momentos el 70 por ciento de los vehículos de turismo del parque español todavía carece del mismo. Reducir las emisiones de azufre; mejorar los ratios de consumo de carburante; incrementar el grado de reciclaje de los vehículos que constituyen el parque. Y me gustaría destacar dos características del plan que de alguna manera representan la diferencia en relación a iniciativas de orden similar que se habían adoptado con anterioridad. En primer lugar, el paquete de medidas abarca la práctica totalidad de los tipos de vehículos existentes en el parque, dado que el real decreto-ley se refiere a turismos, a derivados de turismo, a furgonetas, a camiones de menos de seis toneladas de peso máximo autorizado y a motocicletas. Hay que recordar, además, que el conjunto de vehículos industriales ha sido contemplado ya en el programa denominado Renove industrial, que ha sido ampliado, asimismo, a los tractores. En segundo lugar, la característica diferencial es que esas medidas tienen un carácter no temporal, no coyuntural, no buscan, por tanto, el incremento de la demanda, sino que tienen un carácter estructural y permanente.

Los objetivos que se persiguen, es decir, la mejora de la seguridad vial y la mejora del medio ambiente, no se pueden alcanzar a corto plazo, por lo que las medidas de carácter coyuntural sólo contribuirían a una alteración en el ritmo normal de renovación, producirían desplazamientos de demanda, pero lo que nos interesa es que haya una dinámica de renovación mucho más profunda, mucho más intensa y que tenga, por tanto, efectos apreciables en la mejora de la seguridad y en la reducción de las emisiones contaminantes del parque de vehículos.

Las medidas aprobadas —al margen del Renove industrial, cuya regulación no se contempla, como ya se ha indicado, en el real decreto-ley— son las siguientes: primero, modernización del parque de vehículos de turismo. La medida consiste en aplicar una deducción en la cuota del impuesto especial sobre determinados medios de transporte, conocido popularmente como impuesto de matriculación, de hasta 80.000 pesetas en

el supuesto de la adquisición de un vehículo de turismo nuevo, previa justificación de la baja para desguace de otro vehículo de turismo del mismo titular y con más de diez años de antigüedad. El vehículo usado debe haber sido poseído desde al menos un año antes. No será exigible dicho plazo a los titulares de los respectivos vehículos a fecha 4 de abril de 1997, que es cuando se hace pública la medida por parte del Gobierno.

En segundo lugar, la modernización del parque de furgonetas y otros vehículos industriales de menos de seis toneladas de peso máximo autorizado. La medida consiste en la deducción en la cuota íntegra del Impuesto sobre Sociedades o del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas —dado que esos vehículos no tienen el llamado impuesto de matriculación— por los fabricantes o importadores de derivados de turismo, furgonetas y otros vehículos industriales de menos de seis toneladas, de las bonificaciones de 80.000 pesetas por vehículo nuevo concedidas a los adquirentes de los mismos que justifiquen la baja de otro vehículo industrial de menos de seis toneladas de peso máximo autorizado de su titularidad y con más de siete años de antigüedad. Aquí el plazo no es de diez años sino de siete años, y pensamos que esa reducción del período se justifica por la mayor utilización, por el mayor ritmo de desgaste que normalmente tienen estos vehículos. Es importante destacar la especial repercusión que esta medida tiene sobre nuestras pequeñas y medianas empresas. Hay que indicar además, como ya he dicho, que esta medida se añade a la inclusión de estos vehículos en el denominado Renove industrial, que, por otra parte, se ha hecho esta misma semana extensivo a los tractores agrícolas.

En tercer lugar, la ampliación de la no sujeción al impuesto de matriculación a las motocicletas de entre 125 a 250 centímetros cúbicos. La matriculación de estas motocicletas ha estado sujeta hasta ahora, hasta la entrada en vigor del Real Decreto-ley, a un tipo impositivo del 12 por ciento, igual que el aplicado en el caso de los turismos de mayor cilindrada, a pesar de las diferencias que desde cualquier punto de vista tienen ambos tipos de vehículos. Esta medida, por tanto, no está vinculada a la exigencia de baja de un vehículo similar con una determinada antigüedad, dado que la demanda motivada por la renovación de un vehículo viejo tiene un menor peso en la demanda de motocicletas que en la de otros tipos de vehículos, pero sin duda va a contribuir, y de hecho está contribuyendo ya, a un rejuvenecimiento del parque de motocicletas y a la incentivación de un segmento del mercado que llevaba ya bastantes años en una situación de estancamiento.

Aunque no es posible cuantificar con precisión la incidencia del programa, dada la multitud de parámetros que confluyen en la determinación de la demanda de vehículos, de acuerdo con las experiencias de ante-

rioros medidas de renovación del parque con carácter coyuntural estimamos que puede producirse un incremento adicional de demanda en relación a la que tendría lugar en ausencia de las medidas y que, en consecuencia, el impacto sobre los ingresos públicos netos será neutral, ya que los gastos fiscales derivados de la aplicación de las medidas van a verse compensados por los mayores ingresos, no sólo directos, por mayor recaudación de IVA o impuesto de matriculación, sino también derivados de la mayor actividad consecuencia de las propias medidas.

Por último, hay que destacar que el efecto paralizador de la demanda que previsiblemente hubiera tenido la tramitación parlamentaria ordinaria de las medidas de rango legal contenidas en el programa Prever, con los consiguientes impactos negativos en la producción y el empleo de actividades fundamentales de nuestra economía, justifica la utilización de la figura del real decreto-ley, ya que confiere a las medidas la naturaleza de extraordinaria y urgente necesidad, requisito establecido en el artículo 86 de nuestra Constitución.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Ministro.

¿Algún grupo desea utilizar un turno en contra?

(Pausa.)

¿Turno a favor? **(Pausa.)**

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Milián.

El señor **MILIÁN MESTRE**: Señor Presidente, señores diputados, el señor Ministro acaba de presentar un decreto-ley de enorme trascendencia, por cuanto afecta directamente a lo que se entiende por economía productiva. Era de prever que sucedería con este decreto lo que en tiempos se venía anunciando por las agrupaciones profesionales del sector de automoción y los propios industriales del sector. Como decían los antiguos, estaba escrito. Y escritos están los tres resultados que aparecen en este momento en los efectos sobre la venta del sector de automoción.

La razonable comprensión de las medidas del Gobierno se fundamenta en la autoridad de una experiencia mercantil que va mucho más allá de la hipótesis y más acá de la fantasía. Lo económico obedece a razones específicas, a causalidades no siempre relacionadas con la capacidad de producir o de crear, sino que el factor psicológico o de incentivación del consumo puede, a veces, variar otros vectores que quedarían de por sí a merced de factores estrictos de la producción y de la productividad, y el mercado tiene también sus apetencias psicológicas.

El éxito del plan Prever viene dado no sólo por el alza del consumo, que se está produciendo ya, sino también por la optimización de un sector y de un mercado que daba muestras evidentes de decaimiento, en con-

trapuesta paradoja con una realidad industrial muy satisfactoria, cual era y es la española, cuarto país en producción de automóviles en la Unión Europea, tras Alemania, Francia, Italia y por delante, incluso, del Reino Unido. Es un sector que supone el 5,5 por ciento del producto interior bruto; que ocupa al 13 por ciento de la población activa entre trabajo propio e inducido; que exporta entre el 60 y el 80 por ciento de los automóviles que produce, según la oscilación de la coyuntura, y que desarrolla una dinámica de valor añadido en nuestras pymes que alcanza a todos los sectores y rincones de la geografía española. Si contrastamos esta realidad productiva con la derivación fiscal que supone para el Estado, nos encontraremos con un 21 por ciento del total de los impuestos recaudados, lo que, en aplicación a la totalidad de las rentes fiscales producidas por el transporte en carretera, establece una cuota anual superior a los 2,2 billones de pesetas por todos los conceptos atribuibles a la posesión y uso del vehículo de turismo o vehículo industrial.

Por otra parte, si se repara en el valor añadido del sector automoción, verificamos una ampliación en empleo y en mantenimiento de puestos de trabajo que supone nada menos que 0,35 puestos de trabajo/año por cada vehículo de turismo existente y 1,05 puestos de trabajo por cada vehículo industrial/año. Ambos parámetros nos aproximan a una alentadora expectativa de mejora de la ocupación y de la consiguiente reducción de empleo algo más que significativa, pues, en orden al encadenamiento productivo industrial, pocos sectores originan una sinergia semejante de trabajo inducido en nuestra economía real.

Al problema que para nuestra economía nacional suponía una caída notable del mercado interior, se unía el de la pérdida de toda perspectiva de aproximación a las exigencias del mercado europeo, que, aunque no estuvieran de facto reglamentadas, significaban un retroceso o *gap* diferencial respecto a las condiciones operativas del parque automovilístico de países competidores de la Unión Económica Europea.

Todos los especialistas del sector proponían un período de ocho años para acelerar la renovación del parque de vehículos español a fin de aproximarlos al perfil de la Unión Europea, y si tales previsiones se formulan al comienzo de la década de los noventa, según las estimaciones previas que el sector propuso al Ministerio de Industria a la sazón, obviamente se ha consumido un plazo de tiempo sólo subsanable con la aceleración o intensificación del proceso a lo largo de los próximos tres o cuatro años. Si en el 1989 de los 470.000 vehículos de baja en España 400.000 vehículos correspondían al segmento de más de diez años —como acaba de decir, por cierto, el Ministro hace un momento—, era evidente que no sería posible la aproximación para la coincidencia con los parámetros europeos. En el supuesto de quererlos alcanzar en el año 2000, la tasa de renovación de nuestro parque móvil debía incremen-

tarse en un 60 por ciento, pasando del 4 por ciento al 6,5 por ciento anual. Un proceso de esta naturaleza necesariamente conllevaba una revisión de los planes anteriores, como el plan Renove —de magníficos resultados, por cierto, pero insuficientes en sus efectos de achatarramiento de vehículos de más de diez años de uso—, cuyas subvenciones, para aproximarnos a la realidad europea, deberían de haber sido mucho más altas y significativas a las que en su día se concedieron.

Tal desiderátum, según la propuesta Rent park que formularon las compañías industriales afectadas en noviembre de 1991 y a la que he podido tener acceso, está en vías de ejecución exactamente en el caso Prever si unificamos los beneficios y los descuentos que el plan aporta por parte del Gobierno con los estímulos e incentivos que las propias compañías ofrecen en sus sistemas de comercialización. La adecuación de los parámetros europeos en este caso no sólo se refiere ya al sistema elegido de renovación y rejuvenecimiento del parque móvil, sino que conlleva otra suerte de adaptaciones técnicas imprescindibles, cuales son, primero, el acondicionamiento a las futuras directivas europeas de prohibición de la gasolina súper en los primeros lustros del siglo XXI por razones estrictamente ecológicas —a las que también se ha referido el señor Ministro—, y, segundo, el reajuste de las dimensiones propias máximas de los vehículos industriales, adecuándose a la normativa europea que dispone, entre otras, un ancho máximo de hasta 2,55 metros y una longitud límite de hasta 18,75 metros.

Si se tiene en cuenta que el transporte por carretera significa hoy el 75 por ciento del total, los efectos parciales sobre el ahorro energético podrían llegar a suponer, si el plan alcanza una mayor dimensión, un ahorro del 29 por ciento de energía y un 40 por ciento del consumo de productos petrolíferos, pues hay que tener presente que, a igualdad de cilindrada, los coches actuales consumen aproximadamente un 30 por ciento menos de combustible que los de más de diez años. En consecuencia, si ponderamos todos los factores que inciden en la renovación del parque móvil, nos encontraremos con la resultante de que la sustitución de un coche de más de diez años por otro nuevo, en primer lugar, ahorra anualmente un promedio entre 220 y 230 litros de combustible; en segundo lugar, reduce los costes de la siniestralidad ya que en este caso el fallo imputable a factores mecánicos es del 2 por ciento y a fallos mecánicos más el factor humano, del 4 por ciento. Ahora bien, el 70 por ciento de los accidentes imputables al vehículo corresponde a vehículos antiguos, lo cual conlleva una reducción de muertos y heridos en carretera, así como una mayor seguridad en la misma y una mayor estabilidad en el propio vehículo, dado que elimina parcialmente una menor seguridad activa del vehículo viejo. En tercer lugar, se reducen espectacularmente los costes de mantenimiento de los vehículos nuevos en la amortización, funcionamiento, segu-

ros, combustible y mantenimiento propiamente dicho. Todo ello, según los cálculos del año 1991, suponía una ratio de ahorro de 0,7 pesetas por kilómetro, que, si se multiplica por una media anual de 14.000 kilómetros recorridos, significa 10.000 pesetas por vehículo/año. En cuarto lugar, el impacto ecológico, al que también se ha referido detenidamente el señor Ministro, puede ser aún mayor si reparamos en la incidencia que tiene en el medio ambiente, particularmente en la salud humana, en las emisiones sulfurosas, en daños a la vegetación, etcétera. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Además, en la cuantificación originaria que se hizo para los estudios previos de los planes anteriores a 1991 se consigna, entre otras incidencias, un 50 por ciento menos de emisiones y una reducción de 4 decibelios de ruido, lo que, en dinero, se estimaba en un total de 12.000 pesetas por vehículo/año. Todas estas mejoras habrá que incrementarlas tras esta estimulación, si reparamos en el hecho de que España es, después de Grecia —también lo acaba de decir el señor Ministro—, el país europeo con un parque automovilístico de mayor antigüedad. De los 14,5 millones de turismos en circulación, el 35 por ciento, o sea, 5 millones de unidades, tiene más de diez años.

Sin embargo, lo más importante es subrayar la decidida apuesta del Gobierno por una política industrial activa, estimulante y valiente, que justamente se produce en medio de fuertes restricciones presupuestarias, lo cual hace pensar en una dinámica de efectos inducidos en la fiscalidad derivada del incremento de las rentas de vehículos, de motos y de tractores, especialmente con la aportación del IVA, que no sólo compense la reducción de 80.000 pesetas por matriculación del vehículo o la simple eliminación del mismo en el caso de las motos de cilindradas entre 125 y 250 centímetros cúbicos, sino que incluso mejore la recaudación fiscal al crecer las ventas.

Por otra parte, la filosofía del plan Prever rebasa con mucho la del presente Ronove al otorgarle un carácter de estructuralidad y permanencia y no de simple elemento de estímulo coyuntural del mercado, lo cual sin duda completará una intensificación del consumo de vehículos que de nuevo puede recuperar su cuota de mercado interior de 1.100.000 unidades/año, con toda la secuela de beneficios tanto en el valor añadido del sector como en relación con el desempleo y en la mejora de las economías modestas derivada de la mejor financiación de los vehículos industriales de siete toneladas y de más de siete años. Con este último efecto se apuesta claramente a favor de los autónomos y de las pequeñas empresas de transporte, casi siempre urbano o estrictamente rural. Una filosofía de esta naturaleza, que incentiva el consumo, reduce el importe de la matriculación y otorga permanencia a las medidas, desatará un efecto motriz en la industria derivada y en las economías medias y bajas por el efecto locomotora de

un sector industrial como éste, que es, sin lugar a dudas, muy importante.

Finalmente, no quiero dejar de subrayar dos efectos específicos en sendos subsectores muy determinados de esta industria. Uno, el sector de la motocicleta, que soportaba una caída sistemática y angustiante en el mercado y que sólo en el primer trimestre de 1997 ha producido un efecto en el incremento de ventas del 19 por ciento respecto al año anterior. Según las últimas informaciones de que dispongo, tras el anuncio de la aprobación del plan Prever se ha disparado espectacularmente la venta de estos vehículos, lo cual sería coherente con lo ocurrido en Francia, donde las ventas crecieron el 74 por ciento, y en Alemania, donde crecieron el 165,5 por ciento en el momento en que aplicaron ciertas medidas correctoras al sector y se añadieron algunas ventajas, como la adecuación de los carriles de conducir a los vehículos de automoción y a las motos. En este caso, en el caso de las motos, a la vista de los resultados en otros países de Europa, en los próximos tiempos puede darse un crecimiento que subsane definitivamente la angustia en la que se desarrollaba la actividad del sector. Y dos, el sector de los tractores. Este es hoy un útil imprescindible en todas las economías agrícolas, lo cual indica el especialísimo interés y la sensibilidad que el Gobierno y su Ministra tienen por afrontar de verdad la mejora y consolidación de una economía...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Milián, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MILIÁN MESTRE**: Estoy terminando, señor Presidente.

Puesto que en los anteriores planes Renove no se contemplaban medidas de esta naturaleza. Es lógico tutelar un sector agrícola deprimido y maltratado hasta límites inaguantables —salvo en el momento en que aparecieron las ayudas comunitarias y algo subsanaron—, sobre todo cuando afecta al autónomo del agro como sujeto directo. Sería una política paralela, hablando de la industria, a la que se sigue en relación con las pymes. De ahí, pues, la incorporación de estas medidas sobre los tractores. Se otorgan en este caso préstamos a cinco años a un interés del 7 por ciento, del cual el 4,5 por ciento está subvencionado totalmente por el Ministerio de Agricultura, lo que equivale a más de 80.000 pesetas por millón de préstamo, todo ello cubriendo la operación mercantil hasta el 70 por ciento de su monto total.

Señores diputados —y termino—, lejos de cualquier demagogia, nos parece un conjunto de medidas en la mejor dirección para el sector de automoción y el parque móvil de España, no sólo por los efectos, que sí los tiene, de la renovación, sino por la inducción de efectos consiguientes.

Si, como decía Gramsci, la razón es pesimista y la voluntad es optimista, en el caso presente la razón fun-

damenta el optimismo de la voluntad. Las perspectivas forzosamente van a ser optimistas desde la razón de las cosas y creo sinceramente que el Gobierno ha acertado.

Muchas gracias.

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

Ha pedido utilizar el turno a favor el Grupo Parlamentario Socialista, que será representado por el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Presidente, señoras y señores diputados, Renove y Prever son ya los nombres populares con los que, en primer lugar, el último Gobierno socialista y, en segundo, el Gobierno actual, han bautizado los planes y programas de modernización del parque de vehículos automóviles.

El 12 de abril de 1994 el Gobierno socialista publicaba el decreto-ley de medidas transitorias y urgentes de carácter fiscal para la renovación del parque de vehículos de turismo por el que se contribuía al rejuvenecimiento del parque de vehículos de turismo mediante la concesión de un incentivo fiscal que aceleraba las tomas de decisión de adquisición de nuevos vehículos asociados a la entrega simultánea, para su desguace, de los vehículos antiguos que cumplían los requisitos que se les exigían.

Se regularon las condiciones que debían cumplirse para hacer efectiva la ayuda, entre las que se encontraba la obligación de enviar a la chatarra el viejo vehículo, que debía tener una antigüedad mínima de diez años, contados desde su primera matriculación definitiva en España. Se estableció, en aras de la agilidad y simplicidad del procedimiento, un esquema de deducción lineal en la cuota del impuesto especial sobre determinados medios de transporte y se le dio un período de vigencia de seis meses, con lo que adquiriría el carácter de temporalidad en su aplicación para seis meses exclusivamente.

Los excelentes resultados en su aplicación, que aquí han sido reconocidos por el interviniente del Grupo Parlamentario Popular, llevaron al Gobierno socialista a la toma de una nueva decisión posterior, plasmada el 30 de septiembre de 1994 en un nuevo decreto-ley de incentivos fiscales de carácter temporal para la renovación del parque de vehículos de turismo en el que implícitamente se reconocía que el impacto de las medidas que se habían establecido en el anterior decreto-ley resultaron positivas, por lo que se decidió adoptar en aquel momento nuevas medidas temporales que se extendieron hasta el 30 de junio de 1995, y de las que la más relevante fue la aplicación de una deducción de 80.000 pesetas en la cuota reguladora de la Ley de Impuestos Especiales, al darse de baja definitiva por desguace un vehículo con antigüedad igual o superior a los siete años, contados desde la fecha en que hubiera sido objeto de su primera matriculación definitiva.

En efecto, estamos en el trámite de la convalidación del decreto-ley que el pasado 11 de abril se publicó en el Boletín Oficial del Estado por el que se aprueba el programa Prever, y nos ha parecido oportuno, en la primera parte de mi intervención, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, hacer referencia a los antecedentes que en la historia más inmediata puede encontrar este programa Prever en las decisiones del Gobierno y, posteriormente, en las convalidaciones que al respecto produjo en sus momentos procesales esta Cámara.

Señorías, en el programa Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente, tal como está recogido en el propio preámbulo del real decreto-ley, se dice textualmente que la experiencia acumulada en los últimos años ha demostrado el interés y eficacia de las medidas adoptadas con el objeto de impulsar la renovación del parque de vehículos español como medio adecuado y necesario para favorecer la mejora de la seguridad activa y pasiva del citado parque automovilístico, así como para reducir las emisiones contaminantes, en un contexto de utilización de las políticas industriales activas destinadas a compatibilizar el impulso industrial y la mejora de nuestro entorno, que se ha concretado en el programa Prever para la renovación del parque nacional de vehículos.

En el decreto-ley que nosotros vamos a apoyar con nuestro votos positivos, se plantean tres ventajas: en primer lugar, la concesión de medidas fiscales para la adquisición de vehículos de turismo, previa justificación de la baja de otro vehículo de turismo envejecido; en segundo lugar, se incluye una medida específica de apoyo a la renovación del parque de vehículos industriales o comerciales de menos de seis toneladas métricas de peso máximo autorizado; y, en tercer lugar, se amplía la no sujeción al impuesto especial sobre determinados medios de transporte a las motocicletas de 125 a 250 centímetros cúbicos, que hasta el momento están sujetas al mismo con un tipo impositivo del 12 por ciento, es decir, igual al que se aplica a los vehículos de mayor cilindrada, aun cuando es evidente que son vehículos claramente diferenciados.

Por consiguiente, se trata de una actuación de los actuales responsables del Ministerio de Industria que prácticamente tendrían que pedir "derechos de autor"—y lo decimos entre comillas— a los anteriores responsables del Ministerio de Industria socialista, pero con la diferencia esencial de que las medidas que se proponen en este programa no son coyunturales, como las que se recogieron en los dos programas anteriores, sino que presentan el carácter de permanentes en el tiempo. Y ahí, señor Ministro, señoras y señores diputados, es donde nos asalta el razonable temor de que pudieran estas medidas no ser aceptadas por la

Comisión Europea, que podría llegar a considerarlas como ayudas de Estado.

En efecto, no es desaconsejable el establecimiento de medidas incentivadoras del consumo por vía de exenciones fiscales, pero estas medidas deben ser coyunturales y es más prudente el consejo de la provisionalidad en el tiempo, de la temporalidad de las mismas, por cuanto estimamos que es conveniente ir midiendo, periódica y cíclicamente, en el desarrollo temporal, el efecto que van produciendo en el ámbito económico sobre el que actúan y que lo motivan, y, además, porque es una doctrina implícita en materia de armonización fiscal en la Unión Europea, que también implícitamente —así lo creemos— nos es de aplicación. Nos preocupa, pues, que la Comisión Europea pudiera llegar a rechazar el contenido de estas medidas por estimar que contienen una ayuda indiscriminada de Estado a la producción que puede ser considerada como distorsionadora de la competencia, lo cual, como es suficientemente sabido por todas SS.SS., es contrario a esas normas de la Unión Europea a las que estoy haciendo referencia.

En este caso, tampoco podemos dejar de mencionar que prácticamente es doctrina económica el que los estímulos financieros para la compra de un bien de consumo producen un efecto conocido como el del adelantamiento en la toma de la decisión individual de la compra pertinente. Los consumidores que pensaban adquirir un vehículo en el momento de mejorar su situación económica, o completar el ahorro necesario para el mismo, ante un programa de estas características —se ha demostrado en los años anteriores— precipitan la compra para aprovecharse de la ventaja que ofrece el real decreto, pero creemos que en ningún caso aumenta el número de compradores ni acrecienta la cuota de mercado. Este efecto es el que realmente pudo apreciarse, y así se nos ha informado por los expertos que lo han seguido en los últimos tiempos, al aplicarse los dos planes Renove del Gobierno anterior para incentivar la adquisición de automóviles mediante recorte en el Impuesto de matriculación; ése es el efecto que trajo consigo y es el que nosotros creemos que a lo sumo producirá un poco más el plan Prever, cuyo real decreto está ahora en fase de convalidación.

Señorías, creemos —y lo reiteramos una vez más— que la evolución de las medidas incentivadoras en el sector ha sido francamente positiva, medidas que fueron analizadas consecutivamente por la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos. Nosotros creemos que medidas que se adoptaron incluso en el último mes de mandato del anterior Gobierno socialista, con el descenso de cinco puntos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Terminó, señor Presidente.

...con el descenso de cinco puntos en el Impuesto especial de matriculación, trajeron efectos muy positivos. Pero, señorías, a nosotros nos parece que hay que poner los pies en el suelo y que son notablemente ampulosos los proyectos motivadores de estas medidas. Nosotros creemos que el Grupo Parlamentario Popular, al apoyar este programa Prever, pone de manifiesto su incoherencia, porque el Gobierno no ha sido capaz de producir modificaciones sustanciales y sólidas, tal como ofrecieron en la campaña electoral, al Impuesto de matriculación.

El Gobierno no puede vendernos que se va a producir una transformación medioambiental notable, porque si en paralelo el Ministerio de Medio Ambiente no pone en marcha programas que tenía la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del anterior Gobierno socialista para el achatarramiento de vehículos, para lo cual se necesita la adopción de una serie de medidas medioambientales y territoriales en el ámbito de ejercicio de las comunidades autónomas, poco se va a conseguir con ese achatarramiento de vehículos.

Termino, señor Presidente. Basta con analizar decisiones últimas del Consejo, de la Comisión y del Parlamento Europeo en lo que se refiere a las emisiones de CO₂ a la atmósfera, para estimar que con estas medidas muy poco se aporta a la mejora medioambiental.

Señor Presidente, contando con su benevolencia, le pido quince segundos exclusivamente para poner de manifiesto que este real decreto-ley se convalida en el día de hoy y no se produjo su convalidación en la última sesión plenaria como manifestación clara de un error procedimental del Gobierno y de esta Cámara, que no tuvo en cuenta las características especiales y competenciales de la Comunidad Autónoma de Canarias en lo que se refiere a los tributos cedidos, ámbito competencial que viene desarrollando en los últimos tiempos y que se ve afectado por esta medida, y no se produjo, tal como establece el estatuto de autonomía y la Constitución española, el correspondiente y pertinente informe preceptivo del Parlamento canario. Obra en poder de las señoras y señores diputados el acuerdo que en el día de ayer el Pleno del Parlamento de Canarias adoptó al respecto. No hay más que leer el contenido del mismo para darse cuenta de que, una vez más, el Parlamento canario exige y pide al Gobierno que, antes de que se produzca la tramitación, la revisión o el acuerdo del Consejo de Ministros de un real decreto de estas características, se debe necesariamente solicitar el informe preceptivo a las instituciones de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Señorías, nosotros damos nuestro voto favorable a la convalidación de este real decreto por lo que supone de continuidad en una línea de trabajo iniciada por el Grupo Parlamentario Socialista en su apoyo al anterior Gobierno socialista y, por ello, solicitaremos su re-

conversión en un proyecto de ley que permita introducir mejoras razonables a un real decreto naturalmente perfectible en todos sus términos.

Nada más, señor Presidente, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura Clavell.

Antes de dar la palabra a los portavoces que lo han solicitado para utilizar el turno de fijación de posición, debo recordar que, en efecto, el debate sobre la convalidación o derogación del real decreto-ley se retiró del orden del día del último Pleno a instancia del Gobierno para que pudiera realizarse el dictamen por el Parlamento de Canarias. En consecuencia y por lo que me compete como representante de la Cámara, tengo que manifestar que por parte de la Cámara no hubo error alguno. Otra cosa es la posible polémica en torno al momento de ese dictamen y al carácter que pueda tener en relación a un trámite de control como es la convalidación o derogación de decretos-leyes.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, señorías, comienzo mi intervención en esta fijación de posiciones que va a realizar el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria retomando el planteamiento informativo que ha hecho el señor Presidente de la Cámara. Quiero dejar constancia aquí del reconocimiento y gratitud del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria al señor Presidente del Congreso de los Diputados, a la Mesa y a la Junta de Portavoces que, con rápida sensibilidad, retiró del orden del día de la pasada sesión plenaria la convalidación del real decreto, por las razones que ha expuesto el señor Presidente, pero no hay ningún motivo para achacar esta responsabilidad a la Cámara, al Congreso de los Diputados, a su Presidente, a su Mesa y a su Junta de Portavoces. Es una cuestión puramente procedimental, que el propio Parlamento autónomo de Canarias, en su sesión celebrada ayer en Santa Cruz de Tenerife, ha dejado bien clara en su escrito enviado en el día de ayer al Presidente del Congreso de los Diputados. Se trata de una recomendación al Gobierno para que, en una cuestión de trámite previo al Consejo de Ministros para su aprobación definitiva, realice una consulta procedimental, de acuerdo con la Constitución española y el reglamento del Estatuto de Autonomía de Canarias, para evitar después crear alteraciones en su orden del día a esta Cámara.

Vengo a expresar, señorías, señor Presidente, el voto de apoyo con que Coalición Canaria va a convalidar, junto con las otras fuerzas políticas, este real decreto-ley. Las cuestiones positivas y benéficas ya se han reflejado aquí. Yo me quiero situar fuera de este contexto de apoyo, porque el Parlamento de Canarias así lo reconoce, con un carácter positivo por las tres medi-

das fundamentales que contiene. Nuestras observaciones van dirigidas a la forma y ello nos llevará a solicitar y a apoyar con nuestro voto que se tramite como proyecto de ley, en razón, principalmente, a que vamos a presentar una enmienda —y espero que así lo hagan los grupos parlamentarios, al menos los que tienen también representación en el Parlamento autónomo de Canarias— al punto 4, del artículo 3 del real decreto-ley, en razón a que todo el decreto-ley está contemplado bajo una estructura de arquitectura fiscal referida al IVA. Como es bien sabido, señorías, en Canarias no rige el Impuesto sobre el Valor Añadido, sino su régimen específico fiscal, y concretamente el impuesto especial al que haría referencia esta ley es el denominado en Canarias como Impuesto General Indirecto Canario (IGIC).

Por tanto, esta figura tiene que verse reflejada, a juicio del Parlamento de Canarias y, por tanto, también a juicio de nuestro grupo parlamentario, en un inciso dentro del apartado 4 del artículo 3, que he señalado, que vendría a ser de este tenor: que, de un modo análogo a la estructura IVA en territorio peninsular y de Baleares, la bonificación que efectúan los adquirentes por este impuesto en las islas Canarias no afectará a la base ni a la cuota del Impuesto General Indirecto Canario que grave las operaciones de entrega de vehículos nuevos.

Dicho esto, quiero hacerle llegar al señor Ministro un mensaje de firmeza en lo que hay aquí contenido, y es en lo que se refiere fundamentalmente al carácter de permanencia de esta medida positiva que trae el decreto-ley denominado Prever, que supera algo que no estaba contemplado en los anteriores planes Renove, y es algo que ha dicho el portavoz socialista que me ha alarmado y preocupado.

Señor Ministro, nosotros nos vamos a mantener firmes en el criterio de permanencia que trae la exposición de motivos de este real decreto-ley. Haber sacado aquí el argumento que ha expuesto el señor portavoz socialista de que la Unión Europea puede vetar estas medidas, es no haberse leído la exposición de motivos y la finalidad del decreto.

La exposición de motivos es respetuosa y exquisita con las prevenciones que tiene la Unión Europea, porque no se trata de una subvención o ayuda a la producción, no se trata de una ayuda fiscal a los fabricantes de automóviles, cosa que podría vetar la Unión Europea. Quiero resaltar aquí la exquisitez y delicadeza con que la exposición de motivos basa esta medida sencillamente en la renovación del parque español de vehículos por unos motivos de seguridad vial, de evitar la accidentalidad; de estimular la renovación del parque de vehículos para su modernización; de abrir una llave importantísima a la gasolina y los combustibles ecológicos carentes de plomo, por tanto, defensa del medio ambiente; de una protección de consumidores de niveles bajos o juveniles, como es la exención de la

imposición fiscal a las motos hasta 250 centímetros cúbicos. Pero en ningún momento se está diciendo que aquí se va a subvencionar a la fábrica de automóviles tal, o al fabricante cual, porque se hace con una apertura total del mercado europeo de automóviles, incluso internacional; es decir, va más allá la protección. Cualquier usuario español que adquiriera un automóvil fabricado en España, Alemania, Italia, el Reino Unido, o en cualquier país de la Unión Europea tiene derecho al acceso. No se condiciona exclusivamente a los concesionarios de marcas fabricadas en España. Haber sacado aquí ese espectro es una cosa muy preocupante. Que queden estas ideas claras porque, señor Ministro, nosotros vamos a defender la permanencia y que no sea una medida coyuntural.

Por las razones que decía antes, del acuerdo del Parlamento de Canarias en el día de ayer en relación al reconocimiento del hecho impositivo fiscal específico canario con el IGIC, nosotros vamos a pedir su tramitación como proyecto de ley, estando conformes en todo y dando nuestro voto de apoyo indiscutible a todo el fondo y contenido de este real decreto-ley para su convalidación, y que, por la vía del trámite legal, podamos incrustar en su artículo 3, párrafo 4, la decisión que se ha tomado en el día de ayer por todas las fuerzas políticas del Parlamento autónomo de Canarias sobre esta cuestión referida a nuestro archipiélago.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores diputados, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) votará favorablemente la convalidación del Real Decreto-ley 6/1997 por el que se aprueba el programa Prever para la modernización del parque automovilístico de vehículos, así como el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente, ya que esta política es congruente con la que ha defendido a lo largo de estas legislaturas el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Estamos plenamente convencidos de que medidas como ésta contribuirán decisivamente a la modernización de nuestro parque automovilístico, para que los agentes económicos desarrollen sus actividades empresariales de forma rápida y eficaz y, por tanto, sean más competitivos. Además, la renovación del parque español de vehículos es la medida más adecuada para favorecer la mejora de la seguridad vial y reducir las emisiones contaminantes.

Es una realidad que el parque de vehículos automovilísticos españoles es de los más antiguos de la Unión Europea, después del de Grecia. También es cierto que

el 35 por ciento de nuestro parque automovilístico tiene más de diez años; otro 25 por ciento está entre los seis y los diez años, lo que conforma unos porcentajes de antigüedad de los automóviles españoles de los más altos de la Unión Europea. Estas mismas proporciones las podemos constatar en los vehículos industriales, de los cuales el 27 por ciento de las furgonetas y el 30 por ciento de los camiones también tienen una antigüedad de más de diez años. Por tanto, si más de un tercio de los vehículos que circulan actualmente por las calles y carreteras españolas tienen una antigüedad superior a los diez años, lo que representa, sin duda, un alto coste para el país en términos de seguridad vial y ecología, es indudable que la renovación del parque automovilístico español está plenamente justificada por causas económicas, por causas sociales y por causas medioambientales.

También estimamos que la concepción del programa Prever como una medida de carácter estructural y permanente permitirá una amplia y efectiva renovación del parque automovilístico en el transcurso de los años, como sucede con las medidas que están previstas a medio y a largo plazo.

Desde Convergència i Unió querría hacer una mención especial para que este programa Prever abarque también a los fabricantes de las motocicletas, ya que la bonificación fiscal en el impuesto de matriculación para las motocicletas entre 125 y 250 centímetros cúbicos estamos convencidos de que será uno de los primeros pasos importantes para el relanzamiento del sector de fabricación de motocicletas.

Por todas estas razones, nuestro grupo parlamentario cree que el conjunto de medidas del programa Prever, tendentes a la modernización del parque español de vehículos, permitirá mejorar sustancialmente sus niveles de seguridad y consumo respecto al medio ambiente. La inclusión, junto a los vehículos de turismo, de los vehículos industriales ligeros y medios de hasta seis toneladas y la incorporación de los fabricantes de motocicletas entre 125 y 250 centímetros cúbicos, supondrá, sin duda alguna, un estímulo importante para la inversión en estos medios de transporte, mejorando lógicamente la competitividad y eficiencia del transporte por carretera y, como consecuencia de ello, el tejido empresarial español.

Por todas estas consideraciones, y tal como hizo Convergència i Unió dando apoyo al plan Renove, que en la interior legislatura puso en marcha el Gobierno socialista, pensamos que este es el primer paso para que el Gobierno actual del Partido Popular pueda consolidar definitivamente la modernización y competitividad de un sector tan importante como es el sector del automóvil en España y el sector de las motocicletas. Por ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) votará la convalidación de este real decreto-ley.

Muchas gracias, señor Presidente, señoras y señores Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez i Llibre.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso del Valle.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya no va a participar de este coro angelical sobre las virtudes de un supuesto plan para mejorar el medio ambiente y la seguridad vial y vamos a intentar llamar a las cosas por su nombre. Es un plan que intenta incentivar la venta de automóviles, la venta de motocicletas y, también, lógicamente, la venta de vehículos industriales.

Creemos que, efectivamente, es necesaria la renovación de la flota de automóviles y de vehículos industriales, especialmente de tractores, pero también pensamos que no se puede encubrir con lo que en el fondo no es más que una medida adicional para favorecer a la industria automovilística que, casi siempre con la presión que hace por el nivel de empleo que crea, constantemente reivindica ayudas, pero después, en los tiempos favorables, nunca se acuerda de buscar la forma de devolver, de alguna manera, a la sociedad o a las instituciones que les apoyan esas ayudas recibidas por distintos conceptos.

No hay más que recordar cómo estos días, por ejemplo, hay 70 trabajadores con incapacidad para realizar su trabajo habitual que han sido llamados de nuevo y en este momento están trabajando en una fábrica de automóviles, percibiendo también las ayudas públicas por ese concepto.

Aquí se ha citado a Gramsci, yo voy a citar a José Antonio, pero a José Antonio Pérez, que es taxista y dice que éste es el único país donde el coche tiene más años que el puesto de trabajo. Si ustedes quieren renovar la flota de automóviles no tienen más que crear empleo estable, que es el verdadero problema. El consumo está estancado, efectivamente ha caído la venta de automóviles, la venta de motocicletas, estas últimas quizá por un problema adicional que va muy relacionado con la seguridad vial, y es el espectacular incremento de los accidentes mortales producidos por dichas motocicletas. Por tanto, no intenten ustedes pervertir una vez más el lenguaje y encubrir lo que es ayuda al sector con una supuesta ventaja medioambiental.

Quiero decir, en primer lugar, que nuestro grupo, en cuanto al impuesto de matriculación, es más partidario de que su gestión y recaudación se realice por parte de comunidades autónomas y ayuntamientos, puesto que son los que sufren directamente la repercusión de los parques automovilísticos; por tanto, creo que transferir ese impuesto a comunidades y ayuntamientos es una medida que deberían ir estudiando y que en su momento fue apoyada por muchas instituciones.

En segundo lugar, la reducción de 80.000 pesetas para aquel que quiera vender su coche de más de diez años no es el factor determinante. Insisto que es el problema de tener empleo estable que permita invertir un millón, dos o tres en comprar un coche nuevo; nadie que tenga un coche con doce o tres años lo hace porque no tenga 80.000 pesetas; en todo caso podrá anticipar la decisión de aquel que esté a punto de comprar un vehículo nuevo. En consecuencia, den ustedes esas ayudas, incentiven ustedes la creación de empleo. Creo que esto forma parte de una campaña publicitaria bien diseñada que, efectivamente, está estimulando una anticipación de la decisión.

También echo en falta otra cuestión, y es lo mismo que me decía el taxista. El problema de un coche muchas veces no son sus años, sino su estado de conservación. Tienen ustedes las revisiones de la ITV, que en muchos casos no son verdaderamente eficaces en la detección del estado real de esos vehículos, y en sentido inverso hay vehículos que pueden tener cuatro años y 300.000 kilómetros. ¿Por qué esos vehículos no pueden acogerse a las ayudas? ¿Por qué un vehículo siniestrado, que puede tener dos años, y que va directamente a la chatarra no puede acogerse a esas ayudas? ¿Cómo han previsto ustedes otro caso, que en nombre del propio Grupo Popular, en la ley anterior, el señor Gamir comentaba, y es el de los emigrantes, que pueden tener un coche comprado en Alemania hace siete años, que lo tienen matriculado recientemente en nuestro país, y tampoco lo contempla el decreto?

En seguridad, ustedes dan datos parciales. El 70 por ciento de los accidentes mortales son producidos fundamentalmente por exceso de velocidad. Aquí podemos seguir con el cinismo de la modernización del parque de vehículos, con unas normas de seguridad vial que no respeta o que no respetamos nadie, superando el 80 por ciento de los vehículos que circulan por cualquier autovía o autopista los 140 kilómetros/hora normalmente; y, mientras tanto, seguimos teniendo 6.000 muertos/año y un coste social de casi un billón de pesetas, si sumamos todos los costes de seguros y gastos que produce esta mortalidad infernal que estamos sufriendo. Por tanto, me parece un absoluto cinismo presentar la modernización relacionada directamente con la seguridad. Insisto, también existen las ITV y otras medidas complementarias.

Medio ambiente. La Agencia europea de Medio Ambiente dice que la evolución de las emisiones de dióxido de carbono debidas al transporte motorizado impedirán cumplir cualquier objetivo en lo referente a la reducción de emisiones de gases de invernadero. Al mismo tiempo, España ha incumplido su compromiso de estabilizar las emisiones de óxido de nitrógeno, suscrita en el Protocolo de Sofía en 1988.

El Gobierno español, a instancias de la industria del automóvil y de la industria refinera nacional, ha estado dinamitando la regulación a nivel europeo para la

adopción de estándares más estrictos en las emisiones de los vehículos y para la composición de los carburantes, el programa Auto-oil, que próximamente se votará en el Parlamento Europeo. Esperemos para ver la posición de nuestro país.

Además, parece que los fabricantes de automóviles no tienen pensado asumir responsabilidad en la recogida y el reciclaje de los vehículos achataados. Nos parece preocupante también la acumulación sistemática de vehículos achataados, respecto a los que todavía no hay un plan en colaboración con las industrias de fabricación de automóviles para que gestione esta chatarra, que en muchos casos contiene materiales tóxicos y peligrosos que no se gestionan como tales y se almacenan de manera descontrolada y visible en las afueras de muchas de nuestras ciudades, produciendo grave impacto de muchos tipos.

Tampoco se hacen responsables de la fiabilidad de los catalizadores a lo largo de la vida del vehículo. Nos parece indispensable trabajar con la industria del automóvil para producir una gestión adecuada de todos esos residuos y la reutilización, en muchos casos posible, de las propias piezas de los automóviles. Estimamos que no cumple los objetivos de mejorar la seguridad y el medio ambiente, entre otras cosas porque es verdad que un solo vehículo nuevo produce menor contaminación, pero estamos incentivando sistemáticamente la venta y la aparición de miles de automóviles en las carreteras, y la suma de todo eso es mucho mayor que la reducción que puede producir en consumo un vehículo nuevo. Mientras tanto, seguimos echando en falta inversiones mucho más importantes para el transporte público, en definitiva nuevas inversiones en trenes de cercanías, en medidas que mejoren los accesos a las grandes ciudades, medidas disuasorias para evitar estas riadas de vehículos que entran en las grandes ciudades, y que podrían reducirse mejorando la accesibilidad del transporte público. Apuesten ustedes por invertir mucho más en trenes de cercanías, ahí sí son visibles los resultados obtenidos en Madrid, el impacto que han tenido esos planes de cercanías, todavía francamente mejorables y trasladables a muchas comunidades autónomas, y tratar de que la gente utilice cada vez menos su vehículo privado.

Por ello Izquierda Unida se va a abstener en la votación de este decreto.

Nada más y muchas gracias.

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

Finalizado el debate, vamos a proceder a la votación sobre la convalidación o derogación del Real Decreto-ley número 6/1997, de 9 de abril, por el que se aprueba el programa denominado Prever para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 296; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda en consecuencia convalidado el real decreto-ley.

¿Algún grupo parlamentario ha pedido la tramitación como proyecto de ley del real decreto-ley convalidado? **(Pausa.)** Sí, señor Mardones.

Se somete en consecuencia a votación la tramitación como proyecto de ley del real decreto-ley.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos 314; a favor, 314.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad del Pleno la tramitación como proyecto de ley.

ENMIENDAS DEL SENADO:

— **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DE MODIFICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DEL RÉGIMEN ELECTORAL GENERAL PARA LA TRASPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA 94/80/CEE, DE ELECCIONES MUNICIPALES (Número de expediente 121/000020)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto noveno del orden del día: Enmiendas del Senado al proyecto de ley orgánica de modificación de la del Régimen Electoral General para la trasposición de la Directiva europea número 94/80/CEE, de elecciones municipales.

¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Alcaraz. **(Rumores.)**

¡Silencio, señorías! **(Pausa.)**

Puede comenzar, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, de manera extraordinariamente breve, como exige la cortesía y el consenso en este caso, simplemente decir que esta intervención sirva para fijar posición a favor de las enmiendas que llegan del Senado, todas ellas, a nuestro modo de ver, técnicas o de estilo que mejoran el texto, salvo quizás en una cuestión en la que los diversos grupos del Senado presentaron una enmienda conjunta para mejorar. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Alcaraz.

Ruego silencio a quienes están estableciendo diálogos paralelos a la intervención del señor Alcaraz. Tie-

nen sus despachos y otras dependencias en la Cámara para realizar ese tipo de contactos. ¡Señor Ortiz!

Continúe, señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Muchas gracias, señor Presidente.

Decía que solamente tiene cierta entidad una de las enmiendas avalada por el consenso de los diversos grupos, que a nuestro modo de ver mejora el texto que salió de esta Cámara porque sitúa en sus justos términos lo que creo era voluntad de esta Cámara de ampliar, en la medida de lo posible, el derecho al sufragio activo y pasivo para los extranjeros en las elecciones municipales.

Lamentamos, pese a todo, que no se admitiera una enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que trataba de ampliar el sentido de esta reforma de la Ley Electoral para que también se vieran beneficiados de dicha reforma aquellos ciudadanos de otros estados que se encuentran entre nosotros acogidos al derecho de asilo. No se consideró oportuno por los demás grupos pero, pese a lamentar esta cuestión, insisto en que nos satisface mucho la ley que hoy se va a aprobar.

Como ya manifestamos en alguna ocasión durante los trámites previos, a nuestro modo de ver es una manera más, una manera tímida que aborda solamente algún aspecto particular, pero no por ello menos importante en la vida democrática, como es la vida democrática local, en el proceso de construcción de la Europa política, de la Europa democrática, superando esas reticencias, ese déficit democrático que muchas veces nuestro grupo ha venido denunciando. En definitiva, se trata no sólo de favorecer que los ciudadanos europeos puedan ejercer derechos democráticos con independencia del Estado en que residan, sino también de que Europa sea un espacio abierto a la participación política y democrática para ciudadanos que vienen desde más allá de sus fronteras.

Simplemente quisiera anunciar que nuestro grupo va a adoptar una posición activa en defensa de lo que, a partir de ahora, se deduce políticamente de la reforma que hoy culmina, en un doble sentido. En primer lugar, vamos a hacer una labor de control del Gobierno para que se impulsen los tratados en régimen de reciprocidad con estados que no son de la Unión Europea, para favorecer que el mayor número posible de personas residentes en España se beneficien de esa reforma. En segundo lugar, lo anunciamos ya, vamos a plantear iniciativas diversas para que desde este mismo momento, sin esperar la llegada de un año electoral, se estudien de la mejor manera posible, diversas actuaciones que posibiliten una auténtica explicación detallada, adecuada y adaptada a las necesidades concretas para que los ciudadanos extranjeros que ya viven entre nosotros —y en algunas zonas son muchos

afortunadamente—, estén al tanto del derecho del que a partir de hoy van a poder disfrutar.

Reitero mi satisfacción. Creo que es una buena reforma, aunque, insisto, nos hubiera gustado que incluyese algún punto más. Con independencia de eso creo que es uno de los días en que esta Cámara tiene que sentirse satisfecha porque se ha ampliado la democracia, la participación política en nuestro país, siquiera sea en el ámbito local.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Paniagua.

El señor **PANIAGUA FUENTES**: Gracias, señor Presidente.

Simplemente quiero destacar que las modificaciones que ha introducido el Senado son fundamentalmente de redacción y lingüística.

Como ya se ha hecho otras veces en el Congreso de los Diputados, la reforma de los artículos 85, 176, 177, 178 y uno nuevo el 87 bis de la Ley orgánica del Régimen Electoral General, se ha hecho con el mismo espíritu con que desde 1985 se han venido haciendo los cambios en la Ley Electoral: por consenso prácticamente unánime.

En este caso el Tratado de la Unión, y por tanto la directiva que tal Tratado implicaba, condicionaba que los ciudadanos europeos pudieran no solamente ejercer el derecho de voto sino también la posibilidad de ser elegidos. Por tanto, en la reforma del artículo 13 de nuestra Constitución, que se hizo el 27 de agosto de 1992, se introdujeron las dos palabras en referencia al sufragio activo y al sufragio pasivo. En este artículo 13, si SS.SS. tienen la paciencia y el humor de recordar las discusiones que provocaron los derechos políticos que recoge nuestra Constitución en el artículo 23, verán que ya se discutió —es algo que se discute permanentemente—, si los que no son nacionales, dentro de la tradición de lo que es el Estado-nación que solamente se supone lealtad a los miembros del mismo, podían ser sujetos de valores políticos y, por tanto, de derechos políticos. En el preámbulo de la única reforma que hicimos de nuestra Constitución se hablaba de una incipiente nacionalidad europea. En este sentido la Ley Electoral ha posibilitado que ciudadanos extranjeros, no sólo los de la Unión Europea sino también de aquellos otros países que tienen tratado específico con España, pudieran no sólo votar sino ser elegidos representantes en los ayuntamientos.

Nos alegramos de que este trámite haya sido cumplido; que el mismo espíritu de consenso que tuvimos aquí en la Ponencia y después en el Pleno, sobre lo que ha significado la reforma de la Ley Electoral, haya existido en el caso del Senado y vamos a votar, como

hemos hecho anteriormente, toda reforma de la Ley Electoral que haya sido consensuada.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Paniagua.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Vera Pro.

El señor **VERA PRO**: Gracias, señor Presidente.

Intervengo para resaltar la gran importancia de este proyecto de ley que va a permitir que a partir de 1999 los ciudadanos de la Unión Europea residentes en España puedan votar y puedan ser elegidos en nuestras elecciones municipales y, además, que lo hagan en las mismas condiciones que nuestros ciudadanos. Ello va a favorecer, sin duda alguna, su integración real y efectiva en nuestro país y supone, a juicio de mi grupo, un paso decisivo en la consecución de una verdadera Europa de los ciudadanos.

En este último trámite formalizamos hoy la reforma de la Ley Electoral como consecuencia de nuestro compromiso con Europa, de ahí que nuestro grupo parlamentario haya valorado siempre muy positivamente el proyecto de ley presentado por el Gobierno, porque significa la aplicación efectiva del principio de igualdad y no discriminación entre ciudadanos nacionales y no nacionales, y es la lógica culminación del derecho de libre circulación y residencia consagrados en el Tratado de la Unión Europea.

La reforma de nuestra Ley Electoral finaliza hoy en este trámite, habiendo alcanzado un amplio consenso que se ha puesto de manifiesto a lo largo de toda su tramitación parlamentaria. También en el Senado, como ha dicho el señor Alcaraz, se ha puesto de relieve este alto grado de acuerdo, y así se han presentado una serie de enmiendas, algunas de ellas por el conjunto de grupos representados en la Cámara Alta. Algunas enmiendas son técnicas, pero fundamentalmente una, a la que también ha hecho referencia el señor Alcaraz, supone un avance importante conforme a la anterior redacción. En los trabajos de la Comisión Constitucional teníamos perfectamente claro cuál era el criterio que queríamos expresar cuando incorporamos al texto del proyecto remitido por el Gobierno un apartado de concordancia normativa con el artículo 13.2 de la Constitución. Se trataba de incorporar, siguiendo esta previsión constitucional, como titulares del derecho a sufragio pasivo en las elecciones municipales, junto a los ciudadanos de la Unión Europea que residen en España, a aquellos otros ciudadanos cuyos países de origen reconocen a los ciudadanos españoles el mismo derecho en los términos de un tratado, aunque no sean países pertenecientes a la Unión Europea, como puede ser el caso de Noruega, que de hecho, como todos ustedes recordarán, estos ciudadanos ya pudieron votar y participar en nuestras elecciones de 1995. El reflejo en nuestra Ley Electoral de es-

te derecho reconocido en la Constitución, incorporándolo como punto b) del apartado primero del artículo 177 y no dentro del punto a) del mismo apartado, podía dar lugar a una mala interpretación del precepto y por ello a una mala interpretación de la verdadera voluntad del legislador, pues, en efecto, pudiera parecer que para poder ejercer el derecho de sufragio pasivo se exigiera no sólo tener la condición de ciudadano de la Unión Europea, sino también la reciprocidad con el Estado en cuestión. Con la corrección introducida en el Senado queda perfectamente aclarado que el artículo 177 establece que son elegibles en nuestras elecciones municipales todas las personas residentes en España que bien tengan la condición de ciudadanos de la Unión Europea, o bien sean nacionales de países que reconozcan a los españoles el mismo derecho en los términos de un tratado, y no ambas circunstancias al mismo tiempo. Por todo ello, señor Presidente, el Grupo Parlamentario Popular va a votar favorablemente estas enmiendas.

Termino no sin antes expresar el deseo de mi grupo parlamentario de que este espíritu y voluntad de consenso seamos capaces de mantenerlo para ulteriores reformas que es necesario hacer en nuestra Ley Electoral con carácter puntual. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a la necesidad o a la conveniencia de hacer coincidir las elecciones municipales y autonómicas del año 1999, previstas para el mes de mayo, con las elecciones europeas, que están previstas también para el mes de junio de dicho año 1999.

Nada más y muchas gracias. **(Varios señores Diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vera.

Vamos a proceder a la votación de las enmiendas del Senado al proyecto de ley orgánica de modificación de la Ley Orgánica del Régimen Electoral General para la trasposición de la directiva mencionada, de elecciones municipales.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 316; a favor, 315; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las enmiendas del Senado.

Si no existe objeción por parte de ningún grupo parlamentario, someto a votación final el conjunto del proyecto, dado el carácter orgánico del mismo. Votación, por tanto, sobre el conjunto del proyecto por su naturaleza orgánica.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 316; a favor, 316.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado finalmente el proyecto por unanimidad y con carácter orgánico.

DICTÁMENES DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS EXTERIORES SOBRE CONVENIOS INTERNACIONALES:

El señor **PRESIDENTE:** Voy a someter a votación por asentimiento, con base en el artículo 83, los dictámenes de la Comisión de Asuntos Exteriores sobre convenios internacionales. En consecuencia, si alguno de ellos suscita reparo u oposición, ruego que lo pongan de manifiesto y si no, en caso contrario, lo entenderemos aprobado por asentimiento.

— **CONVENIO DE SEGURIDAD SOCIAL ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y UCRANIA, FIRMADO AD REFERENDUM EN MADRID EL 7 DE OCTUBRE DE 1996 (Número de expediente 110/000092)**

El señor **PRESIDENTE:** Convenio de Seguridad Social entre el Reino de España y Ucrania, firmado *ad referendum* en Madrid el 7 de octubre de 1996.

¿Algún reparo? **(Pausa.)** Se entiende aprobado por asentimiento.

— **ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA DE BULGARIA RELATIVO A LA READMISIÓN DE PERSONAS EN SITUACIÓN IRREGULAR, HECHO EN SOFÍA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1996 (Número de expediente 110/000093)**

El señor **PRESIDENTE:** Acuerdo entre el Reino de España y la República de Bulgaria relativo a la readmisión de personas en situación irregular, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996. **(Pausa.)**

Se entiende aprobado por asentimiento.

— **CANJE DE NOTAS CONSTITUTIVO DE ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y BULGARIA EN MATERIA DE SUPRESIÓN DE VISADOS A TITULARES DE PASAPORTES DIPLOMÁTICOS, HECHO EN SOFÍA EL 16 DE DICIEMBRE DE 1996 (Número de expediente 110/000094)**

El señor **PRESIDENTE:** Canje de notas constitutivo de acuerdo entre España y Bulgaria en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Sofía el 16 de diciembre de 1996.

¿Alguna oposición? **(Pausa.)** Se entiende aprobado por asentimiento.

— **ENMIENDA AL CONVENIO DE BASILEA SOBRE EL CONTROL DE MOVIMIENTOS**

TRANSFRONTERIZOS DE LOS DESECHOS PELIGROSOS Y SU ELIMINACIÓN, ADOPTADA POR LA TERCERA REUNIÓN DE LA CONFERENCIA DE LAS PARTES EN GINEBRA EL 22 DE SEPTIEMBRE DE 1995 (Número de expediente 110/000095)

El señor **PRESIDENTE:** Enmienda al Convenio de Basilea sobre el control de movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, adoptada por la tercera reunión de la Conferencia de las Partes en Ginebra el 22 de septiembre de 1995. **(Pausa.)**

Al no haber reparos, se entiende también aprobado por asentimiento.

— **DENUNCIA DEL ACUERDO DE NAVEGACIÓN Y TRANSPORTE MARÍTIMOS ENTRE EL GOBIERNO DE ESPAÑA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE SENEGAL, FIRMADO EN DAKAR EL 6 DE DICIEMBRE DE 1979 (Número de expediente 110/000096)**

El señor **PRESIDENTE:** Denuncia del Acuerdo de navegación y transporte marítimos entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República de Senegal, firmado en Dakar el 6 de diciembre de 1979. **(Pausa.)**

Se entiende aprobado por asentimiento de la Cámara.

— **CANJE DE NOTAS CONSTITUTIVO DE ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y TÚNEZ EN MATERIA DE SUPRESIÓN DE VISADOS A TITULARES DE PASAPORTES DIPLOMÁTICOS, HECHO EN MADRID EL 27 DE DICIEMBRE DE 1996 (Número de expediente 110/000097)**

El señor **PRESIDENTE:** Canje de notas constitutivo de Acuerdo entre España y Túnez en materia de supresión de visados a titulares de pasaportes diplomáticos, hecho en Madrid el 27 de diciembre de 1996. **(Pausa.)**

Si no se formula ningún reparo, también se entiende aprobado por asentimiento.

— **PROTOCOLO AL CONVENIO DE 1979 SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA TRANSFRONTERIZA A LARGA DISTANCIA, RELATIVO A REDUCCIONES ADICIONALES DE LAS EMISIONES DE AZUFRE, HECHO EN OSLO EL 14 DE JUNIO DE 1994 (Número de expediente 110/000098)**

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, Protocolo al Convenio de 1979 sobre contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia, relativo a reduccio-

nes adicionales de las emisiones de azufre, hecho en Oslo el 14 de junio de 1994. **(Pausa.)**

Al no formularse oposición, también se entiende aprobado por asentimiento.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

— **PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Número de expediente 121/000035)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto XI del orden del día: Debates de totalidad de iniciativas legislativas. En primer término, el proyecto de ley de modificación de la Ley 27 de 1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se han presentado tres enmiendas de totalidad por los grupos de Izquierda Unida, Socialista y Mixto, que se despacharán una vez que el Ministro de Fomento, señor Arias-Salgado, haya presentado el proyecto en nombre del Gobierno.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señor Presidente, señorías, tengo la satisfacción de presentar ante la Cámara un proyecto de ley por el que se modifica la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del año 1992. Las razones por las que se presenta este proyecto de ley de modificación se encuentran fundamentalmente en el acuerdo de investidura y de gobernabilidad entre el Partido Popular y Convergència i Unió, asumido por el Gobierno. Se trata de un acuerdo público, hecho público por las partes, y diría que también de un acuerdo habitual en el funcionamiento de los regímenes parlamentarios.

Los objetivos de ese acuerdo entre el Partido Popular y Convergència i Unió, asumidos por el Gobierno y trasladados al discurso de investidura del Presidente del Gobierno, son los siguientes. En primer término, y de manera principal, arbitrar la participación de las comunidades autónomas con la mayor intensidad posible en la estructura organizativa de las autoridades portuarias, dado el extraordinario impacto que tiene el funcionamiento de los puertos sobre el territorio de las comunidades autónomas. Esta participación se ha concebido, como tendré ocasión de explicar, desde la perspectiva del mantenimiento del principio de unidad de gestión de los puertos, que nos parece de extraordinaria importancia para garantizar justamente la defensa del interés general. En segundo término, con los acuerdos se trata de establecer un marco tendente a favorecer la libre competencia leal entre los puertos. En tercer término, se trata de dotar al sistema portuario español y a los puertos que lo integran de la flexibi-

lidad necesaria para mejorar su posición competitiva en el mercado. Finalmente, no se olvida la garantía de la defensa del interés general.

Para conseguir estos fines, para alcanzar estos objetivos, se hace una reforma limitada de la vigente Ley de Puertos, que se atiene estrictamente a las cláusulas del acuerdo político del que trae causa la modificación del proyecto de ley. En esta modificación, por tanto, se atiende a lo siguiente. Se busca reforzar la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias. Se aspira a regular la participación de las comunidades autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general a través de la designación de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias. Se busca también profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias. Se pretende configurar al Ente Público Puertos del Estado como órgano encargado del control de las facultades que se ejercen en nombre del Estado, de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal. Se trata también de introducir la libertad tarifaria de las autoridades portuarias, sin más límites que los que se deducen del objetivo de autofinanciación y los que resulten del mantenimiento de un marco de libre y leal competencia, evitando prácticas abusivas en relación a tráfico cautivos, así como actuaciones discriminatorias u otras acciones análogas. Finalmente, se busca dotar de nueva configuración al fondo de contribución para eliminar cualquier discrecionalidad, tanto en las aportaciones al mismo por parte de las autoridades portuarias como en la distribución de dicho fondo entre las propias autoridades portuarias.

De la reforma que hoy se propone a la Cámara querría destacar tres ejes: en primer lugar, el principio de unidad de gestión, que se aspira a mantener dando esa intensa participación a las comunidades autónomas en la estructura organizativa de las autoridades portuarias; en segundo lugar, los mecanismos que se introducen en el proyecto de ley para reforzar la autonomía funcional y de gestión de los puertos y, finalmente, los mecanismos básicos que contiene el proyecto de ley para garantizar la defensa del interés general.

La ley parte del principio de unidad de gestión de los puertos y subordina el mecanismo de reforma de la ley vigente a este principio de unidad de gestión de los puertos, y ello por diversas razones. En primer lugar, los puertos no son simples obras de infraestructura ubicadas sobre el dominio público portuario, sino que son organizaciones unitarias de gestión, en un sector clave para la economía nacional, en el ejercicio de su función de intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres. En segundo lugar, hay competencias estatales que son por su propia naturaleza intransferibles y que se han de prestar en los puertos, como son la policía de fronteras sobre personas y bienes,

comercio y sanidad exterior, fronteras, aduanas, control y seguridad de tráfico marítimo y señalización marítima. En tercer lugar, desde un punto de vista lógico, no resulta admisible compartimentar el régimen jurídico y la administración del puerto en distintas unidades en atención al tipo de actividades que se realicen en las distintas partes del espacio portuario; y desde un punto de vista técnico, tal división llevaría a perjudicar seriamente la prestación de servicios portuarios. Es decir que el proyecto de ley, para mantener el principio de unidad de gestión, se inclina por la existencia de una administración única en los puertos y no por la concurrencia de dos administraciones: una, que podría ser titular de competencias de gestión transferibles a las comunidades autónomas, y otra, que sería titular de competencias de gestión que por su propia naturaleza son estatales e intransferibles a las comunidades autónomas. Se ha optado, por tanto, por mantener ese principio de unidad de gestión y, consecuentemente, una unidad de administración.

Por tanto, la deseable incorporación de las comunidades autónomas al ámbito de gestión de los puertos de interés general resulta posible, sin violentar la distribución competencial establecida en la Constitución, a través de la participación de aquéllas en los órganos de gobierno de las autoridades portuarias, procedimiento que permite mantener la naturaleza jurídica de las autoridades portuarias como órganos de la Administración del Estado, si bien con una integración de las comunidades autónomas en su gestión a través de la designación del presidente y la regulación de la composición del consejo de administración de las autoridades portuarias dentro de los límites fijados en el proyecto de ley. La asignación a las comunidades autónomas de la competencia de nombramiento y separación de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias permite a aquéllas incorporar sus legítimos intereses económicos y territoriales a la gestión portuaria.

Por otra parte, dada la naturaleza de interés general de los puertos considerados y, por tanto, de su condición de infraestructuras de carácter extraterritorial, caracterizadas básicamente porque su zona económica de influencia abarca varias comunidades autónomas o atiende a tráficos internacionales, se impone su pertenencia a un sistema que debe desarrollar los objetivos generales definidos por la política portuaria del Gobierno. Por ello, el proyecto de ley establece un equilibrio competencial entre las funciones y objetivos asignados a las autoridades portuarias y las funciones y objetivos asignados directamente al Ministerio de Fomento o al Ente Público Puertos del Estado, como órgano especializado en materia portuaria para el ejercicio de las funciones de coordinación y control, o a otros departamentos de la Administración general del Estado. Además, la actividad portuaria es muy plural, lo cual en mayor medida aconseja el mantenimiento

del principio de unidad de gestión y necesita para su desarrollo el consenso desde distintas sensibilidades. Por ello el proyecto de ley, al establecer la composición de los consejos de administración, máximo órgano de gobierno de los puertos de interés general, garantiza la presencia de representantes de las tres administraciones, central, autonómica y local, de las cámaras de comercio, industria y navegación, de las organizaciones empresariales y sindicales, así como de otros sectores relevantes en dicha actividad.

El segundo gran eje en torno al cual gira la reforma de la ley vigente, señorías, es el reforzamiento de la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias. Esta voluntad de autonomía de gestión responde a criterios de racionalidad interna del sector, por cuanto hay experiencias ampliamente contrastadas que demuestran que dicho modelo es el que garantiza los mayores niveles de eficiencia y de eficacia en la prestación de los servicios portuarios. De hecho, todas las modificaciones normativas que se han producido en el mundo en los últimos años, sin perjuicio de los muy distintos regímenes que rigen en los diversos países, en todos sin embargo se hacen modificaciones tendentes al reforzamiento de la autonomía funcional de las autoridades portuarias. En España, hasta 1993, convivieron dos modelos de gestión: los puertos dotados de estatuto de autonomía y las juntas de puertos, organismos autónomos comerciales sometidos a la Ley de Entidades Estatales Autónomas. Del estudio comparado de estos modelos se concluye, sin ningún género de dudas, que todos los ratio de gestión indican como más aconsejable el modelo de puerto autónomo, dentro del cual desarrollaban sus actividades en aquellos años los puertos de Barcelona, Bilbao, Valencia y Huelva, frente al de organismo descentralizado, que era por el que se regían los restantes puertos de interés general. **(El señor Vicepresidente, Fernández-Miranda y Lozana, ocupa la Presidencia.)** La ley de 1992 vino a unificar ambos modelos de gestión con la creación de las autoridades portuarias como entes públicos, pero recortó, por no decir que anuló, toda la autonomía de que gozaban aquellos puertos que hasta entonces se habían regido con una mayor autonomía funcional. Este fue uno de los motivos por el que la vigente Ley de Puertos está impugnada ante el Tribunal Constitucional por algunas comunidades autónomas. No ha recaído todavía sentencia pero, en todo caso, se hace desde la perspectiva de la excesiva centralización que introdujo la Ley de Puertos del año 1992 con respecto a la administración de los puertos.

El proyecto de ley que hoy se somete a la Cámara da un paso sustantivo en el reforzamiento de la autonomía de gestión de las autoridades portuarias en materias básicas como las que se refieren, entre otras, al régimen económico, presupuestario y patrimonial, a la gestión del dominio público, a la política de recursos humanos o a la gestión comercial. En lo que se refiere

al régimen presupuestario, el proyecto de ley reconoce la capacidad de las autoridades portuarias para aprobar sus propios proyectos de presupuestos anuales y sus programas de actuación, inversiones y financiación, los cuales, de conformidad con lo establecido en la Ley General Presupuestaria, habrán de incorporarse con los trámites y procedimientos habituales a los presupuestos generales del Estado. Las autoridades portuarias también tienen competencia para aprobar sus propios balances, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la entidad y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, aprobando el porcentaje de los mismos con destino a reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de las inversiones y para el adecuado funcionamiento de la entidad.

Por lo que se refiere al régimen económico, las autoridades portuarias recaudan la totalidad de las tarifas portuarias por la prestación de servicios en régimen de gestión directa, así como la totalidad de los cánones por concesiones y autorizaciones, tanto por el uso privativo de suelo portuario como por la prestación de los servicios de actividades comerciales e industriales. El proyecto de ley introduce además una importante novedad. Las autoridades portuarias tendrán capacidad para fijar sus propias tarifas, dentro de una estructura común establecida por el Ministerio de Fomento, al que corresponderá el establecimiento de los elementos esenciales de las mismas. Estas tarifas deberán garantizar el objetivo de autofinanciación, evitar prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos, así como prácticas discriminatorias y otras análogas. El proyecto de ley establece, sin embargo, un régimen transitorio para dar paso al actual sistema de tarifas hasta un régimen de prácticamente plena liberalización del régimen tarifario. Se trata de un período transitorio para garantizar un proceso gradual de adaptación a la libre competencia en el ámbito tarifario.

Por lo que se refiere a la gestión del dominio público, el proyecto de ley también concede plena capacidad a las autoridades portuarias para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, así como para suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en régimen de gestión indirecta en la zona de servicios del puerto. Es necesario destacar que son justamente los servicios prestados en régimen de gestión indirecta los que tienen más incidencia en el coste de estancia de un buque en el puerto y, por tanto, esta competencia asignada a las autoridades portuarias tiene una importancia económica decisiva en la capacidad competitiva de los puertos. Otro aspecto particularmente importante para reforzar la autonomía de gestión y de funcionamiento de las autoridades portuarias se refiere a la política de personal. Ninguna organización es plenamente autónoma si no dispone de los instrumentos necesarios para fijar dentro de un marco legal, como es lógico, su propia política de personal. En este

sentido, el proyecto de ley establece la libertad de las autoridades portuarias para nombrar y separar a su personal directivo, aprobar su régimen retributivo, definir la política general de recursos humanos y establecer los criterios para la negociación colectiva de las condiciones de trabajo de su personal, sin más límites que los derivados del obligado cumplimiento de la normativa laboral y presupuestaria. Por último, el proyecto de ley establece la total capacidad de las autoridades portuarias para gestionar su propia política comercial internacional, lógicamente con respeto a las competencias propias que correspondan a los ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores. En conjunto, todas estas atribuciones que se delimitan de manera precisa en el proyecto de ley que se propone a la Cámara incrementan sustancialmente la autonomía de gestión de las autoridades portuarias.

El último eje, señorías, al que quería referirme es la defensa del interés general. Se trata de la gestión de puertos de interés general y, por tanto, la defensa del interés general no solamente es imprescindible y obvia sino que es de sentido común por tres razones. Primera, porque la zona económica de influencia del puerto de interés general afecta o puede afectar a varias comunidades autónomas. Es decir, la capacidad exportadora e importadora y el desarrollo económico de éstas vienen de alguna manera condicionados por la oferta infraestructural y de servicios que presente el puerto. Segunda, porque los puertos deben atender tráficos internacionales o de cabotaje nacional, es decir, de tráfico que desarrolla las relaciones marítimas entre comunidades autónomas del litoral español. Tercera, porque es responsabilidad de la Administración central del Estado adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar que la gestión de los puertos no suponga distorsión de competencias entre comunidades autónomas ni dé lugar a desequilibrios territoriales.

El proyecto de ley incluye una serie de funciones y objetivos del Ministerio de Fomento, departamento al que se adscriben los organismos portuarios, los cuales serán ejercidos bien directamente, bien a través de Puertos del Estado, que se configura como el órgano de coordinación, supervisión y control del sistema portuario en el ejercicio de las competencias que son propias e irrenunciables del Estado. El esquema planteado pasa por la definición de un terreno común o marco de libre y leal competencia entre puertos de interés general que surja del consenso de todos los actores involucrados en la actividad, autoridades portuarias y usuarios, dentro de los límites que establezca la legislación vigente y de conformidad con los criterios de política económica y de transporte del Gobierno y su posterior control para garantizar el cumplimiento del mismo. De ahí la obligación establecida en el proyecto de ley de que el Ente Público Puertos del Estado elabore anualmente un informe relativo a la ejecución de la política portuaria que el Ministerio de Fomento

elevará a las Cortes Generales para su conocimiento y, en su caso, debate. Los instrumentos fundamentales que se consagran en el proyecto de ley para garantizar la coordinación del sistema portuario, a través de la definición de sus objetivos así como de los objetivos generales de gestión de las autoridades portuarias, son los planes de empresa, planes que habrán de acordar las respectivas autoridades portuarias con Puertos del Estado en el marco fijado por el Ministerio de Fomento. Dichos planes deberán comprender, como mínimo, un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión y la programación de inversiones de cada una de las autoridades portuarias. Los planes de empresa constituyen el instrumento de gestión que habrá de servir de base posteriormente para la redacción, por parte de las autoridades portuarias, de sus correspondientes programas de actuación, inversiones y financiación, así como de los presupuestos de explotación y de capital.

Querría, señorías, concluir haciendo una particular mención a otros aspectos, como son los que se refieren al fondo de contribución y a la permanencia del fondo de financiación y solidaridad. Respecto a la existencia del fondo de contribución, es conveniente recordar previamente que el sistema portuario español de titularidad estatal disfruta de una situación de fiscalidad especial, en virtud de la cual los puertos no pagan el Impuesto sobre Sociedades. Por el contrario, deben aportar unas cantidades al fondo de contribución, que no son reintegrables, con destino a la financiación de inversiones, dando prioridad a aquellos proyectos de mayor rentabilidad social. Este esquema, especialmente conveniente para el sistema portuario, supone aportaciones inferiores a las que serían exigibles a través del Impuesto sobre Sociedades y que, además, se reinvierten íntegramente en el sistema, permitiendo de esta forma contribuir en la medida de lo posible a alcanzar los objetivos de autofinanciación del conjunto del sistema. El proyecto de ley mantiene el criterio de que las aportaciones de las autoridades portuarias al fondo deben ser regladas a través de la aplicación de los índices o fórmulas que apruebe el Ministerio de Fomento, que incorpore como variables, indicadores o conceptos económicos vinculados a la gestión portuaria, e introduce como novedad que su distribución debe ser realizada a través de un órgano colegiado, integrado por los presidentes de las autoridades portuarias y presidido por el presidente del ente público Puertos del Estado.

Respecto al fondo de financiación y solidaridad, el proyecto de ley establece que estará constituido por las cantidades que voluntariamente las autoridades portuarias, con excedentes de tesorería, pongan a disposición de otras con el interés que en cada caso se fije, de acuerdo con las condiciones de mercado. Corresponderá a Puertos del Estado autorizar previamente las

operaciones canalizadas a través del fondo de financiación, a fin de que la autorización del mismo no suponga beneficios económicos o transferencias de crédito sin contraprestación ni implique cualquier otra medida que dificulte o distorsione la libre competencia entre los puertos de interés general. Este fondo va a permitir a las autoridades portuarias disponer de otra fuente de financiación externa cuando hayan agotado su capacidad de endeudamiento establecida en los Presupuestos Generales del Estado.

Con ello, señor Presidente, señorías, concluyo. Creo que se podría finalizar esta intervención poniendo de relieve lo que es casi un axioma, por ser universalmente aceptado. Cualquier modelo portuario debe integrar las peculiaridades históricas, económicas, sociales y políticas del país. Pues bien, el modelo portuario propuesto en el proyecto de ley que el Gobierno presenta a la Cámara responde a la concepción tradicional española que consagra el puerto como de dominio público de titularidad estatal; responde a los principios de autonomía de gestión y funcionamiento, de conformidad con las corrientes económicas más avanzadas en la materia; compagina el desarrollo de las actividades comerciales, con sujeción a criterios empresariales y desburocratizados, con el mantenimiento de obligaciones del servicio público e incorpora a las comunidades autónomas al ámbito de gestión de los puertos como expresión también en este sector de la organización política española, establecida en la Constitución como Estado de las autonomías.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Ministro.

Para la defensa de la enmienda a la totalidad presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor Presidente, señorías, he escuchado con atención los 20 minutos de disertación del señor Ministro, disertación para presentar algo que él decía que obedece a un modelo de puertos concreto. Ha hecho usted un esfuerzo por unir a ese modelo una organización y una estructuración económica y la verdad, señor Ministro, es que para nosotros precisamente de lo que adolece el proyecto no es de la primera parte de su intervención, sino de toda la segunda en la que, de los 20 minutos, ha intervenido usted un cuarto de hora. El proyecto que ustedes proponen, para los socios que les apoyan, está siendo insuficiente. El proyecto que usted nos propone obedece fundamentalmente a lo que usted ha dicho al principio: a los pactos de investidura y a los compromisos que ustedes tenían para intentar ir a otro modelo de puertos.

Yo voy a intentar argumentar la enmienda a la totalidad, para devolver el proyecto al Gobierno, enmienda

que no pretende ser destructiva, porque hay una parte de filosofía de la propuesta que podríamos discutir y estar de acuerdo, pero lo hacemos para que usted madure las presiones que se van a dar, vía enmiendas, por parte de los socios que a usted le apoyan, en las tres vertientes que lo hacen: vamos a tener cesión de titularidad o no, para saber de quién es; vamos a ver cómo se participa en los consejos rectores, cómo participan las comunidades, cómo participan no solamente en un lado sino también en la estructura del Estado, donde se administra la titularidad del propio Estado; y va a darse también con esa filosofía de introducción de actividades en los puertos, que ahora mismo no se da, eso de los hoteles y los restaurantes; o se va a dar también en otras vertientes, que plantean los socios que le apoyan a usted, que vienen a demandar la prolongación de las concesiones para ir a un proceso, en suma, y en román paladino, no de más competencias para las comunidades autónomas, sino de un concepto de vida portuaria de liberalización de la actividad bajo la pretensión de una propiedad estatal pero que se administra libremente.

Esa liberalización como fondo es lo que nosotros no compartimos, no todas las demás canciones. Ustedes han puesto una música de acompañamiento, el chin chin pun, chin chin pun, pero el meollo no es el chin chin pun es la letra que ustedes proponen, y es lo que nosotros no compartimos. Ustedes carecen de un modelo portuario; ustedes carecen de un modelo en cuanto a cómo se va a administrar, cómo participan los municipios, cuál va a ser el papel de los municipios. Se lo podíamos preguntar a todos, sin distinción de colores: a los que gobierna el PP, a los que gobierna CiU, a los que gobierna el PSOE y a los que gobierna Izquierda Unida. ¿Cómo van a participar? ¿Cómo son ellos receptores? ¿De qué manera participan las comunidades que no tienen puertos? ¿O acaso el puerto de Barcelona es solamente el puerto de Cataluña? ¿Por dónde sale la producción de Zaragoza? ¿O acaso los puertos de Asturias son solamente de Asturias? ¿Por dónde sale la producción de León? ¿O acaso por Valencia no sale la producción de Madrid? Hay un diseño intermodal de la comunicación, de la salida de nuestra producción, de nuestras mercancías, de nuestros viajeros, que une ferrocarril, carreteras y puertos, de tal forma que las grandes inversiones que se están haciendo en el puerto de Bilbao las hace el Estado con un acción intermodal para meter el ferrocarril y la carretera. ¿Es eso sólo de la autoridad portuaria, o es de un interés más global? Por tanto, hay que combinar la participación de un concepto de Estado diferente en todas las decisiones que afectan a los temas portuarios.

Nosotros creemos que en la ley vigente del año 1992 hay una mala gestión de una parte de la misma que en la propuesta que ustedes hacen no se soluciona, aunque también tiene virtudes. Voy a intentar hacer ese esquema que yo le decía. ¿Cuáles son las virtudes de la

ley actual? Primero, hay una autofinanciación del sistema portuario. Desde el año 1992 para acá se ha producido una autofinanciación de todas y cada una de las estructuras de los puertos. No ha habido una deficiencia en esa autofinanciación. Segundo, a la vez que hay autofinanciación se ha producido la solidaridad interportuaria que, manteniendo la autofinanciación de cada puerto, ha podido hacer que puertos que no podrían abordar infraestructuras con su capacidad propia, lo hayan hecho. Por tanto, manteniendo ese fondo de inversión han podido mejorar en esa definición que en el proyecto de PDI se recogía: red básica de Puertos del Estado, red complementaria de Puertos del Estado. Se hacía una inversión a través de esa autoridad. El billón de pesetas que se iba a gastar en los puertos aparecía como financiación extrapresupuestaria por el propio organismo ente público de Puertos del Estado. Por tanto, el primer principio, que era autofinanciación del sistema portuario, ha funcionado desde 1992 hasta hoy. Podría hacerse algún retoque, pero no sé cuál más. Segundo, ha funcionado la solidaridad interportuaria. Tercero, ha habido libertad tarifaria, eso sí, dentro de una horquilla. ¿Por qué? Porque la competencia de la tarifa puede provocar dos grandes cosas. Una, podemos captar mercancías de otros puertos, en eso llevan razón. Si nuestras tarifas son competitivas con las del puerto de Marsella, el puerto de Génova o el puerto de Nápoles, podremos captar mercancías o tráfico que ahora mismo no nos llegan. Es lógico que se pueda posibilitar que los puertos básicos del Mediterráneo o los puertos básicos del Atlántico o del Cantábrico puedan ser competitivos para captar tráfico. Lo que no es lógico es que se produzca una guerra tarifaria entre los distintos puertos del país que provoque que unos puertos sean muy competitivos y otros no puedan lograrlo y para ser competitivos tengan que adecuarse o especializarse. Cuando digo especializarse, ¿saben lo que digo? Buscar tráfico limpio en uno y tráfico sucio en otro. Y cuando digo tráfico sucio me refiero a los tráfico que van a unidos a transportes de mercancías que tienen complicación. Y no hay que salir de una comunidad. Utilizando las mismas comunidades podemos verlo, por ejemplo, en Tarragona y Barcelona. Por tanto, ha habido libertad tarifaria, pero ha habido un marco de esa libertad tarifaria, un máximo y un mínimo. Es verdad que ha sido fijado por una estructura desde el Estado y no han participado las comunidades autónomas. Después me referiré a ello, ya que hay que corregir esas deficiencias y el concepto del propio ente público Puertos del Estado.

Por último, ha existido una autonomía de gestión. La autoridad portuaria ha gestionado. Era la autoridad para contratar, para licitar. Eso sí, autorizaba el ente público. ¿Pero me quiere decir cómo lo modifican en su propuesta? ¿Quién aprueba los presupuestos? El Ministerio de Fomento. Los elaborará y los remitirá la

autoridad portuaria, pero al final ustedes los aprueban y los publican. ¿Quién va a publicar en el BOE el nombramiento de la autoridad portuaria, aunque ustedes ahora proponen que la designen las comunidades autónomas? El presidente de la autoridad portuaria al final aparecerá en el BOE y lo publicará usted como Ministro de Fomento. ¿O lo publicarán directamente ellos? En suma, ustedes creen que la única solución es decir : elijamos la autoridad portuaria, que funcione la autoridad portuaria con un margen total de autonomía y así se soluciona el problema. Pues no, no se soluciona el problema.

¿Cuáles son las limitaciones que tenían esos cuatro elementos de la Ley de 1992? Que el ente público del Estado funcionaba como una actividad centralista, donde no se escuchaba la participación de las comunidades autónomas para ninguna de sus decisiones o, como mucho, sólo como propuestas. Por tanto, sí habría que modificar y superar ese concepto centralista para adecuarlo al nuevo modelo de Estado, tanto en el consejo rector del ente público como en los consejos rectores de cada puerto. No sólo elegir la autoridad portuaria, sino el consejo de administración y su composición, cómo están presentes todos los elementos que participan en el mismo (las comunidades, la Administración central, los usuarios, los trabajadores o sindicatos organizadores) y de qué manera participan en ese consejo de administración.

¿Qué es lo que proponen ustedes? Hacen una propuesta con cuatro grandes elementos. Arbitra la participación de las comunidades autónomas, aunque no llega a ultimarse. Es verdad que la participación de las comunidades autónomas podría hacerse, si no así, sí con más claridad, estableciendo en cada caso la participación y el sistema de elección. Yo estoy de acuerdo en que se pueda participar en la gestión del propio puerto, pero manteniendo una estructura federal, una estructura supra, suma de todas las comunidades, que facilite esa comunicación de intereses para evitar que, a la vuelta de cinco o seis años, vayamos a una nueva dinámica muy diferente. Segundo, la libre competencia leal. Esto no se garantiza porque en tres años habrá libertad tarifaria total, según su propuesta. Tercero, no habrá compromiso. El compromiso con el fondo de compensación para los puertos es voluntario. Hoy es obligatorio el 4 ó el 5 por ciento. Hay que mantener un compromiso sobre los ingresos que se producen para que se fomente la intermodalidad de toda la estructura del Estado, la solidaridad, que es un principio constitucional para toda la actividad que se pueda producir, sin entrar en la gestión, sin entrar en quién decide y cómo participa en cada uno de ellos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Ríos, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Sí, señor Presidente.

La flexibilidad portuaria es otro elemento que a nosotros nos preocupa; por eso intentamos buscar la crítica entre lo que ustedes han propuesto y lo que había antes para intentar rehacerlo. En la parte primera creemos que debería fijarse, con participación de las comunidades autónomas, un marco de tarifas máximas y mínimas; deberían participar en un porcentaje para el fondo de contribución interportuario, establecido en función de los ingresos; se debería conseguir una mayor participación en los consejos rectores de los distintos puertos y se debería ir a un modelo de relación que no provoque *dumping* social. ¿Por qué digo esto? Es verdad que hoy existe una estructura central de negociación; debe mantenerse una especie de convenio de negociación marco que no imposibilite el que después se haga una negociación por comunidad, incluso por puerto, no tiene por qué estar reñido. Nosotros no somos radicales en el concepto, no vamos a defender el concepto de que lo que se haga aquí se aplique en todos los lados para intentar usurpar lo que es la participación en cada uno de los sitios. Pero es que podemos ir a puertos donde los estibadores tienen una relación y a otros donde tienen otra; podemos ir a un proceso de reconversión —usted ha dicho de flexibilidad para la negociación— y hacer más competitivo cada puerto. Eso puede significar que el volumen de mano de obra que hoy hay se vea reducido. Cada vez que ustedes hablan de competitividad y de liberalización se me ponen los pelos de punta porque significa equis miles de tíos a la calle, tíos y tías, o personas, o trabajadores. Yo no sé por qué siempre son así más competitivos los puertos, no sé por qué es más competitivo todo, pero cada vez que proponen algo de eso ésa es la solución. Nosotros no estamos de acuerdo. Esto no quiere decir que no se tenga que ir a un redimensionamiento, sí, y en función de que haya actividad, sí; pero debemos mantener una dinámica diferente.

Por último, plantean otra cuestión, que es por donde va a ir otra de las luchas en la discusión del articulado. Es verdad que usted me podría decir que todas estas ideas se pueden transformar en enmiendas concretas para discutir en el debate del articulado, pero fíjese lo que aletea en toda la estructura de lo que usted ha expuesto. Si no hubiese ido de verdad a todos los elementos de su planteamiento habría ido a una enmienda a la totalidad —que es lo que haré en la discusión del articulado, porque a lo mejor ganamos la votación de la enmienda de totalidad en el Pleno, pero en el peor de los casos a lo mejor no la ganamos—, pero iremos a la discusión del articulado. Ahora bien, el centro de esa discusión va a ser la mayor actividad económica dentro de los puertos con eso de los restaurantes, hoteles u otras actividades, que hoy está suponiendo que esa gestión indirecta, esa concesión a empresas privadas que en teoría iba a significar garantizar la competencia y bajar las tarifas —ayer discutíamos del avión, del transporte aéreo—, no se ha conseguido; se

han generado monopolios privados que han llevado consigo la subida de las tarifas y de los precios de los servicios; en todos y cada uno de los puertos no se ha abaratado nada. Esa concesión administrativa para la gestión privada no ha llevado consigo la competencia, sino la creación de monopolios de concesión y de administración. Me gustaría que usted dijese de qué manera se va a evitar eso o cómo vamos a actuar para que no sea realidad. Nosotros creemos que hay una fórmula: comprometer a los municipios en la gestión, comprometer a las administraciones públicas en esa gestión con empresas mixtas, con empresas municipales, con empresas públicas, con empresas totalmente concertadas, pero garantizando que de verdad se va a una libre competencia para que los servicios se puedan abaratar y eso se refleje en las tarifas.

Por tanto, señor Presidente, señorías, nosotros creemos que este proyecto no es ni chicha ni limoná. Si hubieran optado por ceder la titularidad, nosotros lo hubiéramos entendido. Si hubieran dicho: total autonomía de gestión, lo hubiéramos entendido; ya iríamos a una discusión. Pero ustedes se quedan en: Es mía, pero tú lo eliges, pero yo te apruebo los presupuestos, pero tú dices, pero tú das... La verdad es que no sé qué va a pasar. ¿Saben que va a pasar con esto? Que a la vuelta de un año usted tenga un sinfín de conflictos para resolver que hoy no tiene y vayamos a otra modificación en función del equilibrio. Dios no quiera que el equilibrio sea diferente, pero si lo quiere, ojalá sea para otro lado.

Nada más, señor Presidente. Nada más, señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Ríos.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Fernández.

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

Señorías, la legislación portuaria española se ha caracterizado siempre, convendrán conmigo en ello, por su estabilidad. La prueba de lo que digo estriba en el hecho de que la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, ha venido a derogar una ley nada menos que de 1880 y el real decreto-ley que la modificaba, de 1928, además de otras normas complementarias. Es decir, más de un siglo para derogar una ley y, ahora, poco más de cuatro años para modificar, y de manera sensible, 25 artículos de los 144 de que consta el marco normativo vigente. Uno, en una lógica, tiene que pensar que eso será porque ese marco normativo no es el adecuado para el mejor desenvolvimiento de nuestro sistema portuario. Pero este argumento, insisto, lógico, choca con la realidad de las cifras de nuestros puertos en estos años. Desde 1992 a 1995, se ha pasado de 253 millones de toneladas en tráfico portuario a más de 290 millones

de toneladas, con la consiguiente correlación en cuanto a ingresos por facturación, con disminución efectiva de tarifas, con inversiones que se mantienen por encima de los 40.000 millones/año para nuevas infraestructuras de dragados, equipamientos, en definitiva todo lo necesario para adecuar la oferta portuaria de nuestro país a las necesidades de una demanda cambiante. Por tanto, si algo ha acreditado la ley es que efectivamente ha permitido conformar un sistema portuario operativo, eficaz, competente y válido. Desde luego es perfectible, pero no lo es en la profundidad y en la dirección de lo que ustedes plantean en este proyecto de ley. Lo sería, sin duda, si esa participación de las comunidades autónomas o de otros agentes involucrados en la actividad portuaria se realizara de una manera más equilibrada y se incorporaran determinadas recomendaciones del Tribunal de la Competencia, por ejemplo en materia de liberalización portuaria.

Así que no son, desde luego, las ineficiencias de la ley las que están en el origen de esta modificación. En la misma lógica que les comentaba al principio había pensado que quizá lo fueran las propuestas programáticas de su partido. Yo soy un asiduo lector del programa del Partido Popular —lo tengo que confesar—, quizá porque me retrotrae a etapas de mi infancia en las que era adicto a la literatura fabuladora con final feliz. Bueno, pues en este programa, en la página 47, el primer párrafo dice literalmente: De acuerdo con las comunidades autónomas, se determinarán los puertos actualmente de interés general que puedan ser transferidos. Esto para nada informa ahora al proyecto que ustedes traen a esta Cámara. Lo demás son las generalidades del programa, la fórmula que se tiene en este documento de aproximarse a la solución de los problemas no por los cauces del rigor técnico y del realismo político sino por los del voluntarismo y las buenas intenciones. En realidad, de manera concreta sólo se incluye aquella amenaza de restablecer la autonomía portuaria de El Musel de Avilés, que fue, desgraciadamente para Asturias, concretada de manera sumaria apenas instalado en el Gobierno el Partido Popular. Pero eso no tiene nada que ver con lo que estamos hablando.

Por tanto, ni la pretendida insuficiencia de la ley ni el programa de ustedes justifican la modificación. La exposición de motivos sí que habla de autonomía de gestión, de mayor participación de las comunidades autónomas, de profesionalización. Usted exponía hace un momento que de lo que se trataba era de dar cumplimiento a los acuerdos de gobernabilidad. En cuanto a la profesionalización, no hay un solo mecanismo en esta ley que garantice que se vaya a una mayor profesionalización, en absoluto; lo que ocurre es que eso sí que está en el programa electoral, está en todas sus páginas, en todos sus ámbitos, en todos los sectores; es un camino retórico que se abre y que se publicita, y luego se camina justo en la dirección contraria.

Centrémonos en la autonomía de gestión, en la que tanto hincapié hacia usted hace un momento, autonomía de gestión que, por cierto, choca con la que realmente tienen en este momento nuestros puertos. Los puertos de interés general del Estado tienen una autonomía, heredada, como les comentaba hace un momento, de los puertos autónomos, con una larga tradición, y tienen en este momento personalidad jurídica propia, presupuesto propio, plena capacidad de obra; por supuesto, más autonomía de gestión que grandes puertos europeos. Coja usted el más paradigmático, el puerto de Rotterdam, que mueve más tráfico que el conjunto del sistema portuario español, y no tiene personalidad jurídica; igual ocurre con Amberes o con Hamburgo.

Lo que ocurre aquí es que se juega con la palabra autonomía y se la escribe como sustantivo, pero luego, en la práctica, se la utiliza como adjetivo, porque lo que se busca no es autonomía de gestión sino gestión autonómica, y se busca gestión autonómica porque tienen ustedes efectivamente unos acuerdos de gobernabilidad y porque los grupos que les apoyan ya demostraron en su día, desde su legítima concepción del Estado y desde su óptica, que entienden que esa gestión de los puertos debe ser realizada por la comunidad autónoma. De hecho, en el debate sobre la vigente ley se planteaba que la mayor o menor autonomía de gestión dependía de cuál fuera la administración competente, y naturalmente habría más capacidad de maniobra en la medida en que esa administración competente fuera la Administración autonómica, que uno no entiende por qué tiene que ser así. Y se pusieron una serie de ejemplos de grandes puertos europeos en cuanto a su titularidad, cuando en realidad esa titularidad no viene condicionada por razones de mayor o menor autonomía, sino por razones históricas y políticas; y los puertos alemanes, holandeses o belgas son de titularidad municipal por el reflejo del predominio del burgo en aquellos países durante tantos siglos, mientras que en los países mediterráneos el peso histórico, político y económico del Estado es el que lo configura como competente en esta materia.

Por tanto, señorías, lo que se busca es la gestión autonómica, porque ustedes tienen unos acuerdos, a los que usted se refería anteriormente, unos legítimos acuerdos de gobernabilidad —que usted comentaba que fueron publicados y efectivamente lo fueron—. En el apartado 2 de estos acuerdos se dice que se transferirá la gestión de los puertos de interés general a la correspondiente comunidad autónoma, y esto es lo que hay. Lo que ocurre es que, ante las dificultades que usted antes comentaba en relación al desarrollo de estas competencias, vía 150.2, lo que hacen es inaugurar una vía de hecho, ciertamente expeditiva, que consiste en el nombramiento o la designación de los órganos de gestión y de gobierno de los puertos por parte de las comunidades autónomas. Así se rompe el vínculo con

la administración competente, la Administración general del Estado; se rompe esa cadena jerárquica, y mediante ese mecanismo de nombramiento o cese se consigue transferir competencias exclusivas del Estado, las que son transferibles y las que no lo son, y además se ahorra uno un procedimiento realmente engorroso mediante ley orgánica.

Entendemos que se trata de una gravísima dejación de responsabilidades políticas por parte del Gobierno que debe ser exigida en el ámbito político, pero además tampoco parece razonable que en una ley de la Administración general del Estado se sitúe a esta administración en una posición tan humillante. Digo humillante porque la administración competente está limitada a recibir únicamente la comunicación de que se nombra o se separa al presidente de la autoridad portuaria, en ningún caso tiene siquiera ese conocimiento en cuanto a los miembros del consejo de administración. Esto, insisto, siendo vejatorio para la Administración general del Estado, desde mi punto de vista, es preocupante también para cualquiera que tenga un mínimo sentido de Estado. Pero además se podía plantear que la gestión se realiza por parte de las comunidades autónomas pero que se refuerza el control en alguna medida por parte de la administración que sigue siendo competente; un control que se realiza a través de Puertos del Estado, un ente público que tiene funciones —usted lo decía— precisamente de coordinación y control, un ente público especializado para que ese control sea próximo, inmediato, ágil y desburocratizado, pero en realidad se vacía de contenido a Puertos del Estado en una serie de aspectos concretos, aunque por otra parte se sustituye, en este batiburrillo que ustedes hacen con la ley, lo que en la ley vigente se establecía como objetivos de Puertos del Estado por competencias, yo no sé si reforzando en ese sentido la capacidad de este ente.

En todo caso, y siendo especialmente grave para la insolidaridad que se plantea en relación al sistema portuario, la liberalización de las tarifas quizá sea una de las connotaciones que revisten más gravedad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Fernández, le ruego vaya concluyendo.

El señor **FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**: Sí, señor Presidente.

Liberalización que supone el que un servicio público como el portuario, en el que el porcentaje de tráfico cautivos es importante, pueda dar lugar a prácticas abusivas, y a mí me gustaría saber cuáles son los mecanismos con los que ustedes van a poder evitarlos; prácticas abusivas en cuanto a tráfico cautivos o la posibilidad de que los puertos que salen en posiciones de ventaja hacia esa competencia disminuyan las tarifas por debajo del coste de prestación del servicio, haciendo una competencia desleal, captando tráfico de

otros puertos y, por tanto, poniendo a éstos en una grave situación con una sobrecapacidad.

Señorías, desde la óptica del Grupo Socialista, este proyecto de ley tiene una doble vertiente extraordinariamente peligrosa. Una, la de inaugurar esa vía *de facto* de transferencias a la que me refería anteriormente, que es una vía —insisto— expeditiva y sumaria pero nada recomendable, y la otra, en el orden ya estricto del sistema portuario, por la ruptura con el carácter unitario de este sistema.

España, como usted sabe perfectamente, es un país con casi 8.000 kilómetros de costas, con unas infraestructuras portuarias extraordinariamente dispersas, con un sistema constituido fundamentalmente por puertos pequeños y medianos, más pequeños que medianos, es un sistema claramente minifundista que necesita una visión integral. En ese sentido, al fondo de contribución al que usted se refería anteriormente se le pone un límite superior. No me preocupa tanto el límite superior como el que no haya un límite inferior, porque con la concepción que ustedes establecen de los puertos parece que va a estar carente de recursos y no va a poder concentrarse en alguna inversión concreta de interés.

En definitiva, al romper con ese carácter unitario, se infringe —insisto— un grave daño al sistema portuario español, porque entendemos que las funciones de coordinación, de reordenación y racionalización deben hacerse siempre desde un punto de vista global.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Fernández.

Para la presentación de la enmienda a la totalidad del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señoras Diputadas, señores Diputados, vamos a defender la enmienda de devolución presentada por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, que comparte Eusko Alkartasuna en cuanto al objetivo de pedir la transferencia a las comunidades autónomas de los puertos de interés general.

Sería muy ilustrativo empezar por recordar lo que pasó en el Congreso de los Diputados en el año 1994. La Comunidad Autónoma de Galicia fue pionera a la hora de plantear el tema de la transferencia de los puertos de interés general precisamente a su ámbito competencial, y esta aspiración, que surgió del Parlamento de Galicia en el año 1990, fue rechazada por esta Cámara en 1994, un 18 de mayo, precisamente por un gobierno que contó con apoyos de aquellos partidos políticos que no eran estrictamente progubernativos. Sería una buena oportunidad recordar que el Partido Popular había votado favorablemente a esa transferencia a la Comunidad Autónoma de Galicia de los puertos de interés general.

Los que aquí intervinieron, en concreto el representante del Partido Popular de Galicia, recordaron que los puertos de interés general eran quistes a la hora de planificar la política pesquera —frase textual—. El representante del Bloque Nacionalista Galego señaló, sobre todo, cómo los puertos gallegos de interés general no debían de ser tanto cuando adolecían de una falta de comunicaciones con el resto del territorio del Estado y no estaban siendo explotados en toda su potencialidad, e incluso llegaba a intuir que algunos de ellos eran de interés general por exclusivo beneficio de la Armada. En concreto, el representante del Partido Popular, a nivel estatal, dijo que, en todo caso, la Ley de Puertos de 1992 había significado una mayor centralización en relación con el pasado. Todos ellos coincidían en que no existían justificaciones suficientes para separar puertos de interés general de puertos de competencia de la comunidad autónoma.

Nosotros, los gallegos, de 27 puertos de interés general contamos con cinco en una costa de 1.300 kilómetros, lo que viene a representar un quinto del total peninsular. Son puertos que podrían contar con una gran eficacia para el transporte marítimo, porque en este caso Galicia no es precisamente periférica, además de ser dos de ellos los más importantes, desde el punto de vista de la pesca, a nivel europeo, y sin duda todos ellos de los mejores desde el punto de vista natural de toda Europa. Pero de estas capacidades Galicia no vio ningún resultado, y sobre todo no puede hacer nada teniendo en cuenta una actuación conjunta para todos ellos, por lo que fue siempre víctima de una gestión muy centralizada en Madrid.

Si pensamos que, por ejemplo, puertos como A Coruña o Vigo representan prácticamente el 30 por ciento de la base económica de estas ciudades, tendremos hasta qué punto son importantes para la Comunidad Autónoma de Galicia. Y no se puede decir, desde un punto de vista constitucional, que no es posible transferir las competencias, porque todos sabemos que, cuando se quiere, hay un artículo, el 150.2 de la Constitución española, que autoriza a delegar en las comunidades autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a titularidad estatal y, cuando menos, facultades de desenvolvimiento legislativo y de ejecución.

Señorías, el proyecto de ley de modificación de la Ley 27/1992, como muy bien dijo el Ministro, se limita a una nueva concepción del significado de la autonomía y a posibilitar la intervención de las comunidades autónomas en los consejos de administración de las autoridades portuarias, pero no da ni capacidad legislativa ni de gestión. En ese sentido, queremos denunciar especialmente que esta modificación de la ley pasada sigue manteniendo un carácter centralista, unitario y burocrático, sobre todo a través de las facultades y de la estructura que otorga al ente público Puertos del Estado. Sigue haciendo la planificación ge-

neral en exclusiva, sigue coordinando en exclusiva, sigue controlando en exclusiva, hay que consultarlo y es un instrumento de asesoramiento de todos los puertos de interés general. Por tanto, la fuerte dependencia de funciones y la ratificación de acuerdos que se tomen en las bases de las autoridades portuarias, sigue otorgando una subordinación a través de los artículos 26, 36 y 37, que lo constituyen como una auténtica losa, por lo menos desde el punto de vista del funcionamiento que hasta ahora hubo y que seguirá habiendo, sin duda, incluso avalado por la dependencia del Ministerio de Fomento.

Es curioso que las estructuras de ámbito territorial de las autoridades portuarias solamente se garantizan en su pluralidad para contribuir o estar representadas en el fondo de contribución a la hora de pagar. Va a ser muy notorio comprobar qué pasa con ese consejo rector y quién lo va a componer. Sin duda alguna, ahora, como antes, tendrá una estructura que reproducirá el poder territorial del Estado español. Eso era antes, repito, y va a ser ahora.

Por todo ello, desde el punto de vista gallego esta ley no es de recibo, porque esta ley de lo que se tenía que preocupar era de establecer una obligada planificación general, contando con todos en pie de igualdad, pero a partir del respeto a los intereses de la variedad.

Las autoridades portuarias, por lo menos en el caso gallego, actuaron con prepotencia, con desprecio, con insensibilidad por el medio social, económico, ecológico y urbanístico, como auténticas empresas de enclave. Y ninguno de los sectores económicos autóctonos ven en esta ley una posibilidad de cambiar este tipo de comportamiento. Incluso los proyectos de las autoridades portuarias no tienen por qué someterse a un informe preceptivo, y que vaya a misa, de las comunidades autónomas en materia medioambiental, en materia de reordenación del territorio, o de los ayuntamientos en cuestiones de carácter urbanístico.

También quiero decir que las comunidades autónomas solamente pueden participar a través de la designación puramente nominal, porque da la casualidad que quedan sin mecanismos de planificación también respecto del conjunto de sus puertos, y del control del sistema portuario de su territorio, ya que sabemos que los nombramientos importantes van a ser sancionados por el Ministerio de Fomento, e incluso queda claramente una función jerárquica y centralizada entre la autoridad portuaria y ente público Puertos del Estado.

Es curioso, además, que el Estado tenga tanta obsesión por decir que tienen que ser cinco miembros de representación de la Administración General del Estado, incluso en algunos casos con derecho de veto. Es un tipo de suspicacia que no se por qué se mantiene cuando la estructura general es de carácter unitario.

La posibilidad que nos ofrece de que los puertos, por ejemplo, de una comunidad autónoma se reúnan en una sola autoridad portuaria, no la va a llevar a ca-

bo nadie con sentido común, porque realmente esta agrupación de puertos, que equivaldría a una sola autoridad portuaria, no significa un sistema, no significa la posibilidad de planificación, e incluso restaría presencia numérica en la comisión del fondo de financiación.

Señorías, sé que estamos ante un problema de contradicción entre la problemática general y la problemática específica, pero yo, que les hablo desde la perspectiva de mi país, les pido que me digan qué vamos a hacer los gallegos con esta ley para sacar rentabilidad a que pasen por delante de nuestras costas entre 75.000 y 100.000 buques al año sin que consigamos ningún tipo de ventaja. Nos gustaría saber cómo vamos a sacar ventaja para un país aislado por la política general del Estado, con tantas posibilidades de comunicación por el tráfico marítimo; cómo vamos a seguir haciendo una política pesquera correcta cuando se nos da más de lo mismo y ni siquiera se pueden planificar el conjunto de las actividades pesqueras en nuestros puertos, sean o no de interés general del Estado, y cómo vamos a hacer un política inteligente en relación con la política portuaria portuguesa, que por lo que se ve al Estado español no le preocupa en absoluto.

En definitiva, el plan de empresa que se nos va a presentar va a ser un plan vigilado por Madrid, como hasta ahora, y además sometido a políticas mercantiles y económicas privadas de las grandes empresas, no de las pequeñas, y a actuaciones puramente especulativas. Por cierto, nos gustaría preguntar cómo se pueden justificar muchísimas obras que realizan autoridades portuarias en Galicia, desde el punto de vista estrictamente portuario, cuando vemos que son injustificables desde ese punto de vista, porque hay cantidad de espacio de los puertos totalmente libre, pero se hacen actuaciones de un impacto medioambiental brutal, que solamente se pueden entender por servicio a determinado tipo de constructoras. De este criterio participa la inmensa mayoría de la sociedad, y es lo que llevó a que en el Parlamento Gallego, efectivamente, fueran todos tan proclives a pedir la transferencia de los puertos.

En cuanto a la burocracia, señor Ministro, aparte de esta losa que ustedes mantienen, aumentan incluso los órganos de carácter burocrático. Establecen un órgano consultivo más. ¿Pero no les llega con el Consejo Rector? ¿No les llega con toda la parafernalia montada en Madrid, con ese edificio impresionante, con tantos funcionarios? ¿Para qué más consultas? En todo caso, consulten a todas las autoridades portuarias y a todas las comunidades autónomas que tengan un organismo, un ente relacionado con los cuerpos.

Por último, desde el punto de vista de la inercia y el continuismo, es denunciabile que sigan ustedes sin tocar, no la titularidad y el funcionamiento público, a las sociedades de estiba y desestiba. Hay que actualizarlas, hay que adaptarlas también al medio territorial,

hay que gestionarlas de una manera más eficiente al servicio de las pequeñas empresas.

En cuanto al salvamento marítimo y señales marítimas, yo creo que hay que ...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Rodríguez, le ruego vaya concluyendo.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: ... yo creo que hay que estructurarlas a nivel de la comunidad autónoma. Y por fin, señorías, yo les agradecería que el anexo que lleva la ley fuese modificado y adaptasen, de una vez por todas, los nombres de los puertos al nombre legal, no al capricho mío: Villagarcía de Arosa es Vilagarcía de Arousa, por ley que tiene validez para el Estado; Ferrol es Ferrol, no El Ferrol, pero por ley desde todo punto de vista —me voy a cansar de repetir esto—, y La Coruña es A Coruña, guste o no. La ley está para que la respetemos todos, y esperemos que de una vez por todas el Ministro de Fomento sepa pronunciar A Coruña igual que sabe pronunciar Lleida.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Rodríguez.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor Presidente. De manera muy breve y por cortesía parlamentaria quiero contestar a algunas de las reflexiones o críticas que se han hecho al proyecto de ley y a la intervención de presentación.

La crítica a un proyecto de ley, que se diga lo que se diga, señor Ríos, responde a un modelo —y usted lo sabe muy bien—, debe hacerse desde la coherencia interna, y después valorar globalmente el acuerdo o desacuerdo que se tenga con el modelo que se propone.

Los intervinientes han hecho la valoración de la reforma de la ley desde su propia perspectiva, sin introducirse en la coherencia interna, o incoherencia en su caso, de la reforma que se propone. Prueba de ello es que el mismo texto ha merecido valoraciones radicalmente contradictorias por parte de los distintos grupos parlamentarios. Para uno transfiere, para otro no transfiere; para uno es excesivamente centralista, para otro anula al ente público Puertos del Estado. Y esa contradicción en las críticas pone de relieve, en última instancia, que el modelo tiene una coherencia interna y, sobre todo, es coherente con los tres principios a los que me he referido: primero, el principio de unidad de gestión, señorías, que ninguno de ustedes ha mencionado; segundo, el incremento de la autonomía de gestión y funcional de las autoridades portuarias, que es absolutamente real, y tercero, se mantienen los mecanismos precisos para la defensa del interés general, porque son puertos de interés general, están insertos

en un sistema portuario del Estado y al Estado deben corresponder competencias de supervisión y control. Además, como decía, en el seno de los puertos se ejercen competencias que, por su naturaleza, son estatales y, por tanto, intransferibles por procedimiento legal.

Creo, señorías, que este proyecto de ley, en la parte que modifica, aporta dimensiones de modernidad al sistema portuario español. Primero, flexibiliza el sistema en la gestión de los puertos; hoy el valor de la flexibilidad es un valor moderno. Segundo, incrementa la descentralización en la gestión; hoy la descentralización es un valor asumido en las grandes organizaciones, sean públicas o sean privadas, sean empresariales o sean institucionales. Y, tercero, hoy forma parte de la modernidad la introducción, en la medida de lo posible, del principio de libre competencia, porque la economía se ha internacionalizado y, nos guste o no nos guste, se puede valorar; las valoraciones son libres, y es un hecho que tenemos que competir.

El representante del Partido Socialista ha hecho una referencia al puerto de Rotterdam. Cuando en el año 1992 se presentó por el Gobierno de entonces la ley hoy vigente, se hacía referencia a que solamente el puerto de Rotterdam canaliza más tráfico que todos los puertos españoles. Señoría, cinco años después sigue ocurriendo exactamente lo mismo y, por tanto, se ha progresado muy poco. Pero lo que S.S. no ha dicho es que más de la mitad de las mercancías que llegan desde Europa a España entran por el puerto de Rotterdam y no por los puertos españoles. Quiere decirse que, a pesar del esfuerzo que representó la Ley de 1992, no se ha incrementado la competitividad de nuestro sistema portuario en relación con el tráfico portuario en la Europa comunitaria, que es con la que más directamente tenemos que competir. De ahí la necesidad de introducir más flexibilidad, de introducir la posibilidad de más libre competencia y de introducir mayores grados de descentralización. Desde esa perspectiva, señorías, no solamente hay un modelo subyacente a la reforma que se propone, sino que, además, introduce elementos claros de modernidad.

Desde el punto de vista, señorías, del fondo de contribución, le diría al señor Ríos que no se ha leído con detalle el texto de la ley. Si se efectúa el cálculo del fondo de contribución destinado a los servicios internos del ente público Puertos del Estado durante 1996, ese porcentaje ascendió al 3,7 por ciento del total recaudado. Pues bien, señorías,...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Ministro, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Sí, señor Presidente. Concluyo enseguida.

Pues bien, decía, el proyecto de ley garantiza el cuatro por ciento para el fondo de contribución y, además,

se sigue manteniendo el cinco por ciento del total recaudado para inversiones, para distribuir, justamente, cantidades a invertir en aquellos puertos que, por razones que no son en este momento del caso, tienen menos capacidad inversora.

Señor Presidente, concluyo. Señorías, la interpretación auténtica de los pactos la hacen las partes. Las partes que pactamos estamos conformes con el texto que el Gobierno presenta hoy a esta Cámara y, por tanto, como responde a una interpretación auténtica, la conformidad en mayor o menor medida se somete a la Cámara, como es lógico, que es la que debe valorarlo en el debate y en el momento de la votación. Pero eso no restará valor al hecho de que la interpretación auténtica, como digo, corresponde a las partes.

Muchas gracias, señoría.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Ministro.

Señor Ríos, tiene la palabra.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor Presidente, señorías, voy a intentar defender los argumentos que he dado antes y responder a lo que el señor Ministro ha dicho.

La coherencia no la interpretan las partes, no por nada, sino porque el acuerdo que ustedes hayan hecho y el peaje que hayan tenido que pagar es una cosa, y otra es que ustedes, cuando lo traen a la Cámara, lo hacen ley que obliga a todos los españoles y nos piden el voto a nosotros. Por tanto, la coherencia la tenemos que medir todos.

Permítame que le diga cuál es el modelo que ustedes definen, de qué manera se garantiza el interés general, de qué manera son competentes la estructura de la red básica Puertos del Estado con la realidad europea y con la realidad mundial. Le voy a poner un ejemplo, el puerto de Algeciras. El puerto de Algeciras tiene apenas un diez por ciento de *hinterland*. Los barcos vienen de Asia, descargan ahí, van para América, para Rotterdam o para Amberes y de ahí bajan hacia acá. Para hacerle más competente ¿qué es más importante: la autonomía de gestión o conectarlo a través de los ferrocarriles o de autovía con el resto de España para que de ahí se descarguen y vayan para España y para Europa? ¿Qué será lo más necesario para el puerto de Algeciras? Pues esto último. ¿Y eso se garantiza con esta estructura de puertos que ustedes dicen? ¿Cómo lo garantizan?

Las cosas son según el color que cada uno lo pueda ver, pero permítame que le diga que esa unidad de gestión que usted dice que se garantiza no queda establecida si no existen unos vehículos. ¿Qué ha producido la gestión portuaria en el último año? No sé la cifra exacta, pero unos 100.000 millones de pesetas, más o menos. Usted dice que de ese volumen se ha dedicado el 3,6 por ciento al fondo y que usted garantiza que se

va a producir el cuatro por ciento. ¿Cómo va a ser si la ley dice que la aportación y la participación de las autoridades portuarias en su gestión será en función de lo que vean?

Voluntaria u obligatoria. ¿Cada puerto va a aportar el cuatro por ciento de su presupuesto de ingresos? ¿Lo dice así la ley? Dígame en qué artículo lo pone, porque yo no lo he encontrado.

El compromiso con la solidaridad tiene que hacerse desde la autonomía y la participación de todos en su propia realidad. Yo eso sí que lo acepto. No me ha rebatido porque yo no he planteado el que deba de hacerse una visión centralista respecto a que la entidad Puertos del Estado lo decide todo y lo impone hacia abajo. Si ese no ha sido mi planteamiento. Si es que para mí el Estado no es el Gobierno central. Si es que para mí el Estado es el Gobierno central, los gobiernos autónomos y los municipios. ¿De qué manera van a poder decidir los municipios sobre esa realidad? ¿De qué manera las actividades que se pongan en marcha las decide la autoridad portuaria —el hotel o el aparcamiento o el restaurante— o participa en la ordenación del municipio? ¿De qué manera queda en su modelo? ¿Cuál es su modelo? ¿Cómo encaja en él la actividad de los distintos entes administrativos?

No me quiero desviar, señor Ministro, del centro de la cuestión. El problema de todo esto es lo que usted llama competitividad y liberalización de las tarifas. ¿Cómo va a ser mejor lo que usted llama la competencia leal o la leal competencia para hacerse más moderno? Eso no es moderno, eso es tan viejo como la vida misma. ¿Cómo va a ser más competente el puerto de Cartagena o el puerto de Gijón que los puertos de Barcelona, de Valencia o de otro en función de las tarifas que pongan? ¿Quién podrá bajar más? El que más volumen tiene. ¿Y cuántos tráficos son cautivos, son limitados a la condición portuaria? ¿Cuántos puertos tenemos que son para sacar mineral? ¿Cuántos puertos son para introducir petróleo? ¿Cuántos puertos están limitados ya a una realidad en función de esas tarifas? ¿De qué competencia me habla? Si es que eso no es así. Si es que las tarifas lo que pueden provocar es la viabilidad de unos puertos frente a otros. Yo lo que le pregunto es de qué manera diseñamos una red, que a lo mejor puede ser viable si se diseña comúnmente. Barcelona tiene que participar en el diseño global de toda la red portuaria porque es parte de ella, además de la autonomía de gestión que pueda tener y la participación en el consejo rector allá y a nivel del conjunto del Estado. Debe de ser partícipe, incluso ligado al común acuerdo, como pasa con el Consejo de Política Fiscal y Financiera con una realidad más o menos parecida.

Yo no estoy en contra de que haya autonomía de gestión, de que nombren las autoridades portuarias, lo que sí digo es que ésa es una parte del conjunto común, porque, si no, anularemos otras realidades por-

tuarias, no iremos a un diseño común para todos los españoles o para toda la realidad productiva, e insisto en que hay muchas realidades productivas que están ligadas, condicionadas, y por mucha tarifa que bajen a la producción en Madrid, para, por ejemplo, salir por Barcelona, a lo mejor le cae más cerca otra realidad. Yo tengo que reconocer que la tarifa está produciendo frutos, y la subvención; que, por ejemplo, de Murcia sale por el puerto de Valencia la producción agroalimentaria del valle del Guadalentín, porque la ponen en los contenedores, la cargan y se la llevan al puerto. Pues muy bien, es una actuación. Pero, ¿ésa es la solución? Si es ésa ya lleva un tiempo funcionando y se ve que que no lo es, que el problema no es ése.

Luego está la unidad de negociación, el *dumping* que se puede producir con eso de la competitividad. Un puerto puede tener una realidad productiva de una negociación colectiva determinada, un nivel salarial y unas condiciones laborales, y el mismo puerto...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Ríos, le ruego que concluya.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Terminó, señor Presidente.

Decía que en Algeciras, en Huelva o en Gijón la realidad puede ser otra totalmente distinta y muy distante. Usted dirá que eso es moderno, pues si eso es moderno nosotros creemos que la modernidad debe ir en beneficio del mayor equilibrio. Por eso hablamos de un convenio marco, que no está reñido con la negociación puerto a puerto, se puede hacer. Yo no estoy diciendo que desde Madrid se negocie lo que tiene que pasar en un sitio y en otro, ni estoy hablando de la reconversión del volumen, porque cada vez que hablamos de competitividad hablamos de menos volumen de personal trabajando, de más realidad productiva distinta, y nosotros no entendemos así la competitividad, sino de otra manera.

En todo caso, señor Ministro, cuando he hecho referencia a que hay exigencias de la parte contratante es que ya lo han dicho. Yo tengo —y lo vamos a ver en las enmiendas al articulado— otras pretensiones no recogidas en lo pactado para encaminar el proyecto inicial que el Gobierno trae a la Cámara con buena voluntad, porque yo sé que usted ha nadado ahí en lo que dice que es coherencia interna, que yo llamo equilibrio, tratar de mantener una voluntad de su programa con otra voluntad de otro programa, para que no digan que pasan por el aro. No pasen por el aro, pero definan un modelo de gestión portuaria que podamos discutir entre todos, porque eso será bueno para todo el país, no para el Gobierno que está porque se mantiene en el Gobierno, sino porque se haya diseñado un modelo de puerto que beneficie a todo el país, a todo el Estado, al conjunto de naciones y de regiones que componen el país.

Nada más, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Ríos.

Tiene la palabra el señor Fernández.

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

Señor Ministro, seguramente en este momento en el puerto de Rotterdam —se lo digo con toda cordialidad— están preocupados porque les van a captar tráfico con esta modificación del marco normativo actual, y digo esto al hilo de aquello a lo que usted ha aludido.

En relación con las dudas que ponía de manifiesto el portavoz de Izquierda Unida y yo mismo en relación al fondo de contribución, voy a decirle en qué se basan. Le voy a leer un párrafo de un "Diario de Sesiones" de esta Cámara. Dice así: 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. Es contundente ¿verdad? Pues éstas son manifestaciones del señor Fernández de Mesa, portavoz suyo durante el trámite parlamentario de la ley vigente.

Señor Ministro, yo lamento decirle que entre los argumentos que usted ha utilizado para reforzar su posición, que no han cambiado en relación a los usados en su primera intervención, no he encontrado nada que me garantice que, efectivamente, se va hacia un modelo realmente mejor, más eficaz en el sentido de mejor calidad en la prestación de los servicios, de menor coste de esos servicios, de más leal competencia. Y no se va en esa dirección porque ustedes no plantean la modificación de las normas portuarias desde una vertiente empresarial, económica, de equilibrio en la participación de las administraciones y de los agentes, sino desde una visión de coyuntura puramente política, coyuntura política que está presidida por unos determinados pactos. Así, dicen ustedes que es perfeccionar que en un consejo de administración de —vayamos al límite— 25 miembros, 10 de esos miembros estén en la órbita de la comunidad autónoma, y entre esos 10 estén los dos de más peso cualitativo, como son el presidente del puerto y el director. No es profesionalizar y, por tanto, no es mejorar la ley el que el director del puerto, que ahora mismo se mueve en un plano estrictamente técnico, en el marco de una carrera profesional y administrativa y nombrado por Puertos del Estado, ahora vaya a ser designado por un consejo de administración controlado por una determinada Administración que no es la competente. No es tampoco perfeccionar esta ley, señoría, el llenarla de incoherencias, e incoherencia es que en su artículo 70, en su exposición de motivos, en la disposición transitoria tercera y en el propio documento programático del Partido Popular —tampoco ha informado sobre ello— se diga que se va a la autofinanciación de los puertos y,

paralelamente, en el artículo 20 se introduzca la necesidad de acudir a los Presupuestos Generales del Estado para determinados proyectos. Como perfeccionan ustedes tanto la ley, en ese fondo de contribución crean un comité de distribución en línea con ese otro comité consultivo, que no sé si es el mismo porque el grado de burocratización que se hace es elevado, y ese comité de distribución está integrado por todas las autoridades portuarias. Eso va a dar como resultado cuotas de distribución y no va a ser posible polarizar y concentrar los recursos financieros en un proyecto realmente de interés para todos. Por tanto, lo que se hace no es perfeccionar la ley. Se trata de una operación de ilusionismo político en virtud de la cual se dice que se perfecciona, cuando en realidad lo que se hace es entregar competencias a una Administración que no es la competente.

Si ustedes quieren perfeccionar la ley, retiren este proyecto, traigan otro en el que se incluya una participación equilibrada de todas las administraciones y de los agentes que operan en el ámbito portuario, e incorporen, como les decía antes, las recomendaciones del Tribunal de la Competencia en materia de liberalización del tráfico portuario, liberalización del practicafe, del amarre o del remolque. Eso, en el caso de que quieran perfeccionar la ley. Si quieren hacer otra cosa, presenten una ley orgánica de acuerdo con el artículo 150.2 de la Constitución. No vamos a estar de acuerdo ni por la concepción del Estado ni por la concepción del sistema portuario, pero al menos no se intentará, señor Ministro, dar gato por liebre a este Parlamento.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Fernández.

¿Turno en contra? **(Pausa.)**

¿Turno de fijación de posiciones? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Zabalía.

El señor **ZABALÍA LEZAMIZ**: Gracias, señor Presidente.

Voy a fijar brevemente la posición de mi grupo parlamentario sobre las enmiendas a la totalidad presentadas por los demás grupos.

En su momento nuestro grupo parlamentario formuló enmiendas a la totalidad al texto originario del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante presentado por el Gobierno en el año 1992. El texto que en su día remitió el Gobierno era, a nuestro juicio, altamente desafortunado, tanto desde la concepción del sistema portuario que diseñaba aquel proyecto como desde la óptica de respeto a las competencias de las comunidades autónomas. Con dicho texto se implantó un sistema portuario diametralmente opuesto a aquellas otras realidades portuarias que se dan en el entorno occidental más próximo, e incluso

en gran parte de los más destacados desde el punto de vista internacional. La autonomía en su gestión, sinónimo de competitividad y competencia, se sacrificaba a costa de los operadores económicos que desenvuelven su actividad en los mismos, en aras de un pretendido respeto a los Presupuestos Generales del Estado, englobando para ello a todos los puertos en un *holding* portuario en el que necesariamente los menos competentes y competitivos absorbían los logros de aquellos otros más dinámicos y capaces, produciéndose así una igualación a la baja, sin que esto signifique que no deba ayudarse a los otros puertos.

Por las razones expuestas, además de por considerar dicho texto en aquel entonces altamente lesivo para las competencias autonómicas en materias tales como la seguridad pública, los vertidos, la contaminación, el salvamento y un largo etcétera, el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) solicitó, sin éxito alguno, la devolución del texto al Gobierno. Hemos de manifestar también que en su día las reacciones contrarias al proyecto de ley de Puertos y de la Marina Mercante fueron unánimes desde numerosos estamentos económicos, profesionales, sociales, cámaras de comercio y navegación. Todos estos organismos dieron su opinión en contra del proyecto de ley.

Pues bien, como era obvio, el tiempo parece habernos dado la razón, y con el proyecto de ley que hemos examinado el Gobierno pretende reconducir aquel dislate cometido por otro Gobierno en el año 1992, recuperando el principio de autonomía, siquiera tímidamente —hay que decirlo—, en la gestión de cada puerto, en línea con lo exigido por el convenio de 29 de septiembre de 1965 firmado entre el Estado y el Banco Mundial, en el cual se condicionaba la recepción de créditos a la implantación del citado principio de autonomía en cada puerto. En igual sentido se han pronunciado las instituciones europeas, y podemos recordar el informe Rogan, de junio de 1989. Así se organizan los puertos más competitivos de nuestro entorno: Francia, Alemania, Holanda, Dinamarca e Italia.

Frente a este tímido paso que ha articulado el Gobierno con el proyecto examinado, se han presentado tres enmiendas a la totalidad con petición de devolución auspiciadas respectivamente por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Parlamentario Mixto. Las dos primeras enmiendas tienen una fundamentación a nuestro entender idéntica: la de mantener la filosofía contenida en la actual Ley de Puertos, que es diametralmente opuesta a la autonomía de gestión de cada puerto, mientras que la presentada por el Grupo Mixto alega otra serie de razones.

A tenor de lo que se ha expuesto hoy aquí, y siendo coherentes con el respeto a lo que el Grupo Vasco defendió en esta misma Cámara durante la tramitación

de la Ley de Puertos actual, hemos de votar en contra de la admisión de las enmiendas a la totalidad que ahora debatimos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Zabalía.

En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, este debate de totalidad representa la primera lectura de un importante proyecto de ley que pretende la modificación del modelo de organización y funcionamiento de los puertos españoles creado en 1992. Modificación que, cinco años después, nos permite conservar todo aquello que en el modelo de gestión portuaria ha sido positivo y reformar aquellos aspectos que la experiencia demuestra que han sido negativos.

En Coalición Canaria creemos que, en buena parte, el régimen de gestión que se diseñó en la ley de 1992 ha representado de facto el divorcio entre las políticas de transporte terrestre y marítimo, competencia de comunidades autónomas como Canarias, y los puertos. La autonomía portuaria se ha esgrimido frente a la autonomía política de las comunidades autónomas y se ha erigido como valor preferente frente a otros títulos competenciales, ya sea el transporte, ya sea la ordenación del litoral, también competencia autonómica, ya sea la política medioambiental como el control de los vertidos.

En el archipiélago canario esas políticas han supuesto, en la práctica, la existencia de unos puertos de interés general que más que autónomos han sido autárquicos, acentuando las dificultades objetivas de nuestro aislamiento y nuestra lejanía. Ese modelo es el que hoy nos ofrece algún grupo en su enmienda de totalidad con petición de devolución, y en su planteamiento se nos ha indicado que el proyecto del Gobierno significa despojar a la Administración central de competencias que le atribuye la Constitución española.

Desde nuestro respeto a la Constitución, desde la defensa del sistema de distribución de competencias que la misma diseña y desde la concurrencia de los respectivos intereses que el Estado y las comunidades autónomas tienen en los puertos de interés general, valoramos positivamente el proyecto de ley que se presenta por el Gobierno. Sin embargo, ese juicio general no significa que entendamos adecuadamente recogidas las reformas que un proyecto de modificación de la Ley de 1992 debe afrontar. Entendemos que la autonomía portuaria, en el marco general de un sistema estatal de puertos, debe tratarse sin desconfianza y que algunas funciones establecidas en el proyecto deben ser objeto de mejora.

Por otro lado, para quienes los puertos constituyen una parte esencial de la idiosincrasia insular y alejada, para nosotros los canarios, el tratamiento de nuestras especificidades, derivadas de nuestro especial régimen económico y fiscal y de la proximidad de los puertos continentales africanos, exige que abordemos cuestiones que han de ser objeto de regulación tales como la integración de las políticas de transporte regular de la Ley 19/1994, en la que se establezca la realización de obras de infraestructura y telecomunicaciones en los puertos como elementos de integración territorial, de acuerdo con la Ley 20/1991, la consideración de los tráficos en y con los archipiélagos como de interés público y, en fin, un tratamiento diferencial para un hecho diferencial. Ese tratamiento singular no empuja, sin embargo, nuestra disposición a mejorar con carácter general algunas previsiones del proyecto de ley. Por ello, hemos llegado a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) y aspiramos a concitar el acuerdo de los grupos mayoritarios que apoyan al Ejecutivo desde nuestro compromiso de responsabilidad con el Gobierno de España.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Rivero.

En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, nuestro grupo, obviamente, no apoyará las enmiendas de devolución. ¿Por qué digo obviamente? Sencillamente porque estamos convencidos —hemos sido copromotores de la modificación, a resultas de un acuerdo— de que la misma es sumamente beneficiosa para todos los puertos de interés general.

El proyecto de ley establece unos criterios —que es de esperar que con el debate parlamentario en Comisión puedan incluso matizarse y mejorarse— cuya finalidad es dotar a los puertos de una organización capaz de competir en un sistema económico cada día más abierto y libre. Por otra parte, el impacto económico y social que se produce en las respectivas comunidades autónomas donde están ubicados los puertos de interés general —especialmente en transferencia de cargas, asentamiento de industrias y centros de actividades logísticas y servicios— nos debe llevar a dar prioridad a la incardinación de los puertos en su entorno, para producir un efecto motor de desarrollo económico territorial. El proyecto nos debe llevar en la línea no intervencionista y de libre competencia que prima en la Unión Europea. Para ello son adecuadas las modificaciones establecidas en el proyecto cuyo debate hoy iniciamos, que permitirán al sistema portuario adaptarse plenamente a las directrices y recomendaciones de la Unión Europea sobre política portuaria.

Las modificaciones objeto del proyecto básicamente se fundamentan en dar a las autoridades portuarias amplias competencias de autonomía organizativa y de gestión en busca de cotas máximas de eficacia y eficiencia. Asimismo, se potencia la participación de las comunidades autónomas en responsabilidades como el nombramiento de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias, incorporándose así a la gestión en representación de sus legítimos intereses territoriales, con la participación de cámaras de comercio, industria y navegación, organismos empresariales, sindicales, sectores económicos destacados en el entorno portuario y, cómo no, con representación destacada de los municipios implicados en el área de influencia territorial de cada uno de los puertos. Así pues, se pretende obtener altas cotas de eficacia en la gestión de los puertos, y ello puede lograrse con el desarrollo de un proyecto cuya exposición de motivos, en atenta lectura, nos da clara justificación de la muy positiva realidad que en bien de la sociedad, en su más amplio sentido, puede obtenerse en las zonas del área de influencia de los puertos.

Hechas estas reflexiones de tipo general respecto al proyecto, he de referirme a las justificaciones de las tres enmiendas presentadas. Dos de ellas, la del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y la del Bloque Nacionalista Galego, exponen claramente —y así se ha corroborado en el debate— las diversas discrepancias con el proyecto. En la enmienda del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya se define un modelo de sociedad no coincidente con el modelo en el que nosotros creemos. Sin entrar en detalles, le recomiendo al señor Ríos que se lea con detalle el epígrafe 17 del proyecto de ley referido al artículo 46 y verá que los tantos por cientos de ingresos quedan limitados, no como decía él. Motivos todos ellos que reflejan un modelo de sociedad distinto del que queremos y que son suficientes para nuestro rechazo a la enmienda de totalidad.

Respecto a la enmienda presentada por el Bloque Nacionalista Galego, debemos rechazarla por los mismos motivos, pero hemos de aceptar que existen consideraciones que valoramos y respetamos, aunque sean contrarias a lo que nosotros deseamos hoy, que es una autonomía de función organizativa y de gestión de los puertos con influencia notable en las comunidades autónomas.

Finalmente, esperábamos la trayectoria de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, aun cuando en su escrito de presentación hacía referencia a otras vías, como, por ejemplo, que a la Administración general del Estado se la desposee de las competencias atribuidas en exclusiva por la Constitución española. Antes de la Ley de 1992, que el proyecto que estamos debatiendo modifica, el modelo portuario era más valorado para la autonomía y gestión de los puertos que el resultante de la Ley de 1992, cuya finali-

dad no fue otra que centralizar el modelo portuario tomando en aquellos momentos puntos de referencia del desarrollo portuario de Colombia, Venezuela y Argentina, cuando en estos países se consideraba obsoleto ese sistema y se iba a proceder a su modificación. No se pensaba mirar hacia Europa para aplicar las recomendaciones comunitarias. Se creó la estructura de un holding centralista, que en el proyecto de ley actual se reduce. Hoy la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista nos demuestra que siguen anclados en conceptos centralistas que desconocen o quieren desconocer absolutamente lo que es la autonomía y lo que significa realmente el Estado de las autonomías en el que estamos. Por no saber, ni siquiera demuestran saber que las autonomías también son Estado.

Por tanto, votaremos en contra de su enmienda de devolución del proyecto, proyecto que esperemos prospere y sea debatido en trámites posteriores de la Cámara de forma positiva, incluso mejorando algunas matizaciones.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Sedó.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor Presidente.

Voy a fijar la postura del Grupo Parlamentario Popular en relación al proyecto remitido por el Ministerio de Fomento y que sirve para modificar la Ley de Puertos y de la Marina Mercante del año 1992. A continuación, haré referencia a la postura que mantendrá el Grupo Parlamentario Popular respecto a las tres enmiendas de totalidad presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señorías, nosotros —y lo decía el Ministro en su exposición— apoyamos este proyecto de ley porque el Grupo Parlamentario Popular apoyó en su día los pactos de gobernabilidad que permitieron que el Presidente Aznar pudiese gobernar en España y constituir Gobierno. Conocido es, porque los pactos fueron públicos y quien los quiso conocer en su tenor literal lo pudo hacer, específicamente el pacto de gobernabilidad. **(Rumores.—El señor Villarrubia Mediavilla pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Villarrubia, le ruego guarde silencio. Puede continuar, señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Parece que molesta que las cosas sean públicas y transparentes, porque no fue la práctica habitual en los años de atrás.

(Rumores.—Aplausos en los bancos del Grupo Popular.—Varios señores Diputados: ¡Muy bien!)

Decía que los pactos son públicos, conocidos, y SS.SS. saben perfectamente que uno de los aspectos que el Partido Popular pactó y suscribió con el Grupo Parlamentario de Convergencia y Unión fue el capítulo referido a la modificación de la Ley de Puertos, específicamente en materia portuaria. En el pacto se enuncian las directrices, los compromisos en base a los cuales se desarrollaría con posterioridad el proyecto, proyecto que hoy estamos debatiendo aquí y que ha sido remitido con celeridad por el Ministerio de Fomento.

Los aspectos fundamentales que se recogen en el proyecto y que traen causa del pacto son conseguir la libertad tarifaria, que los puertos españoles de titularidad estatal sean cada vez más competitivos, que permanezca el fondo de financiación y de solidaridad estatal y que se establezcan organismos de coordinación que garanticen que los fondos —cosa que hasta la fecha no sucedía— se atribuyen a las diferentes autoridades portuarias con características y con criterios de objetividad, de libre concurrencia y de publicidad. Y para ello hay un foro adecuado, cual es el consejo consultivo, donde estarán representadas todas las autoridades portuarias, que podrán expresar las necesidades por lo que a inversiones se refiere de sus respectivos puertos a través de sus presidentes, y sin duda no quebrará —y doy réplica a una manifestación del portavoz de Izquierda Unida, señor Ríos— el principio de solidaridad, porque el fondo de solidaridad sigue manteniéndose en la ley con dos mejoras sustanciales. Se establece un criterio de máximos, cosa que hasta la fecha no sucedía y que usted sabe perfectamente que se criticaba por el conjunto de las 24 autoridades portuarias que hay en España. El ente Puertos del Estado podía ofrecer cada año una u otra cifra. El proyecto que remite el Gobierno, y que apoya el Grupo Parlamentario Popular y otros grupos parlamentarios, establece criterios que erradican la arbitrariedad. Además, se establecerán en el seno de ese consejo criterios objetivos de reparto, donde la voz de cada autoridad portuaria lógicamente luchará en defensa de sus derechos y tratará de propiciar mayores inversiones para la autoridad de que se trate.

Aprovecho para decir que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista confunde dos conceptos. No es lo mismo el fondo de financiación que el fondo de solidaridad. Señor Fernández, el fondo de financiación aparece en la Ley de 1992, y hasta la fecha no ha tenido ningún desarrollo en la práctica. El fondo de solidaridad establecía unos criterios que eran conocidos con carácter anual y de forma sorpresiva, y el proyecto —e insisto y finalizo por lo que a este apartado se refiere— lo mejora de forma sustancial.

Decía también el portavoz del Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya que se podía poner en peligro el criterio inversor, y que los puertos más pequeños podían

quebrar porque, a su juicio, quebraba la autonomía y la solidaridad. Pues bien, según los últimos datos de que disponemos —y de los que sin duda alguna dispone S.S., porque son públicos y han sido difundidos por Puertos del Estado—, me estoy refiriendo a los datos de 1996, vemos con satisfacción que existe un incremento de tráfico en puertos que tradicionalmente no son los que tienen mayor tráfico, como por ejemplo el puerto de Castellón, el de Villagarcía, el de Alicante, el de Melilla o el de Sevilla. Siendo puertos que no mueven grandes tráfico, han experimentado un incremento en el ejercicio de 1996.

Por lo que a inversiones se refiere, señor Ríos, en el año 1996 la evolución de las inversiones ha sido superior comparada con la del año 1995, y ha sido superior comparada con cualquier referente económico del ejercicio que usted quiera elegir. Ha crecido la inversión respecto al año 1995 en un 10 por ciento. Hay un matiz importante en el que usted no cree, porque así lo ha materializado en la enmienda de totalidad con petición de devolución al Gobierno, y en el que desde luego desde el Grupo Parlamentario Popular creemos y apostamos. Las inversiones en los puertos, señor Ríos, no solamente vienen generadas a través de presupuestos públicos, sino que en un porcentaje muy importante vienen determinadas por la gestión indirecta a través de la iniciativa privada, que cada vez está obteniendo un mayor protagonismo y desarrollo en el conjunto de los diversos recintos portuarios españoles. Es importante que lo tengamos en cuenta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señora Fernández, le ruego que vaya concluyendo.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Señor Presidente, finalizo haciendo referencia a un aspecto que para nosotros es fundamental. Nos parece que no hay ninguna tensión competencial. El texto constitucional es muy claro atribuyendo competencias al Estado, porque los puertos de interés general son de titularidad estatal, y esa competencia la establece la Constitución, pero hay otro tipo de competencias que tienen asumidas todas las autonomías en sus respectivos Estatutos por lo que se refiere a puertos pesqueros, de abrigo o que no realizan mayoritariamente actividades comerciales. Está perfectamente definido, no quieren ustedes confundir lo que no admite confusión. Cuestión distinta es si creemos en el hecho autonómico, si queremos impulsar el desarrollo territorial del Estado y creemos que las autonomías, al estar más próximas a las autoridades portuarias, deben implicarse más en la gestión, porque ésta será sin duda más eficaz y más eficiente. Nosotros apostamos por una redacción absolutamente diferente a la actualmente concebida en el artículo 40 de la Ley de 1992. La diferencia fundamental es que en la Ley de 1992, hoy vigente, existe mayo-

ría absoluta de Puertos del Estado. Pues bien, la propuesta que hace el Ministerio, y que apoya el Grupo Parlamentario Popular y otros grupos parlamentarios, dice que el Estado debe estar representado por el 20 por ciento del conjunto de los vocales que configuren el consejo de administración. En el porcentaje restante serán los ayuntamientos, serán los organismos sectoriales, económicos y sindicales los que tendrán representación, siendo una garantía de pluralismo y estamos seguros que de eficacia y eficiencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señora Fernández, le ruego concluya.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: No entiendo el problema interpretativo que tienen respecto a la participación de los ayuntamientos. Dicha participación aumenta de forma notable respecto a la ley vigente, estableciéndose que sus órganos de gobierno deben trasladar a la comunidad autónoma las propuestas para que ésta proponga.

En cuanto al director, el representante del Grupo Socialista dice que se quiebra la línea de profesionalidad, pero en el texto modificado que hoy se está discutiendo se establecen una serie de exigencias y requisitos para garantizar esa profesionalidad a través de una titulación superior y para que sea una persona experta en técnicas y prácticas portuarias. Por tanto, no tengan ningún miedo ya que está garantizada la profesionalidad. Serán los consejos de administración los que democráticamente y de forma absolutamente rigurosa procedan en su seno a la elección y nombramiento del director. Creemos que estamos facilitando un avance, acercándonos y reconociendo que el hecho autonómico...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señora Fernández, S.S. debe concluir.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Reconociendo que el hecho autonómico debe ser tenido en cuenta y que modificamos la Ley de 1992 sin duda para mejorarla.

Finalmente, quiero decir que a este proyecto de ley se han presentado tres enmiendas de totalidad. Frente a la intervención del representante del Grupo Socialista, que dice que es una mala ley, quiero recordarle que al proyecto que defendió el señor Borrell desde esa tribuna se presentaron en 1992 diez enmiendas a la totalidad. Nadie en esta Cámara se quedó sin enmendar. Hoy parece que la mayoría de esta Cámara entiende que es bueno modificar aquella mala ley y que es un buen texto el que a esta Cámara presenta el Gobierno. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señora Fernández.

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de las enmiendas de totalidad, de devolución, defendidas por los Grupos Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, Socialista y Mixto, al proyecto de ley de modificación de la de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 319; a favor, 141; en contra, 175; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las referidas enmiendas.

— **PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE REGULA LA COMPETENCIA DEL GOBIERNO, EN UN PERÍODO TRANSITORIO, PARA LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS Y CONDICIONES DE INTERCONEXIÓN (Número de expediente 121/000039)**

El señor **PRESIDENTE**: Debate y tramitación en lectura única, de acuerdo con la decisión adoptada por el Pleno, del proyecto de ley por el que se regula la competencia del Gobierno, en un período transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión.

Para su presentación tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el Ministro de Fomento, señor Arias-Salgado.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, en muy pocos minutos, porque el contenido de este proyecto de ley fue ya debatido en la tramitación parlamentaria del decreto-ley del pasado 7 de junio, en muy pocos minutos, digo, voy a tratar de exponer la razón de fondo que justifica la necesidad de mantener en manos del Gobierno la competencia para fijar las condiciones y tarifas de interconexión.

Al convalidar el decreto-ley del 7 de junio, y al tramitarse posteriormente como proyecto de ley, el Gobierno, con el apoyo de una mayoría de esta Cámara, hizo la opción por una liberalización, gradual aunque rápida, de aquel sector fundamental de las telecomunicaciones que todavía no está liberalizado, como es el sector de la telefonía básica. Se optó, en consecuencia, por un proceso de liberalización gradual, que se acordó formalmente con la Comisión Europea de Bruselas, para fijar la fecha de la plena liberalización del mercado español el 1 de diciembre de 1998.

Aquel decreto-ley, tramitado después como ley y que obtuvo en su tramitación un amplio respaldo parla-

mentario, puso en marcha un proceso de libre competencia en el marco de la telefonía fija, incluyendo dos decisiones: creando un segundo operador, con título habilitante para prestar todo tipo de servicios de telefonía fija y otorgando también título habilitante para prestar telefonía local, en el ámbito de su demarcación, a los operadores de cable. Al propio tiempo, la ley, hoy ya en vigor, creaba la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, destinada a arbitrar un mercado libre y a garantizar la libre competencia en ese mercado libre.

Sin embargo, en estos meses que quedan hasta el 1 de diciembre de 1998, es necesario todavía impulsar una concreta política de telecomunicaciones y, si bien la ley establece una amplia transferencia de atribuciones desde la Administración central del Estado a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones para que esta última pueda ejercer debidamente sus funciones, no es menos cierto que no hay ninguna razón para imponer a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones la política de liberalización gradual que impulsa el Gobierno con el respaldo mayoritario de esta Cámara.

Por tanto, en esta fase en que no existe todavía una plena liberalización del mercado, la fijación de las condiciones y de las tarifas de interconexión constituye uno de los instrumentos fundamentales para una política de telecomunicaciones, y concretamente para una política de liberalización gradual del mercado de la telefonía básica. Por ello, lo coherente es hacer la transferencia de atribuciones a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones en todos aquellos aspectos que no influyen directamente en ninguna dimensión política, sino que están destinados a garantizar el funcionamiento del mercado, la libre competencia o el ejercicio adecuado de sus facultades arbitrales, y, por el contrario, se debe retener en manos del Gobierno un instrumento necesario para que adquiera coherencia esa política de liberalización, limitada y gradual, hasta el 1 de diciembre de 1998. Al no tener por qué ser asumida esa política por la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, al Gobierno le parece conveniente retener en sus manos la competencia para fijar condiciones y tarifas de interconexión hasta tanto se establezca la plena liberalización el 1 de diciembre de 1998, en que las tarifas deberán ser objeto de acuerdo entre los operadores, y, en caso de desacuerdo, intervendría la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones; pero, para poner en marcha el segundo operador y para poner en marcha los operadores de cable, en la medida en que pueden prestar el servicio de telefonía local en el ámbito de su demarcación, parece conveniente retener esta competencia de fijar condiciones y tarifas de interconexión en manos del Gobierno hasta el 1 de diciembre de 1998.

Esta es la justificación del contenido. Formalmente SS.SS. saben que el proyecto de ley se justifica por la

necesidad de corregir un error cometido por el Grupo Parlamentario Popular en el momento de señalar la votación de una enmienda que se había aprobado en el Senado y que, por ese error de votación, fue rechazada por el Pleno del Congreso de los Diputados.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

Al proyecto se han presentado por el Grupo Parlamentario Socialista una enmienda de totalidad de devolución y otra de articulado. Para su defensa conjunta tiene la palabra el señor García-Arreciado Batanero.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Pudiera parecer que la actitud del Grupo Parlamentario Socialista es una actitud puramente retórica, una especie de reacción de enfado ante la iniciativa insólita del Gobierno de producir en veinticuatro horas una ley de artículo único que venía a corregir un error del grupo parlamentario en esta Cámara, pero no es así. Si así fuese, señor Ministro, usted no llevaría cinco meses desesperadamente intentando meter en órdenes ministeriales o en reglamentos esta competencia —luego se lo voy a explicar—.

De las dos cosas que usted ha dicho, una, al final, que es la que delata el verdadero talante de esta cuestión, es que el Gobierno considera conveniente mantener esta competencia en sus manos. Antes había dicho que el Gobierno lo consideraba necesario. De esas dos versiones yo me quedo más con la de conveniencia del Gobierno que con la de necesidad del mercado de que usted retenga en sus manos esa competencia, una necesidad que, en todo caso, señor Ministro, es sobrevenida. Ustedes presentaron el día 6 de junio un real decreto en el que, sin que nadie se lo dijera a ustedes, establecieron como competencia de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones la de establecer las tarifas de interconexión. Pero por si hubiera alguna duda sobre la fecha o el momento en que esas competencias debieran ser asumidas por la Comisión, ustedes modificaron, también de *motu proprio*, la LOT, la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, diciendo que el establecimiento de las tarifas de interconexión era competencia, si no se producía el acuerdo entre los agentes implicados en ella, de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones. Por tanto, no solamente dentro del apartado de las competencias de la Comisión, cuya fecha de entrada en vigor se pudiera discutir, sino en una norma de la Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, ustedes introdujeron esta competencia.

Desde ese momento, señor Ministro, les entró a ustedes el remordimiento por lo que habían hecho, y podemos asistir a una continua sucesión de iniciativas del Gobierno para rescatar esa competencia excesiva,

a su juicio, otorgada a la Comisión. Dice usted que es necesario porque todavía el Gobierno necesita desarrollar cierta política en telecomunicaciones. Cierto; hubiéramos podido no vender por completo el primer operador y pudiéramos tener un cierto grado de actuación en la ordenación de la política en las telecomunicaciones.

¿Qué utilización han hecho ustedes de esa prerrogativa sin base legal (luego se lo explicaré; posiblemente terminemos en los tribunales) para publicar su orden ministerial? Usted lo ha dicho muy claramente: defender determinados intereses concretos. Y cuando hay que poner en valor un mortecino segundo operador, que no encontraba su sitio en el mercado, se publica una orden ministerial con unas bajas tarifas de interconexión que dañan a Telefónica pero que indiscutiblemente ponen en valor el segundo operador, y, acto seguido, cuando se causa con ello un daño importante, por el que Telefónica parece estar dispuesta a ir también a los tribunales, ustedes compensan autorizando para el próximo año un incremento desmedido, señor Ministro, de las tarifas en tráfico urbano. Esa es la utilización que ustedes han hecho de esa competencia que usted pretende rescatar, y que no tiene, señor Ministro, que no tenía a la hora de establecer esa orden ministerial; porque ninguno de los reglamentos en los que usted ha introducido esta facultad que ahora plantea en términos de ley puede derogar el mandato de la ley, tanto de la LOT, como de la que proviene del Real Decreto 6/1996, que establecen meridianamente para la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones la capacidad de fijar las tarifas máximas de interconexión en el supuesto de que no haya acuerdo entre los agentes.

No sabemos —lo hemos pedido hace un mes, todavía no nos ha llegado— cuál es el contenido del informe preceptivo que la Comisión tenía que dar sobre esa orden vinculante. Por no saber, señor Ministro, no sabemos tan siquiera si ese informe existe. Lo cierto es que, dentro de veinticuatro horas, justamente, vence el plazo de un mes que tenía su Ministerio para remitirnos ese informe, y no lo ha hecho.

No sabemos si esta ley que usted trae tiene el informe preceptivo de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, que también está en la ley; no lo sabemos. Ahora, usted me puede aclarar si han cumplido al menos en eso la ley y trae el informe que su propia ley, nuestra propia ley, exige para cualquier normativa de regulación en las telecomunicaciones, como es esta que usted no trae aquí hoy.

A usted, o al Gobierno en su conjunto, después de establecer esa competencia para la Comisión en el real decreto y en la ley que de él trae causa, a los tres meses les entró la necesidad sobrevenida, y en el real decreto de 6 de septiembre, que aprueba el reglamento de la Comisión, ya dicen ustedes que la asunción de competencias por la Comisión será en unos tiempos

establecidos por orden ministerial, y que, en concreto, la de regulación de las tarifas no se producirá, como ahora vuelven a decir, hasta el 1 de diciembre de 1998.

Pero ese reglamento, señor Ministro, es una norma de rango inferior a la ley, por tanto, ese reglamento no le otorga a usted la competencia de haber dictado la orden ministerial que ha dictado. Lo vuelven a intentar en el Real Decreto-ley 297, de 10 de enero, que regula el concurso de venta de Retevisión. Ahí también metieron ustedes otra vez la facultad del Gobierno de recuperar la competencia que la ley le había otorgado a la Comisión. Tampoco este reglamento, señor Ministro, le faculta a usted para haber publicado esa orden ministerial, en cuyo contenido no entro hoy porque ya hay pedida una comparecencia en la que tendremos ocasión de analizarlo. Lo vuelven ustedes a intentar en el Real Decreto-ley 197, el llamado digital. Se produce el error de la votación de su grupo y se queda usted sin soporte legal que justifique la existencia de esa ley. Lo vuelve usted a intentar el mismo día en el Real Decreto-ley 136/1997, de 31 de enero, en el que se aprueba el reglamento de telecomunicaciones por satélite, que no tiene absolutamente nada que ver con esto. Tampoco este reglamento tiene la primacía de anular lo establecido en la ley que trae causa del real-decreto. Y lo vuelve usted a intentar, por último, en la Orden ministerial de 31 de enero (el mismo día, fue un día extraordinariamente fecundo) por la que se determina la fecha de iniciación del ejercicio real de las competencias por la Comisión.

Por tanto, señor Ministro, no es baladí. Ustedes tardaron veinticuatro horas en hacer una ley de artículo único. Porque usted sabe, señor Ministro, que ustedes no tenían soporte legal para publicar la orden ministerial que han publicado. Por eso lo quieren rectificar. Suponiendo que la Cámara hoy convalide y apruebe, en lectura única, este proyecto de ley, siguen ustedes sin tener base legal para haber publicado la orden ministerial que han publicado. Como eso es así, es irreversible, la ley no tiene carácter retroactivo, el Congreso de los Diputados no debiera, a criterio de nuestro grupo, dar soporte a una intención del Gobierno que está claramente enfrentada con la legislación vigente.

Nosotros añadimos a continuación una enmienda para que se tome en consideración, y si la decisión del Ministerio (sobre la que tengo que decir que es sarcástico que se tome casi diez meses después de la creación de esta Comisión, que fue alumbrada y votada por esta Cámara con la pretensión de independencia que ha sido mancillada permanentemente por el Gobierno), la competencia que usted quiere retener, como la quiere retener en puertos (hay un afán exhaustivo en su persona de retener competencias. Antes hablaba de la libertad tarifaria y decía: como las gentes son inmaduras, todavía durante tres años esa competencia es mía. Y esto es lo que viene a decir ahora también), se aprueba por ley, que por lo menos se vote

a favor de la enmienda que dice que esa competencia suya sea ejercida, al menos esta vez (de las anteriores no nos consta), de conformidad con el informe preceptivo que tiene que redactar la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Arreciado.

¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, estamos ante un nuevo proceso, ante la entrada en vigor de un nuevo paquete de medidas liberalizadoras que, en este caso, se refieren a las telecomunicaciones. Las expectativas de la entrada de este nuevo paquete, como en todo proceso a nivel general de entrada de la libre competencia, son positivas. Todo el mundo esperamos que sirvan para bajar los precios de la telefonía y que, en definitiva, sirvan para mejorar la calidad de los servicios a los usuarios. Pero creo que ya hay experiencias que nos dicen que no nos debemos dejar engañar ante los procesos liberalizadores totales, porque hay territorios frágiles a la libre competencia, territorios que, por su lejanía, por su fragmentación territorial, por su orografía hacen difícil, hacen complicado y poco rentable, en definitiva, que sea de interés para un segundo operador. Hasta ahora, en la telefonía hemos tenido un monopolio público, controlado por el Gobierno, y por tanto se puede asegurar un nivel de calidad, un control de precios, un nivel de servicio para los usuarios. A partir de 1998, corremos el grave riesgo de tener un monopolio, pero un monopolio privado en zonas donde no es rentable la entrada de un segundo operador, y no es difícil adivinar que en territorios como el archipiélago canario, como en Baleares o como en Ceuta y Melilla, probablemente es poco posible la entrada de un competidor con Telefónica. En ese sentido, es necesario que, dentro del informe que tiene que hacer la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y la posterior decisión del Ministro de Fomento, se contemple este hecho de la lejanía y de la singularidad de los territorios alejados, para no llevarnos la sorpresa que nos hemos llevado con las tarifas aéreas, cuando todos esperábamos también que iba a ser la panacea de las comunicaciones, y se arbitre una tarifa diferenciada y reducida para esos territorios, para hacer posible, para incentivar que la libre competencia sea de verdad, para incentivar la entrada de ese segundo operador en esos territorios en principio desfavorecidos para la libre competencia.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rivero.

El señor González de Txabarri, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra.

El señor **GONZÁLEZ DE TXABARRI MIRANDA**: Gracias, señor Presidente.

Nos encontramos ante la repetición de un debate que, por razones harto conocidas, vuelve otra vez a esta Cámara. El Grupo Parlamentario Vasco va a sostener la misma posición que mantuvo, incluso con su voto, el día de autos. Nos parece razonable, dadas estas circunstancias, que el debate se haya producido en el día de hoy. No se trata, en consecuencia, de volver a reiterar todos los argumentos expuestos aquel día. De las consideraciones que se han producido a lo largo de este debate quisiéramos subrayar que es importante acompañar los ritmos de la liberalización con los ritmos de las competencias, y que el Grupo Parlamentario Vasco participa de las opiniones que el Ministro de Fomento ha expresado en su intervención y que, en consecuencia, rechazaremos la enmienda a la totalidad así como la enmienda al articulado que el Grupo Socialista ha presentado en el día de hoy.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor González de Txabarri.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

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

También con suma brevedad, porque estamos hoy ante el debate de un proyecto de ley, en este caso en lectura única, que si se está produciendo en la Cámara en el día de hoy es porque, en el momento en el cual se produjo la votación de las enmiendas del Senado del proyecto de ley de liberalización de las telecomunicaciones (un proyecto de ley que quiero recordar fue debatido con una especial atención por parte de las Cortes, ya que duró exactamente nueve meses su debate parlamentario, entre Congreso y Senado), la voluntad mayoritaria de la Cámara no coincidió con el voto expresado por la mayoría de los diputados de la misma.

Por tanto, nuestro grupo parlamentario piensa que este es un tema suficientemente debatido y sólo nos queda añadir que hoy vamos a votar exactamente lo mismo que votamos en esa ocasión, donde ya tuvimos además la oportunidad de exponer nuestros argumentos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Recoder.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Gracias, señor Presidente.

Las dudas que nos asaltan en este momento son de tipo formal, por una parte, y otras en función de temas que se han cruzado en este último período. Las dudas de tipo formal, dada la prisa de presentación de este proyecto de ley, van en la dirección de los informes previos prescriptivos. En todo caso, las competencias que aquí hoy se dirimen estaban residenciadas en principio en el Ministerio, posteriormente se negociaron para que pasaran a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, después de nuevo regresaron al Ministerio, viene aquí el error de votación, y hoy volvemos a discutir este tema en un momento también muy concreto, muy determinado. Se han fijado unas tarifas de interconexión respecto al segundo operador, tarifas bajas y que han entrado en colisión con los intereses de Telefónica.

Considerada esta situación de forma abstracta, tiene cierta lógica en el sentido de que hay que estructurar de manera adecuada y en función de la competencia absolutamente desigual que existe en estos momentos, la marcha del segundo operador de cara a su funcionamiento posterior, un funcionamiento difícil y que sería incluso imposible sin tener en cuenta la complementariedad, absolutamente indispensable, de una serie de empresas que todos conocemos y que pueden licitar en su momento. De manera abstracta, parece adecuado; sin embargo, inmediatamente aparece una consecuencia, cual es el impacto respecto a las tarifas de Telefónica y la posibilidad de que se aumenten en cuanto al tráfico urbano y de manera acentuada en un período próximo. Aquí tenemos nosotros otra duda, una duda en función de la política concreta que se está llevando a cabo. Si por una parte el segundo operador funciona de forma adecuada, cosa que en este momento dudamos, puede impedir la subida de tarifas de Telefónica, porque sería además una estrategia comercial de primerísima magnitud; pero puede, y este puede va referido a cómo va a funcionar de hecho el segundo operador y a cómo van a establecerse las consecuencias concretas, en cada caso, a partir de este momento.

Termino diciendo que aparece otro elemento, que tampoco podemos analizar ahora de manera adecuada en función de las últimas circunstancias, y el señor Ministro acaba de anunciar que en dos años se privatizaría este segundo operador.

Por estas razones, y fundamentalmente por las formales que aducía al principio de mi intervención, en este momento nos vamos a abstener.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alcaraz.

Vamos a proceder a la votación. **(La señora Mato Adrover pide la palabra.)**

Perdón. Suspendan la llamada.

El Grupo Parlamentario Popular desea intervenir a través de la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Gracias, señor Presidente.

Intervengo, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para fijar nuestra posición respecto al proyecto de ley que estamos debatiendo y también respecto a las enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista. Quiero anticiparles que no voy a entrar en el fondo de las enmiendas, porque no voy a seguir el juego al Grupo Socialista. **(Rumores.)** Cualquier minuto que dedicara a ello, me parecería una pérdida de tiempo y un error. **(El señor García-Arreciado Batanero hace gestos negativos.)** Sí, señor García-Arreciado, me parecería un error porque sería reconocer que en esta Cámara no se ha debatido suficientemente esta cuestión.

En cualquier caso, señorías, la verdad es que hoy tengo que dar por reproducidos todos los argumentos que aportamos durante el debate y la tramitación de la ley de liberalización de las telecomunicaciones. Hoy no venimos a esta Cámara a repetir argumentos. Está claro que la mayoría de grupos, los que de verdad creemos que tiene que haber competencia en materia de telecomunicaciones, consideramos que las tarifas de interconexión para permitir que haya competencia real en materia de telefonía básica y hasta la liberalización las tiene que fijar el Gobierno. Después de la liberalización, esas tarifas ya no serán tarifas sino precios en competencia, y decidirá la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones —insisto, la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones—, lo cual desmonta todos los argumentos de su enmienda de devolución. Señorías, el debate ya se ha hecho y el debate está concluido.

El contenido de este proyecto de ley técnica y políticamente estaba incorporado en la ley de liberalización de las telecomunicaciones. Se ha estudiado en Ponencia, se debatió en Comisión, se discutió en el Pleno, tanto en el Senado como en el Congreso, y se pretende reabrir el debate porque el principal partido de la oposición ha decidido el día de hoy tratar de adulterar el trabajo de meses de este Parlamento, trabajo de meses que culminó con un consenso de todos los grupos parlamentarios.

Señorías, el debate de hoy tiene su origen en la falta de altura de miras del Grupo Socialista. Solo cabe pensar en una oposición sustentada en la mala fe o en la chiquillada como justificación de que no se repitiese una votación en esta Cámara hace pocas fechas. El PSOE, el Grupo Socialista aprovecha un error de votación para repetir un debate ya sustentado. Los grupos parlamentarios, señorías, han de tener la grandeza de

que cuando es absolutamente notorio que se ha producido un error, que se ha producido un fallo de comunicación en un grupo parlamentario a la hora de la votación —fallo absolutamente notorio que es un problema técnico— lo sensato es permitir que se repita la votación para no transgredir la voluntad mayoritaria de esta Cámara.

Todos los diputados, señorías, tenemos libertad de voto; todos los diputados de esta Cámara carecemos de mandatos imperativos, y así lo dice la Constitución. Hay cuestiones —cualquier cuestión política o cualquier cuestión ideológica— que justifican sin ninguna duda que algún Diputado en el uso individual de su decisión actúe al margen de la disciplina de su grupo. En esos casos hay que aplaudir la decisión, la libertad y el uso de la misma que ha hecho ese Diputado. Ahora bien, todos los grupos de la Cámara conocemos el sistema de votación que tenemos. Sabemos entre nosotros, entre todos los grupos el sistema que utilizamos y, por tanto, tenemos que renunciar a cualquier tipo de hipocresía.

Hay quien con legitimidad critica el sistema de votación en esta Cámara. Pues bien, señorías, nosotros siempre vamos a estar dispuestos a ir corrigiendo las deficiencias que se produzcan, tanto dentro de nuestro grupo como con otros grupos de la Cámara.

Hechas estas reflexiones, sólo me queda decir que lo cierto y verdad es que hace pocas fechas en esta Cámara hubo una votación en la que ni antes ni después se habían planteado pública ni privadamente discrepancias en torno a alguna de las cuestiones por parte de nuestro grupo. Al final fue un error sólo achacable a nosotros, solamente achacable a nuestro grupo, el que provocó que no coincidiera el botón pulsado con la voluntad de voto de muchos diputados. El error fue nuestro, pero ahí está la pequeñez del primer grupo de la oposición, pues sabiendo que habíamos cometido un error, un error que sólo es achacable a nosotros, repito, no considero oportuno que se subsanase ese error de inmediato y se restableciese la auténtica voluntad de la Cámara, sino que, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, ha decidido utilizar ese error mecánico para reanudar y reabrir un debate que está ampliamente sustentado y que cuenta con el consenso de la mayoría de los grupos de la Cámara.

Señorías del Grupo Socialista, si creen que por ese camino hacen ustedes buena oposición, que es lo que en definitiva les llevaría algún día a ser la primera fuerza política, están muy equivocados. **(Rumores y protestas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías. ¡Silencio!

Continúe señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Señorías del Grupo Socialista, no aprovechen los errores para intentar al-

terar la voluntad mayoritaria de esta Cámara porque eso no es de demócratas ni tampoco es de un partido que aspira a ser la primera fuerza política de la Cámara. **(Continúan los rumores y las protestas.—Aplausos.)**

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

Silencio, señorías. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

Señor García-Arreciado, muy brevemente.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, al margen de la letanía propia que siempre nos repite el Grupo Popular, quiero decir una cosa. Si S.S. no entiende que nuestro planteamiento se modifica y el hecho de volver a plantearlo aquí es que sin soporte legal el Gobierno publicó la Orden ministerial, S.S. no ha entendido nada. Es decir, el Gobierno publica la Orden ministerial después de que esta Cámara con error, sin error o como sea, le quita esa competencia. Esto es lo que hace que el debate de hoy tenga actualidad política y jurídica. Si no lo entiende usted, es su problema, pero posiblemente, como le dije hace pocos días en otra ley, ésta terminará en los tribunales.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García-Arreciado.

Señora Mato, también muy brevemente.

La señora **MATO ADROVER**: Muy brevemente, señor Presidente.

En primer lugar, señor García-Arreciado, ustedes están en el derecho de acudir siempre que crean conveniente a los tribunales **(Rumores)**; pero también le aseguro y es mi obligación recordárselo porque parece que se les ha olvidado...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, guarden silencio y así será posible escuchar a la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Simplemente garantizarle que esta ley cumple en todos sus términos los requisitos legales establecidos. En cualquier caso, señor García-Arreciado, creo que ustedes deberían respetar un poquito más las decisiones mayoritarias que se adoptan en esta Cámara, porque si no respetan las decisiones de esta Cámara, ustedes no respetan absolutamente nada.

Muchas gracias. **(Protestas.—Aplausos.)**

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

Antes de realizar las votaciones quiero aprovechar para recordar a SS.SS., y de manera especial a los portavoces, que el plazo de presentación de preguntas orales para el próximo Pleno finalizará el miércoles a las ocho de la tarde, por ser festivo el jueves que es el

día habitual, y se mantendrá el plazo hasta el viernes para las preguntas sobre los asuntos que eventualmente pueda tratar el Consejo de Ministros.

Vamos a proceder a las votaciones derivadas de la tramitación en lectura única del proyecto de ley por el que se regula la competencia del Gobierno en un período transitorio para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión.

En primer lugar, se somete a votación la enmienda de totalidad presentada por el Grupo Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 312; a favor, 124; en contra, 171; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda de totalidad.

En segundo lugar, se somete a votación la enmienda número 3, defendida por el Grupo Parlamentario Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 314; a favor, 126; en contra, 173; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se somete ahora a votación el proyecto de ley por el que se regula la competencia del Gobierno, en un período

transitorio, para la fijación de las tarifas y condiciones de interconexión, que se ha sometido al procedimiento de lectura única.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 313; a favor, 172; en contra, 123; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el proyecto.

AVOCACIÓN POR EL PLENO:

— DELIBERACIÓN Y VOTACIÓN FINAL DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Número de expediente 121/000035)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la Mesa de la Cámara, oída la Junta de Portavoces, ha acordado proponer al Pleno la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley de modificación de la de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Lo acuerda así el Pleno **(Asentimiento.)**

En consecuencia, se entiende aprobado por asentimiento.

Se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la tarde.