



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 798

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 59 (Extraordinaria)

celebrada el lunes, 7 de julio de 2003

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. (Número de expediente 121/000141.) . . .	25214
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. (Número de expediente 121/000141.)	25176

Se abre la sesión a las doce y diez minutos de la mañana.

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL (Número de expediente 121/000141.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión número 59, extraordinaria, de la Comisión de Infraestructuras. Me alegra verles con tan buen humor esta mañana y tan alegres a todos, con lo que promete que será ésta una sesión encantadora.

Sin más, recordar a SS.SS. cómo va a discurrir la sesión. Según acuerdo de Mesa y Portavoces, el debate se producirá título a título con intervención de los grupos, iniciándose por la exposición de motivos y terminando por las disposiciones finales, transitorias, etcétera.

Los tiempos son los normales, no obstante, si SS.SS. tiene interés en alargarse, yo tendría interés en que se corte. Por tanto, trataremos de llevarnos bien todos y que la cosa funcione. Las votaciones se han programado para que no se produzcan antes de las seis de la tarde. Lo digo, señorías, porque no pararemos para comer, no pararemos a la hora del almuerzo para que SS.SS. puedan organizarse cómodamente dentro de lo posible.

Dicho esto, damos comienzo al orden del día fijado. Como saben SS.SS., la ratificación de la ponencia se produce al final, por lo que vamos a pasar a emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Para ello tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista en la exposición de motivos quiere indicar, como cuestión previa, que nosotros tenemos una serie de criterios y principios en los que basamos todo el conjunto de enmiendas que vamos a defender a lo largo de la sesión del día de hoy, que se diferencian de forma notable de las que contienen e inspiran el proyecto de ley.

Debemos tener presente que además de los criterios y principios en los que se basan las enmiendas parciales que hemos presentado a las distintas partes dispositivas de este proyecto de ley que iremos defendiendo título a título, como ha dicho el señor presidente, queremos dejar muy claro, en lo que se refiere a la exposición de motivos, en primer lugar que los objetivos declarados del proyecto, tal como recogen a lo largo de

todo el texto legislativo, se refieren al fomento de la participación de la iniciativa privada, a la mejora de la competitividad entre los puertos de interés general, a la optimización de la gestión económica, etcétera. Es decir, en todo caso entendemos que el proyecto de ley confunde los medios con los fines, y no hay que olvidar que el fin último de los puertos debe ser la defensa del interés general, lo que justifica su titularidad pública, y en este sentido su objetivo pensamos que debe de ser constituir no un impedimento sino un estímulo para el desarrollo de la economía del Estado en su conjunto y en concreto de su zona de influencia.

La competencia no controlada entre puertos de interés general se traduce, o se traducirá a la larga, en competencia en la generación de infraestructura y que podrá dar lugar a graves problemas de sobrecapacidad. El objetivo del proyecto de ley debería ser la competitividad de la economía española y los puertos son instrumentos fundamentales para potenciar la competitividad en uno de los modos básicos del transporte que se interrelacione con los distintos modos.

El cabotaje marítimo de corta distancia, que viene impulsando la Comisión Europea recogido en el Libro Blanco del transporte, requiere una estructura competencial, una estructura organizativa de los puertos que no recoge el proyecto de ley. Por ello toda una serie de enmiendas que recoge el mismo.

Entendemos que las autoridades portuarias no se tienen que configurar como un negocio en sí mismas, con una estructura con mentalidad recaudatoria, sino que se debe dotar a los puertos del Estado, a las autoridades portuarias, de autonomía orgánica y funcional exigible para el cumplimiento de sus fines, lo que les ha de convertir en la práctica en entes directivos del ministerio.

La exposición de motivos está integrada por cuatro epígrafes consecutivos. En el primer epígrafe hemos incluido las enmiendas que van numeradas desde la 142 a la 158, y voy a ir aludiendo a algunas de ellas haciendo referencia específica al número y al párrafo.

Comenzando con el epígrafe I, y concretamente en el párrafo tercero, con la enmienda 142 nosotros planteamos la eliminación de una frase específica que dice: ...«es decir, valores superiores al aumento del PIB nacional.» Lo hacemos porque estimamos que es completamente habitual que el tráfico portuario crezca notablemente más que el PIB, entre otras razones porque incorpora conceptos de tráfico con escasa vinculación a la actividad económica interna, y en consecuencia no existe reflejo, paralelismo o transmisión entre el PIB nacional y el crecimiento de la actividad económica de los puertos.

Con la enmienda 143, también al epígrafe I, párrafo tercero, proponemos la eliminación del texto que se indica en la misma. A continuación, en la enmienda 144, referida al párrafo cuarto; en la 145, referida al párrafo sexto, y en la 146, al mismo párrafo sexto, plan-

teamos sendas enmiendas de sustitución y de modificación.

Vamos a referirnos de forma concreta, adentrándonos en el epígrafe II, que es el más relevante de la exposición de motivos, a una serie de conceptos que recogemos en las distintas enmiendas, que van desde la 159 a la 176. La enmienda 173 es al párrafo cuyo texto dice concretamente: «Mención especial merecen algunas medidas incluidas en la regulación de la tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias, dirigidas a incrementar la competitividad entre nuestros puertos y de éstos con los restantes del mercado internacional. Así, aunque se parte de una regulación muy rígida» —y ahora nosotros con esta enmienda planteamos la supresión de las siguientes frases— «la Ley introduce medidas flexibilizadoras, consistentes en la regulación de unos coeficientes correctores y unas bonificaciones. Los coeficientes correctores permiten disminuir el importe de las tasas a aquellos puertos que presenten una mejor media de rentabilidad, así como incrementarlo a aquellos otros cuya situación sea la opuesta.»

Análogamente, la 175, es de supresión, porque entendemos que traducir el principio de libertad tarifaria en su exclusiva aplicación a los precios privados por servicios puramente comerciales prestados por las autoridades portuarias, en régimen de concurrencia con el sector privado, con una mínima capacidad recaudatoria, no responde a la realidad. Nosotros creemos que la propia exposición de motivos pone de manifiesto que el sistema de tasas que introduce el proyecto de ley impide la libertad tarifaria, no posibilita la libre competencia entre los diferentes puertos y, es más, asimismo encorseta la libre competencia dentro de cada uno de los puertos.

Queremos hacer referencia, señor presidente, a la enmienda número 176. Esta enmienda, al párrafo vigesimosegundo del epígrafe II, plantea que a partir de la frase que hace referencia a la Ley 30/1998, de 29 de julio, de Régimen especial de las Illes Balears, se debería añadir un texto fundamental que diría: «En todo caso hay que tener en cuenta que el tráfico marítimo interinsular con la finalidad de facilitar la libre, rápida, eficiente y flexible conexión entre los diferentes puertos insulares, ha de convertirse en un elemento continuador de la red de carreteras eliminándose del mismo todas aquellas regulaciones administrativas y laborales específicas que redunden en su entorpecimiento, ello sin menoscabo de la exigencia de medidas y procedimientos que garanticen la seguridad de las operaciones. Por ello, tanto la reglamentación y los costes portuarios, como la actividad de estiba vinculadas a las operaciones de tráfico interinsular, no deberán incorporar impedimentos, ni costes adicionales para así poder conseguir que el tráfico de personas y mercancías entre las islas sean en realidad una continuación del

transporte por carretera efectuado en cada una de ellas».

Señorías, debemos tener presente que el Estado español tiene dos importantes archipiélagos en los que se dan cita en las islas de mayor densidad poblacional, Tenerife y Gran Canaria en las islas Canarias, o en Mallorca en las Islas Baleares, los mayores tráficos de carga rodada. Con esta referencia en la exposición de motivos se trata de tener en cuenta que la gran cantidad de toneladas de mercancías que al año pasan por los puertos insulares, que a su vez llevan a cabo operaciones de transbordo para ser transferidas a los restantes puertos de las llamadas islas menores o de las islas de menor densidad poblacional, vienen gravadas las mercancías de forma importante con costes de manipulación que afectan doblemente la economía de esas islas menores, denominadas terminológicamente así aunque no de forma acertada. Luego en la exposición de motivos se ha de hacer referencia a aspectos que consideramos fundamentales y así los hemos introducido en distintas enmiendas al articulado.

Salto del epígrafe III, al que nosotros hemos presentado las enmiendas que van desde la número 177 a la 181, para pasar al epígrafe IV. Este epígrafe cuarto, señor presidente, señorías, que dedica en la exposición de motivos toda una serie de argumentos ideológicos fundadores de los contenidos del título III referido a la prestación de los servicios, ha de ser objeto de una atención singular. Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado enmiendas que van desde la 182 a la 212, es decir 30 enmiendas muchas de ellas son de supresión, referenciadas sucesivamente a partir de la 182, sobre las que queremos hacer las siguientes reflexiones.

Señor presidente, existe una directiva comunitaria actualmente en tramitación, referida a la regulación de los servicios portuarios que se encuentra en los últimos metros de su recorrido y que cuando sea definitivamente aprobada, en codecisión entre el Parlamento Europeo y la Comisión, ha de ser objeto de trasposición al ordenamiento jurídico español. Por ello nosotros, y lo argumentaremos en el título III, estimamos que es un título que no debería venir incluido en este proyecto de ley sino que debería ser objeto de una ley singular fruto de la trasposición de esa directiva. Desde la perspectiva conceptual, queremos poner de manifiesto cuatro o cinco referencias a alguna de las enmiendas. Concretamente la 183, que se refiere al párrafo 3 de este epígrafe cuarto, es una enmienda de supresión en la que planteamos eliminar la primera parte de este párrafo que dice: «El proceso de liberación, impulsado con ahínco desde la Unión Europea, consiste en una política económica que concibe al Estado no como agente económico directo, sino como promotor, catalizador y garante de los derechos de propiedad y libertad de empresa, centrandos sus funciones en el desarrollo de políticas que favorezcan la estabilidad, la libre competencia y el

fomento de la inversión en los puertos a través de fórmulas jurídicas que hagan atractiva la inversión de la iniciativa privada en los puertos de interés general, sin perjuicio de la simultánea articulación de mecanismos reguladores, habida cuenta de que los mercados de prestación de servicios de transporte, como es el caso del que aquí nos ocupa, vienen presentando o pueden presentar un alto grado de concentración en la concurrencia de operadores.»

Nosotros entendemos que la Unión Europea no impulsa con ahínco ningún proceso privatizador en los puertos, no hay directiva ni ordenación comunitaria que así lo diga. La Unión Europea no pide la privatización de los puertos, luego no entendemos por qué este párrafo. La preocupación de la Unión Europea se centra en conseguir, y así lo dice el Libro Blanco del transporte, que los servicios prestados directamente por las autoridades portuarias o a través de empresas participadas por éstas, lo sean en condiciones de libre y leal competencia con otros operadores privados, evitando situaciones de favor. El objetivo de las políticas que impulsa la Unión Europea es el de introducir la competencia como factor de abaratamiento de los precios. A la Unión Europea, en ese proyecto de mercado único, le interesa la liberalización como elemento esencial para la introducción de la competencia, no como un objetivo en sí mismo, tal como hace el proyecto de ley. Por ello es por lo que a nosotros, párrafos como estos que responden a conceptos en base a lo que piensa la Unión Europea, cuando la Unión Europea no piensa, escribe, ni razona así, nos parecen absolutamente inaceptables. Además, en esta forma falsa de interpretar lo que quiere la Unión Europea es en lo que se apoyan artículos posteriores en el proyecto de ley.

Con la enmienda 185, que presentamos, pedimos la supresión del párrafo cuarto de este epígrafe IV, que dice: «El fundamento político de este proceso se encuentra en el principio de subsidiariedad, esto es, una vez que la experiencia ha demostrado que los servicios portuarios pueden funcionar como mercado competitivo, no hay razón para que el Estado mantenga a través de las Autoridades Portuarias, la titularidad de unos servicios que se vienen prestando en régimen de competencia con un alto grado de eficacia y rentabilidad, por el sector privado, pero a través de unos contratos de prestación de servicios, que, sin duda, en un marco empresarial competitivo introducen una presencia pública a todas luces innecesaria.» Señor presidente, para futuros lectores de este «Diario de Sesiones», si es que hay alguno en un futuro, en esta enmienda 185 hacemos referencia a un tema muy grave. Este párrafo es gravísimo desde nuestra óptica. Donde dice que una vez que la experiencia ha demostrado que los servicios portuarios pueden funcionar como mercado competitivo, se señala que los puertos españoles vienen funcionando como mercado competitivo, y sigue diciendo que no hay razón para que el Estado mantenga, a través

de las autoridades portuarias, la titularidad de unos servicios que se vienen prestando en régimen de competencia. Es decir, los servicios se vienen prestando en régimen de competencia, desde luego los servicios se vienen dando espléndidamente, ahora dice que no hay razón para que el Estado mantenga su participación en las autoridades portuarias, nos dice que es necesario un marco empresarial competitivo e introducen una presencia pública a todas luces innecesaria.

Nosotros indicamos que la justificación que aparece en estos párrafos, los mercados de prestación de servicios de transportes como es el caso que nos ocupa, que son los servicios que se prestan en los puertos, vienen presentando o pueden presentar un alto grado de concentración en la concurrencia de operadores, que justifica la articulación de mecanismos reguladores, en muchos casos intensos, y nosotros planteamos la titularidad pública de los servicios, la prestación indirecta, como se viene haciendo hasta ahora, repito, hasta ahora la titularidad de los servicios que se prestan en los puertos es pública. ¿Qué razón hay para que deje de ser pública si se viene prestando bien? Si los puertos vienen creciendo en actividad comercial de forma intensa, ¿por qué hay que renunciar a la titularidad pública de unos servicios que dice la Constitución española? La Constitución dice claramente que los puertos son de titularidad pública, y esa titularidad pública la puede ejercer el Gobierno de la nación, los ayuntamientos, las diputaciones provinciales, los cabildos insulares o las comunidades autónomas. Nosotros consideramos absolutamente irrenunciable por nuestra parte el mantenimiento de lo que dicen los preceptos de la Constitución española: titularidad pública, no privatización plena de esos servicios. Por ello, la titularidad pública de los servicios y su prestación indirecta a través de contratos con las administraciones titulares, constituye la fórmula más adecuada y más generalizada en el sector público mundial. Podríamos hacer referencia a 10 ó 12 países relevantes y con importante actividad donde esto ocurre.

Termino en cuatro minutos, si no le importa, señor presidente. También planteamos la enmienda 186, que es al párrafo quinto de este epígrafe, por entender que la liberalización de los servicios portuarios implica para el Estado, a través de las autoridades portuarias, abandonar el actual sistema de gestión de estos servicios y esa es una de las columnas vertebrales argumentales de nuestra posición política. No entendemos que se concentren los esfuerzos en la creación de nuevos marcos jurídicos y económicos que refuercen la introducción del desarrollo de la libre competencia como medio para lograr una mayor competitividad y eficacia económica de las empresas dentro de un mercado internacional. En el caso de los puertos españoles está probado que la entrada en los puertos del sector privado y de la libre competencia es posible, ha sido posible y hoy día prácticamente en un porcentaje elevado las ter-

minales de titularidad pública están siendo gestionadas por la iniciativa privada pero bajo la tutela y la coparticipación del ente Puertos del Estado o de las autoridades portuarias correspondientes. No hay razón explícita o concreta alguna para el cambio de titularidad que propone el proyecto de ley, ni para la elevación de la categoría de principio general en la actuación de las autoridades portuarias, el de la libertad de acceso a la prestación de los servicios portuarios, salvo limitación del número de prestadores. Queremos dejar muy claro, señor presidente, que con los contenidos del título III, a los que hacemos referencia en este epígrafe IV de la exposición de motivos en 40 enmiendas parciales a este epígrafe, defendemos el mantenimiento —como lo haremos en las enmiendas que defenderemos en el título III— de la titularidad de los servicios que se prestan en los puertos porque es un mandato constitucional. No hacerlo es violentar preceptos constitucionales. En segundo lugar, porque los puertos vienen funcionando muy bien así. En tercer lugar, porque la creación de las agrupaciones portuarias de interés económico que desalojan ese 51 por ciento que viene manteniendo el interés público en el capital social de las sociedades, por ejemplo de estiba, y ponerlo en manos de las entidades particulares, significa que a las comunidades autónomas no se les da la posibilidad de hacerse con ese control del 51 por ciento que no quiere la Administración del Estado. Esto no posibilita a los cabildos insulares en las islas Canarias, ni a los consejos insulares en la comunidad balear, ni a las comunidades autónomas que tienen litoral y puertos. Lo grave del tema, señor presidente, es que no se avanza en proporcionar autonomía a los puertos, ni se avanza en convertir a los puertos en puertos autónomos. No serán puertos autónomos ni puertos autonómicos; ni una cosa ni la otra. Esa es la argumentación vertebral de las 40 enmiendas dedicadas a este IV epígrafe.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, verán que la presidencia no ha interrumpido al orador a pesar de que ha utilizado el doble del tiempo previsto para estas cuestiones, entendiéndolo que quizá la exposición de motivos puede contener la expresión general de la filosofía política de cada uno de los grupos. Dicho esto, daré la palabra a los demás grupos también sin límite de tiempo en este capítulo pero recordándoles que en los demás títulos trataremos de ceñirnos al tiempo fijado en el Reglamento.

En nombre del Grupo Parlamentario Catalán, tiene la palabra el señor Sedó para intervenir. Estamos, como sabe, en la exposición de motivos.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: ¿Es para defender enmiendas o para fijar posición?

El señor **PRESIDENTE**: Lo que usted quiera, señoría. Estamos en la exposición de motivos y las enmiendas a la misma.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Excepto una enmienda, creo que del Grupo Popular, y dos más que están aceptadas y que por tanto ya no existen como enmiendas porque están incluidas, no nos quedan enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Si no le quedan enmiendas a su S.S., puede pasar la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Paso la palabra y posteriormente haré la intervención de términos generales.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señoría.

La señora Urán tiene la palabra, en nombre de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Mi grupo parlamentario no tiene enmiendas a la exposición de motivos, pero en esta intervención doy por defendidas las enmiendas que mi grupo parlamentario tiene al resto de títulos que configuran la ley. Dicho esto, no voy a volver a intervenir, mi grupo no va a volver a intervenir en esta sesión de la Comisión, y les explico por qué.

Hay ganas de acelerar el debate de este proyecto de ley y no voy a volver a repetir debates que hemos tenido en Mesa y Junta de Portavoces de esta Comisión. Como hay tanta necesidad de hacer esto rápido, mi grupo va a ahorrar a la Comisión y a SS.SS. el tiempo que utilizaríamos en la defensa de enmiendas que tenemos a los distintos títulos. Señorías, una cosa es que formalmente todo se haya hecho correctamente, que todo se haya hecho según el Reglamento, y otra cosa es que esa formalidad sea real. Mi grupo parlamentario no acepta, y desde luego no va a participar de la forma en que se han hecho las cosas en esta Comisión, dándonos un plantón el último día —que se reunieron a las 15,45 la Mesa y la Junta de Portavoces—, no apareciendo el presidente ni los portavoces del Grupo Parlamentario Popular. Conocemos por los que permanecieron allí hasta que llegaron SS.SS. que se celebró después la reunión, pero no me parece respetuoso democráticamente hacer esperar media hora a los demás portavoces de los grupos parlamentarios y menos respetuoso aún que se hagan las cosas de esa forma. Puesto que el grupo mayoritario tiene mayoría absoluta, puede hacer lo que le parezca conveniente, pero no faltando al respeto y no dando plantón a quienes cumplimos o intentamos cumplir con nuestras obligaciones.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Urán desconoce, y por tanto yerra, que la Mesa del otro día se planteó 15 minutos antes del comienzo del Pleno. Como el Pleno se retrasó media hora, se avisó a los servicios de la Comisión para que a su vez avisaran a SS.SS. de que, como el Pleno se había retrasado, se retrasaba en la

misma medida de tiempo el inicio de la Mesa. Por lo visto, a los servicios de la Comisión no les dio tiempo de avisar a SS.SS., no los localizaron, pero la Mesa se reunió en el momento que se convocó. Lamentamos que SS.SS. no tuvieran conocimiento del retraso por cómo se produjo, por otra parte como algunas veces se producen las cosas en esta casa. Nadie sabía que el Pleno se iba a retrasar media hora, y por tanto no fue intención del presidente dar plantón a nadie. El presidente estuvo esperando a SS.SS. el tiempo necesario, hubiera estado el que hubiera sido necesario por demás y, cuando hubo suficiente quórum, cuando aparecieron los miembros de la Mesa, se celebró. Como sabe S.S., la Mesa no tenía más objetivo que ratificar lo que se había hecho en otra Mesa anterior; es decir, no hubo ánimo de dar plantón a nadie. De todas maneras, pido excusas a los portavoces que no recibieron las información a tiempo. Además, repito, lo único que hizo la Mesa fue ratificar acuerdos de Mesa anterior.

En cuanto al cumplimiento del Reglamento en la Comisión, es lo que debemos hacer y vamos a intentar que se haga; no obstante, la presidencia ya ha dicho que va a dar tiempo sin límite; de hecho, el portavoz del Grupo Socialista ha empleado más del doble de lo que concede el Reglamento. Por parte de esta presidencia no hay ninguna prisa, sino al contrario, lo que hay es interés por que se resuelvan bien los trabajos de la Comisión y que SS.SS. puedan decir todo lo que quieran, que para eso estamos aquí y esta es la casa de la palabra.

Dicho esto, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Seré breve porque mi grupo no ha presentado ninguna enmienda a la exposición de motivos de este proyecto de ley; es decir, la lectura que ha hecho es positiva, en el sentido de coincidir con las directrices que inspiran todo el proyecto, a tenor de la evolución de los acontecimientos desde hace diez años, cuando aprobamos en el Parlamento la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante vigente hasta este momento.

Las grandes columnas que sujetan este proyecto de ley son cuatro: el régimen económico del sistema portuario estatal, el régimen de planificación presupuestario-tributario de funcionamiento y de control, la prestación de servicios y el dominio público portuario, y todas las disposiciones que hay en cuanto a este principio estatal. Hemos presentado enmiendas a todos estos títulos y al articulado, que están inspiradas en las competencias de las comunidades autónomas, teniendo en cuenta la trascendencia que tienen los puertos en el archipiélago canario. De hecho, los puertos constituyen —junto a los aeropuertos— el sistema de trabazón de las islas —de su comercio y servicios— y, por supuesto, con el exterior, tanto si hablamos de cabotaje como

si nos referimos a las grandes líneas que utilizan los puertos de Canarias, verdadera llave social de progreso y desarrollo. A eso se dirigirán, pues, las numerosas enmiendas que hemos presentado.

Por lo que respecta a la exposición de motivos, queremos manifestar nuestra concordancia con esos cuatro grandes títulos que la inspiran, que nos ha llevado a la cooperación constructiva, en el mejor sentido de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Trataré también de ser breve en esta parte. Quiero decir en esta primera intervención, acerca de las enmiendas a la exposición de motivos y sobre el carácter general que tiene la ley, que mi grupo lo dejó ya bien claro con la exposición que hice en el debate de totalidad. No obstante, dada la intensidad de la defensa de algunos planteamientos que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, debemos dejar claro desde el primer momento las posturas que mi grupo mantendrá a lo largo del debate, que fundamentarán nuestra posición respecto a las enmiendas que han presentado los grupos.

Nos interesa, pues, dejar bien claro que, a pesar de lo que pueda opinar el portavoz del Partido Socialista, el modelo que el Partido Popular ha reflejado en este proyecto de ley es aquel al que Europa —y la Unión Europea, a través del libro blanco de transportes— está abocada. Desde luego, no tiene, en ningún caso, la interpretación que de él ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, puesto que viene informado para que se puedan ver cumplidos los principios de subsidiariedad e intermodalidad, y los estratégicos y logísticos del transporte —en este caso, el portuario—, y Europa —y España, desde que gobierna el Partido Popular— pueda así seguir disfrutando de los mismos niveles de crecimiento que ha venido disfrutando durante los últimos años.

En cualquier caso, me gustaría puntualizar que hace ya muchos años que el comisario Kinnock definió la necesidad de la participación de la iniciativa privada en las distintas modalidades del transporte. En primer lugar, se llevó a cabo en la red de carreteras, y el sistema portuario no puede ser ajeno a esta cuestión. Es obligación de la Unión Europea, y de los gobiernos implicados en este proyecto común, hacer que todo el potencial de la iniciativa privada sirva al cumplimiento de los objetivos públicos. No se trata de descubrir nada nuevo: Adam Smith dijo, hace más de dos siglos, en *La riqueza de las naciones*, que con la iniciativa privada se lograba superar las carencias de la iniciativa pública para conseguir de esa forma el abaratamiento de los costes. Así, la defensa que se ha hecho de algunas enmiendas a la exposición de motivos —como la de la 174, por ejemplo, que se ha atrevido a señalar que la

filosofía del párrafo a que se refiere impedirá la libertad tarifaria—, supone un desconocimiento absoluto del texto y de la filosofía de la ley. Eso sí, si se quiere mantener *a fortiori* el planteamiento de un modelo total y absolutamente distinto del que está defendiendo el Partido Popular, los términos de la defensa son adecuados, evidentemente.

Quiero dar dos pinceladas por cuanto se han hecho aquí manifestaciones de un tenor excesivamente grueso para el texto que estamos analizando. Se dice que se está violentando la Constitución porque los puertos son de titularidad pública. Me gustaría señalar —sobre todo para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», que seguro que alguien tendrá interés en leer, sobre todo por ver las grandes teorías del Partido Socialista— que no se puede confundir la titularidad, que indudablemente es pública por mor de la Constitución, con quien sea el sujeto prestador de los distintos servicios que se van a hacer en los puertos españoles, insisto, de titularidad pública. Si no se está de acuerdo con la privatización, está bien decirlo; pero no reconocer a estas alturas que el incremento de la iniciativa privada está consiguiendo en España una minoración de los costes para el sector público es no querer apreciar ni ver la absoluta realidad de la España de los últimos años. Las autoridades portuarias no van a dejar de tener la titularidad y el control. Se reservan además la actividad prescricional subsidiaria ante la ausencia o insuficiencia de iniciativa privada. Pero desde luego no se puede confundir —y así creo que debe expresarse claramente— la titularidad con cuál sea el sujeto prestador.

En cuanto a otras cuestiones, habíamos ofrecido alguna transacción a las enmiendas a la exposición de motivos y esperamos que los grupos se manifiesten al respecto. Señalaré, a pesar de que se haya ido la portavoz de Izquierda Unida, y en este caso también para que conste en el «Diario de Sesiones», que en su afán de no interferir en absoluto o de no intervenir en el debate de este proyecto de ley ni siquiera ha contestado a las ofertas transaccionales que este grupo le hizo en el trámite de ponencia. Por tanto queremos que quede bien claro que el Grupo Parlamentario Popular planteó seis transacciones a distintas enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida respecto de las que esperamos su respuesta concreta en cuanto a su aceptación o no.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de las enmiendas del título I.

Para su defensa, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señor presidente, pido en principio tiempo y comprensión para esta rápida exposición que vamos a hacer.

Acabamos de oír las intervenciones anteriores y no me resisto a hacer algunas observaciones al hilo de lo

señalado aquí. En principio quiero reiterar la urgencia del Gobierno respecto a una ley en la que se juega el futuro de los puertos de interés general del Estado y que, sin embargo, se nos presenta de un modo farragoso, mal tramitada, de difícil interpretación, con un consenso escorado, cargando las tintas en la privatización, apoyándose en la Ley de concesiones y para la que incluso me permitiría solicitar una simulación de resultados a fin de ver si es tan buena como se prevé. Hemos conocido otras leyes en el Parlamento que se han discutido con más tiempo; quizás esta urgencia tenga una explicación que hoy día desconocemos. Nosotros tenemos otra óptica que no me resisto a señalar, aunque sea brevemente. Los socialistas, conjugando el pragmatismo y la promoción de ideas como igualdad y justicia, no renunciamos a la idea de crecimiento pero aspiramos a demostrar que éste es más efectivo si se establecen ciertas prioridades de la vida económica que promuevan la igualdad social. Y aquí, como veremos, hay una ausencia absoluta de preocupación social y, en cambio, se promueve un interés exacerbado por contentar a ciertos sectores económicos.

Señorías, tengo asignada la defensa de las enmiendas correspondientes a este título de esta ley —que he leído con detenimiento— y en ellas hablaremos del régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal que ustedes, para ahorrar tiempo y papel, quizás debieran haber denominado régimen económico del sistema portuario y así habrían eliminado las referencias a la titularidad estatal. Es una ley enormemente técnica que se despachará en unas horas, en las que nos han concedido la gracia de aceptar previamente unas migajas en forma de enmiendas que les servirán para hablar de consenso pero que no servirán para engañar a nadie. Queremos dejar bien claro que no es nuestro modelo, lo decía antes nuestro compañero y portavoz, y ahora al entrar en el detalle de la ley lo comprobaremos. Esta ley afecta a muchos intereses: al comercio exterior, a los productos industriales, a la economía naviera, a los transportes terrestres, al comercio, a los ciclos productivos, a la insularidad, al transporte intermodal, etcétera, y si vamos hasta el fondo, a todo el entramado económico del país vista la estadística del movimiento de mercancías a través de los puertos. Y todo ello sin consenso.

Señorías, no está justificada la privatización formal de los servicios portuarios sin que exista una justificación objetiva de la propia gestión que añada algo a lo que ocurre actualmente, máxime cuando en la propia exposición de motivos se decía textualmente que los servicios que se vienen prestando en régimen de competencia tienen un alto grado de eficiencia y rentabilidad por el sector privado. Ahora, ustedes quieren debilitar la posición reguladora y controladora de la Administración portuaria, y además recortarán los ámbitos competenciales de las autoridades portuarias convirtiéndolas en meras agencias y favoreciendo a

grandes empresas y grupos mayoritarios, reafirmando el papel centralizador y estatalista del Ministerio de Fomento frente al modelo de responsabilidad compartida de las propias comunidades autónomas. En resumen, no se puede alcanzar una lectura progresista de las páginas de esta ley sin que surjan continuamente las palabras concesión, liberación, competitividad, dominio público restringido, etcétera. En fin, ustedes dirán hacia dónde vamos; mejor dicho, ya sabemos hacia dónde vamos.

Hemos presentado casi 90 enmiendas al título I, lo cual marca la importancia de este título. Todo está en él, todo se deriva de él, todo naufraga en él. Es evidente que los tiempos no nos permitirán defender una por una todas las enmiendas, pero trataremos de centrarnos en aquellas más importantes y que desvelan el carácter aludido en todas las intervenciones que he oído hasta ahora. Y una intención que ya determino desde ahora mismo. Aun comprendiendo la especialización y el tecnicismo de los conceptos, anuncio mi intención de pedir socorro a la Real Academia de la Lengua para que haga legibles los textos, sin perder su identidad, porque se revelan insufribles y se prestan a todo tipo de interpretaciones.

En el artículo 1 se establecen los objetivos de autonomía, autosuficiencia, optimización del sistema portuario y fomento de la participación de la iniciativa privada. ¿Qué novedades nos presenta? Pues la reintroducción del concepto de competitividad que ya había sido introducido por ustedes en la Ley 62/1997. Cuánto echo de menos a mi admirado economista Sampedro, que nos habría hablado tranquilamente de la *competitividad*, como dice él.

Señorías, ustedes olvidan, como no podía ser menos, incluir la defensa del interés general del Estado y la reducción del precio del paso de las mercancías por los puertos. Con esto sí que se lograría el aumento de la capacidad y de la competitividad. Por lo mismo, solicitamos la supresión de los principios y objetivos c), e), f) y g) del artículo 1 porque, como se ve en artículos posteriores, es más importante el fomento de la competencia entre modos de transporte y modos intraportuarios que la que proponen ustedes como interportuaria. Tampoco nos parece adecuado el tema de la libertad tarifaria, que es incompatible con la condición de tasas de las tarifas portuarias.

En el artículo 2 hablan ustedes de autonomía de gestión, y no entendemos cuál es el alcance del título ya que todo lo que en él se cita —planes de empresa, planificación, etcétera— se contradice claramente con los mecanismos de control propios de una gestión pública desconcentrada de la Administración del Estado. Por ello, considero que es casi una provocación este principio de autonomía de gestión. A día de hoy, las autoridades portuarias tienen una autonomía fijada por ley. Señalan también en el artículo 1 que la autofinanciación del sistema portuario es un objetivo fundamental.

Nosotros, que tenemos una enmienda sobre esto, pensamos en su sustitución por la competencia entre los modos de transporte con otros puertos y dentro de los puertos de interés general, de tal modo que se favorezca el tráfico sin olvidar la posición dominante de los propios puertos de interés general.

Por otra parte, creemos que conviene añadir un nuevo apartado que favorezca obligatoriamente el mejoramiento de las condiciones de contacto físico entre el puerto y la ciudad, en beneficio de los ciudadanos. No quiero explicarles ahora lo que está ocurriendo en la ciudad de Vigo —y perdonen la alusión— por el empecinamiento del puerto y su falta de capacidad negociadora, pero es un buen ejemplo de lo que queremos evitar con la introducción de esta enmienda. En esta misma línea, en el artículo 2 se habla de la autonomía de gestión, y nosotros planteamos añadir un párrafo que indique que la autonomía de gestión debe sujetarse a los controles y a los sistemas de coordinación exigibles a una gestión pública y a una competencia estatal, en consonancia con todo lo que hemos señalado anteriormente.

En el capítulo II se plantea el problema de los recursos económicos del sistema portuario. Tiene su origen, necesariamente, en los artículos 3 y 4 y presentamos numerosas enmiendas que doy por defendidas, remitiéndome a las argumentaciones que deslizaré en los capítulos IV y V. No obstante, se señala aquí que los recursos económicos se dedicarán al cumplimiento de las funciones previstas en la ley: autonomía de gestión económico-financiera y autofinanciación. La cuestión es si los puertos del Estado y las autoridades portuarias pueden establecer con toda libertad sus ingresos y decidir sus gastos e inversiones. Ya hemos hablado de la importancia del artículo 2 y hemos visto la mano omnipotente del Ministerio de Fomento y, por otro lado, de Puertos del Estado, que determinarían la rentabilidad para el conjunto del sistema. ¿No habíamos quedado en la autonomía? Cuando hablamos de provocación, entendemos por qué. Decía que damos por defendidas las enmiendas que presentamos a este capítulo.

En el capítulo III se habla del Fondo de Compensación Interportuario. En este fondo de redistribución, administrado por el Estado, realizarán aportaciones las autoridades portuarias y Puertos del Estado. Planteamos ocho enmiendas y creo que conviene clarificar el único artículo de este capítulo. Entiendo que hay que clarificar el artículo a través de una enmienda, porque si se asume el criterio de que las obras de acceso marítimo deben financiarse a cargo del Estado, no tiene sentido el Fondo de Compensación Interportuaria si éste no se convierte en un órgano de la Administración. Así, creemos que debe sustituirse el punto 3 y proponemos la autofinanciación de cada una de las autoridades portuarias en base a que un sistema de subvenciones cruzadas internas no contribuye precisamente a la financiación —lo que recibe una, resulta que lo está pagando

otra—; no se entiende, si se quiere fomentar la competencia, por qué una subvención cruzada potencia esa pretendida leal competencia. Por lo mismo, no entendemos el alcance de algunos apartados, el b) y el c) del punto 3, porque no se deduce cuáles son las actividades financiadas con cargo al fondo que favorecen el desarrollo sostenible de los puertos en su conjunto y pensamos que deberían concretarse. En el apartado c), referido a las obras de mejoras en la accesibilidad viaria y ferroviaria de los puertos, no se distingue si son puertos exteriores o interiores; en el primer caso no son competencia de las autoridades portuarias y, si son interiores, deben ser propias de cada autoridad portuaria. En cualquier caso, estas obras que aumentan la flexibilidad deberían tener un coste de inversión y de mantenimiento. En relación con esto, proponemos una enmienda que mejora la redacción y que nos presenta el caso especial de Canarias, que estoy seguro de que nuestro portavoz, señor Segura, defendería con gran conocimiento de causa, puesto que incide en el necesario reconocimiento de la insularidad. En el apartado 4, querríamos sustituir el apartado b) y promover la reducción hasta el 5 por ciento; favorecería la situación y, en último caso, nos parece que se ha dado una cifra aleatoria, pues no encuentro su motivación en la memoria económica.

Por otra parte, ¿cuál es el nivel de inversión o de gasto de mantenimiento adecuado para cada autoridad portuaria? Rizando el rizo de lo ininteligible, les reto a una lectura —sin morir asfixiados— del último párrafo del punto 4 y, como verán ustedes, las prisas son malas consejeras. Los hermanos Marx, los del marxismo-humorismo, hubieran hecho una redacción similar para ridiculizar el lenguaje técnico portuario empleado; probablemente, incluso, les contratarían. Señorías, ¿qué ocurre en el caso de que las cantidades asignadas no fuesen ejecutadas en programas concretos? Es evidente que el fondo no es una caja de ahorros y conviene que vuelva a sus originales proveedores para flexibilizar el fondo no gastado. Dice el artículo 13.5 que la cuantía de la aportación anual de Puertos del Estado se determinará por su consejo rector en función de las disponibilidades presupuestarias de dicho organismo público y de las necesidades del propio fondo, estableciéndose determinados criterios generales que, curiosamente, han sido objeto de varias enmiendas por parte socialista. Así, en principio, la presencia financiera del Estado deberá ser más potente en los puertos que lo necesiten, evidentemente por razones objetivas de servicio público, y dependerá de las bonificaciones que se decida incorporar a las tarifas, en beneficio precisamente de los ciudadanos.

En el capítulo IV se habla de las tasas portuarias, abarcando del artículo 14 hasta el 30. Ahí establecemos que en cuanto a la financiación —mejor dicho, la autofinanciación— volvemos indefectiblemente al llamado artículo 3, donde nos hablan de hacer frente al coste de

nuevas inversiones. La pregunta es si deben ser cubiertas con los ingresos ordinarios. No entiendo cómo se pueden hacer obras de tal tamaño sin ayuda externa, confiando en las tasas y tarifas, sin repercutir gravemente en ellas y limitando, por tanto, la competencia. La Unión Europea —y aquí se ha citado— habla clara y negativamente de las ayudas del Estado. Al financiar grandes obras de infraestructuras con los recursos propios, se penalizará la competencia. Por otro lado, no sabemos con claridad qué obras serán financiadas por autoridades portuarias y tampoco cuáles por operadores privados. Es un artículo realmente complejo. En principio proponemos una modificación y una supresión en cada uno de los apartados del artículo 14, incluyendo las denominaciones tasa de ocupación portuaria, por aprovechamiento, por señalización; suprimiríamos la tasa por servicios generales del apartado b), porque el mismo concepto de tasa general tiene serios problemas de clarificación y además constituye hechos imponderables inseparables.

Al artículo 16, en el que se señalan las reglas de aplicación, presentamos 15 enmiendas nada menos. Es evidente que hay que mantener los principios de legalidad y equivalencia y hay que incluir en el cálculo de la cuota de la tasa un resultado razonable que permita hacer frente al coste de las nuevas inversiones que hemos citado, pero tal como se propone en este modelo del Partido Popular, se rompe el principio de equivalencia. Por lo mismo, el cálculo de la utilidad derivada de la utilización del dominio público exige una gran precisión que no vemos en el articulado, y debería tomarse como referencia el valor del mercado del dominio público ocupado o el de la utilidad que represente en cada autoridad portuaria.

Más adelante, en la 252, planteamos la supresión del párrafo que dice que todas las autoridades portuarias tengan la misma cuota tributaria para todos los usuarios, porque creemos que esto no es legal. No puede haber un dominio público conjunto de todas las autoridades portuarias. La tasa única deja inmediatamente de serlo por la aplicación de coeficientes correctores que personaliza cada autoridad portuaria, y esto también lo prevé el artículo 18.1.

Queremos recordar que la preceptiva memoria económica debe realizarse para cada autoridad portuaria, porque el valor del dominio público utilizado es muy diferente según cada uno de los puertos. Por eso planteamos una enmienda, la 253, que propone que diga: «...en la Autoridad Portuaria titular del dominio público utilizado...» Lo mismo ocurre en el último párrafo del punto b), en el que tratamos de corregir lo señalado respecto al principio de equivalencia y en coherencia con el principio de competencia entre los puertos de interés general. Repito que creemos que la determinación de la tasa se debe individualizar para cada una de las autoridades portuarias, aplicándoles los principios señalados. Volvemos también a repetir que, por la

misma razón, las memorias económicas deben ser individualizadas, tal como se señala en el artículo 16.c) para los servicios no comerciales.

Otra prueba de la difícil interpretación es el apartado 16.d), que supone claramente un encadenamiento de conceptos jurídicos indeterminados que permite la aplicación de cualquier bonificación a cualquier tipo de tráfico. Es decir, nuevas contradicciones. Nuestra posición en este artículo sería la misma que para toda la ley: suprimase y reléase. Con estos equívocos no creo que añadamos nada perceptible.

En el artículo 16.h) nos encontramos una cuestión: ¿Qué precisión técnica mínima se observa en su redacción, si hay otros dos artículos que le dan un contenido diferente, como se ve en la enmienda 396? Nosotros proponemos una redacción más técnica, determinando zonas de uso portuarias comerciales, continuidad, simultaneidad y contemplando los problemas consiguientes referidos a la estiba, que se tratarán posteriormente. Por cierto, ¿cuáles son los criterios de mercado a los que se refiere el artículo 19.3.a)? Porque, que sepamos, no se pueden ni deben aplicar al dominio público portuario.

Había hablado del puerto de Vigo hace unos momentos, y al analizar el artículo 19.4.a), se indica que el tipo de gravamen será del 5 por ciento cuando finalice el plazo. ¿Cuál es la razón por la cual un relleno ganado al mar debe tener ventaja sobre los demás terrenos? Con esta propuesta, los rellenos serán una operación financiera beneficiosa, muy en la línea de la ley, pero perjudicial desde el punto de vista medioambiental. Buscamos más seguridad jurídica, y así en el punto 19.5 empleamos el futuro frente a modelos caprichosos. Las valoraciones deben revisarse —no podrán revisarse, como dice la ley— cada cinco años. Ya es bastante la privatización y entrega como para que la valoración sea aleatoria.

Abundando en la farragosidad y en el equívoco, proponemos la supresión del último párrafo del punto 9, del artículo 19, porque de acuerdo con nuestro proyecto, el procedimiento carece de sentido y atenta contra el principio de legalidad de las tasas. Permítame volver a citar Vigo como ejemplo de la necesidad de aprobar tasas por cada puerto. Si allí no necesitamos diques de abrigo ni dragados especiales, es lógico que puedan aplicarse menores tasas por la utilización especial de dominio público. Volvemos a lo mismo, es necesaria la memoria económica individualizada y la aprobación de tasas para cada puerto dependiendo del volumen de inversiones y gastos realizados. En esto mismo abundan las enmiendas hasta la 289, aunque existen otras cuestiones más concretas referentes a polígonos y demás.

En resumen —y por no alargar la cuestión—, vemos que con su modelo se penalizan los puertos con menos inversiones; se altera la legalidad y equivalencia; hay bonificaciones discrecionales; la definición técnica de

los servicios generales es confusa; no se deslinda con propiedad; se favorecen criterios contables subjetivos, etcétera. Vuelvo a señalar lo que dije al principio: precipitación irresponsable. ¿No decía el ministerio que iba a haber consenso?

En el capítulo V, de los precios privados, también nos encontramos su precedente en el artículo 7. Ahí se señala precisamente la libertad para su establecimiento y los límites, indicándose que no podrán ser inferiores a los costes del servicio. Volvemos otra vez a la seguridad jurídica de la que se ha hablado anteriormente. Hay libertad tarifaria, pero no hay libertad de las tasas portuarias y, por otra parte, hay bonificaciones. Señorías, uno de los objetivos que señala el artículo 8 es mejorar la calidad, eficiencia y eficacia en la prestación de servicios, así como reducir el coste del paso de la mercancía a través de los puertos, pero nuevamente la confusión se apodera de la ley cuando se señala el objetivo de la competitividad. Señorías, al menos después de discutir estas enmiendas comuníqueme al señor ministro nuestra posición contraria y nuestro desasosiego frente a la velocidad legislativa y que recupere, si se puede, el consenso con los que tiene que consensuar. Las prisas siempre fueron malas consejeras y aquí lo vemos muy evidentemente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo ha presentado al título I casi 50 enmiendas. Sin embargo, las voy a defender de una manera global, solamente haré comentarios a las ofertas de transacción que nos ha hecho el Grupo Parlamentario Popular.

Quisiera ahora, señor presidente, hacer la presentación de dos enmiendas de nuestro grupo que, aunque son bastante simples, tienen un contenido importante y fueron aprobadas dentro de la exposición de motivos. Nosotros tenemos que decir varias cosas sobre esta ley. En primer lugar, quiero referirme a cómo se está desarrollando su tramitación en la Cámara. A nuestro grupo le gustaría saber, aunque sea por curiosidad, el porqué de la gran aceleración que esta ley ha tenido. No vemos motivos para esta celeridad, máxime cuando las fechas previstas prácticamente van a ser las mismas, pues su punto final en el Congreso será la avocación. A no ser claro está, que también se acelere esta avocación si se convoca algún Pleno más en este mes de julio y se pone la avocación en estas fechas. Para nosotros esta ley planteaba toda una serie de problemas y seguimos teniéndolos. Nos interesaron mucho los ofrecimientos de diálogo que hubo por parte del ministro y del ministerio e hicimos uso del mismo. En alguna reunión previa el secretario de Estado de Infraestructuras y el propio director general de Puertos nos explicaron toda su idea de la ley, en contraposición con la que nosotros

teníamos y francamente tengo que decir que no nos convencieron mucho. Por eso hemos presentado no sólo enmiendas parciales, sino también de totalidad con texto alternativo, aún cuando nuestro texto alternativo planteaba otra idea diferente que hoy también nos vuelve a salir en las enmiendas parciales. Nosotros vemos que ha habido mucha rapidez. Curiosamente el portavoz de mi grupo, Xavier Trias, y yo teníamos prevista una entrevista con el señor ministro para, después de presentadas las enmiendas y del desarrollo de las enmiendas de totalidad, tener un cambio de impresiones para saber por dónde podíamos ir trabajando, comentando o consensuando. Si no hay ningún cambio, esta reunión está prevista para mañana. Una vez debatido en Comisión, la reunión para hablar del tema se produce al día siguiente. Quizá será positivo, porque podremos hablar de lo que no va y de cómo no va. Por tanto, para la avocación tendremos tiempo de establecer las transacciones oportunas.

De todas maneras, ya dijimos en el debate de totalidad que el motivo principal del proyecto de ley era solucionar el máximo problema que existía, el problema tarifario, y clarificar la prestación de servicios portuarios. Con ello se aprovechaba para introducir otras reformas, con una resultante tendente, a nuestra entender, a disminuir las competencias de las autoridades portuarias y a vaciar de contenido sus facultades, retornando al antiguo modelo centralista. En efecto, del estudio comparado del texto que se nos ha propuesto con el que todavía está vigente se desprende que el ente público Puertos del Estado recupera competencias, de manera que el modelo propuesto de sistema portuario, en la práctica, retorna a la configuración tradicional. Si a esto se añade la competencia probatoria de toda clase de pliegos de condiciones generales, tanto para la prestación de servicios como para la utilización del dominio público portuario, informes previos preceptivos y votos cualificados necesarios en el seno del consejo de administración de las autoridades portuarias, que contempla el proyecto, resulta obvio que la autonomía de gestión de los organismos portuarios pasa a mejor vida y las autoridades portuarias se convierten en meras delegaciones territoriales, con un solo centro decisorio, Puertos del Estado. Prácticamente todo lo que se había obtenido con la Ley de 1997 ahora se cubre con un tamiz decisorio, por lo que aquella autonomía no viene a ser tal.

Otra reflexión crítica merecen ciertos aspectos de la norma, tales como el excesivo reglamentismo de sus preceptos, que dado su carácter omnicompreensivo desembocará en más burocratización de la gestión y en una rigidez disfuncional, tanto en la actividad real portuaria como en el proceso futuro de su eventual modificación. No obstante, también debe mencionarse que se ha hecho un gran esfuerzo para resolver el *leit motiv* de la ley, que era solucionar el problema tarifario.

En el debate de esta ley me vienen a la cabeza tres conceptos de puertos. Iba a citar que nosotros habíamos trabajado en dos conceptos. Uno que ya sabemos que no puede prosperar pero que era casi el esbozo del texto de lo que podría ser una ley de futuro, que presentamos en la enmienda de totalidad. Asimismo, las enmiendas 616 y subsiguientes hablan de este nuevo sistema. Para nosotros sería válido el sistema de resolver los problemas que tiene la ley aprobada en 1997, es decir, la última reforma, que es la vigente; y como está vigente hay que resolver su problemática que, como decíamos, podría estar basada en la aplicación del sistema tarifario, así como la clarificación de la prestación de los servicios portuarios, y con todo ello nos encontraríamos ante una buena ley.

Por otra parte, respecto al tercer concepto, quizá veo flotando en el aire, por expresarme de alguna manera, que hay quien quiere retrotraerse a antes de 1997, incluso a la antigua Ley de puertos, cuando estaba en el Gobierno el Partido Socialista. Se hizo la Ley de 1992 y me da la impresión de que hay quien quiere volver a aquella concepción que nosotros quisimos modificar en 1997. Por tanto, la Ley de 1997 nos iría bien, tal como actualmente se está aplicando, solucionando los dos temas que no funcionan y que han provocado muchos problemas que necesitan arreglarse, por cuanto está la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la aplicación de las tarifas. He de decir que hemos presentado bastantes enmiendas en este trámite. A este primer título se nos han aceptado varias y he de agradecer el esfuerzo realizado por parte del Grupo Popular, de su portavoz el señor Ayala, y a él va mi agradecimiento. Si tiene que hacerse extensivo a otras personas, no tendría ningún inconveniente. Nos han presentado distintos tipos de respuesta a nuestras enmiendas sobre las cuales tengo algunas dudas. Se nos presentan una serie de enmiendas que tengo interés en aceptar, pero en la nota se dice que se aceptan en parte y muchas de ellas no dejan de ser una transacción. Tendríamos que ver cuál es el texto definitivo, más que nada para conocimiento de los servicios de la Cámara. Algunas de las transacciones no están redactadas como tales transacciones. Algunas no tienen texto redactado. En otras se dice que se propone como transaccional la siguiente redacción. No sólo en este título sino en algún otro queda difuminado cuál será el texto definitivo de la transacción. Por ejemplo, la enmienda 664 es a otro título, pero es genérico lo que explico. Dentro del texto encuentro un paréntesis con tres o cuatro puntos en color rojo que serían un añadido. ¿Qué es esto que se ha añadido? **(El señor Ayala Sánchez: Que está excluido del texto actual.)** Entonces después lo aclararemos, señor Ayala. Nuestro grupo ve que hay mejora en muchos temas, aun cuando estas mejoras no sean lo suficientemente amplias como para que nos hagan cambiar conceptos. Quiero explicar nuestras enmiendas, empezando por la 616, sobre el concepto nuevo que ya dijimos el otro

día, la posibilidad de crear puertos de interés general de carácter especial. Hay una relación de ocho o nueve puertos, pero no tienen porqué ser éstos, porque el Gobierno los puede ampliar. En cuanto al carácter especial, se trata de que algunos puertos puedan trabajar mejor y tengan un incremento en su capacidad de autogestionarse.

En el artículo 12 que tiene varios apartados, se introducen otros, como es el que hace referencia a todo el esquema tarifario, que está relacionado con la problemática existente en torno a todas las tarifas de la sentencia del Tribunal Constitucional, que obligó a tomar una serie de medidas en otras leyes para garantizar la seguridad jurídica de todo el sistema tarifario.

Hemos presentado enmiendas parciales al mismo tiempo que el texto alternativo. Lo más propio hubiera sido que se retiraran estas enmienda al no prosperar el texto alternativo. También nos referimos a que los puertos que no sean de interés general se quedaran en la situación actual. Por ello nosotros aceptamos el esquema tarifario que se pueda presentar. Por lo tanto, el sistema de tarifas actual que se propone es válido porque lo que interesa es regularlo y dejarlo fijo.

En todo caso, una vez aclaradas las dudas que pueda haber, en general, vamos a aceptar, si no hoy en la avocación por el Pleno, las distintas transacciones que se han presentado, por lo cual vamos a retirar las correspondientes enmiendas, aunque he de decir que lo que va a quedar del texto todavía no nos satisface para lo que deseábamos fuese la Ley de Puertos.

También la premura de tiempo ha hecho que no pudiésemos entrar a fondo a analizar el nuevo texto, ya que el informe de la ponencia lo he recibido hoy, con las enmiendas de los otros grupos. Por lo tanto con la aceptación de las enmiendas de otros grupos y del Partido Popular algunas de las dudas pueden disiparse. No lo creo, pero insisto en que dejaremos vivas nuestras enmiendas para defenderlas en la avocación por el Pleno a fin de dejar definida nuestra posición global a todo el articulado de la ley.

Sin entrar en el detalle de enmienda por enmienda, en este primer título tenemos un gran paquete de enmiendas aceptadas en parte, o transaccionales, del orden de unas veinte, en las que seguimos trabajando.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Mixto ha hecho llegar a la Mesa su decisión de dar por defendidas todas las enmiendas, a la vez que acepta todas las transaccionales que han sido propuestas por el grupo mayoritario. Queda dicho para que conste en el «Diario de Sesiones».

A continuación, tiene la palabra el señor Ayala, en nombre del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Contestaré yo a la intervención del Grupo Parlamentario Socialista en

relación con las enmiendas al título I que ha defendido en la mañana de hoy.

Siguiendo un orden natural, comenzamos por la enmienda 220 al artículo 1, en la que nosotros apreciamos que se produce una cierta confusión, ya que este artículo lo que está definiendo son principios y objetivos generales. En ningún momento se utilizan estos conceptos como sinónimos, sino que se puede distinguir a lo largo del resto del articulado que se desarrolla en el capítulo I cuando el legislador se refiere a unos y a otros. Lo que no acertamos a entender es por qué se pretende eliminar de entre los principios y objetivos generales algunos tan importantes como la optimización de la gestión económica, la libertad tarifaria, la competencia entre los puertos de interés general o la mejora de la competitividad de los puertos de interés general, porque justamente a nosotros nos parecen estos conceptos fundamentales y en nada compartimos la motivación que se da acompañando al texto de cada una de esas enmiendas.

En relación con otro de los artículos que ha mencionado, en concreto la enmienda 226 al artículo 2, nuestra posición es de rechazo de esta enmienda, que juzgamos innecesaria, puesto que el régimen de control de las actividades económicas y financieras de los organismos públicos ya se ejerce por la Intervención General de la Administración del Estado y por el Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo que establece el artículo 44 de este proyecto de ley. En relación con la necesaria coordinación en el ejercicio de una competencia estatal, se trata de una exigencia que viene ya impuesta por la Constitución y por la propia Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

En cuanto a la enmienda 238 al artículo 13.3, que también ha sido citada por el señor Hernández Cerviño, nuestra posición es de rechazo de esta enmienda en la medida en que el principio de autofinanciación que se consagra en el proyecto es predicable de la totalidad del sistema portuario de titularidad estatal, no respecto de cada autoridad portuaria. Además debemos señalar que el Fondo de Compensación Interportuaria integra las aportaciones, y no subvenciones, de los organismos portuarios. Por último, el término favorecer es sinónimo en el contexto de este artículo del de fomentar.

Se alude en la enmienda 243 al artículo 13.4, y nosotros también la rechazaremos porque nos parece que el grupo parlamentario proponente no ha entendido el artículo. El que no lo haya entendido no es un argumento suficiente para que se pida la supresión de este párrafo examinado, que a nosotros nos parece importante.

Lo mismo cabría decir en relación con la enmienda 247 al artículo 14, que nosotros rechazamos porque entendemos que la propuesta de nuevas denominaciones para las tasas produce confusión y no se ajusta a la tradición jurídica española. Por ejemplo, se quiere

denominar tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias como tarifa portuaria, lo que no cabe admitir, puesto que su naturaleza jurídica es la de tasa y no la de precios privados. Igual ocurre con la enmienda 248 al artículo 16.a), que nosotros también votaremos en contra porque entendemos que es razonable que las tasas portuarias respondan al principio de autosuficiencia financiera del sistema portuario de titularidad estatal.

En relación con una enmienda que se ha citado especialmente, que es la 267 al artículo 19.4.a), nuestra opinión es de rechazarla, puesto que la interpretación del grupo parlamentario proponente no se deduce del tenor literal del precepto, esto es, se favorece la ejecución de obras de relleno tanto para usos portuarios como para no portuarios.

El otro día en la reunión de la ponencia quedaba pendiente de conocer la posición del Grupo Parlamentario Socialista en relación con una propuesta de aceptación en parte de la enmienda 244, a la que habíamos ofrecido, si S.S. recuerda, una redacción con un tenor literal. Nos gustaría conocer su posición. Asimismo, a la enmienda 271 al artículo 19.8 habíamos ofrecido como transacción la propia enmienda 558 del Grupo Parlamentario Popular. Si S.S. es tan amable, nos gustaría conocer su respuesta.

Interviene a continuación el señor Ayala.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Van a compartir su tiempo?

El señor **DELGADO ARCE**: Sí

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Brevemente, para manifestar la posición del Grupo Parlamentario Popular sobre las enmiendas de Convergència i Unió y la intervención del señor Sedó.

Quisiera puntualizar, porque parece que es necesario hacerlo nuevamente, que no solamente desde el punto de vista formal, sino material, se han respetado estrictamente los términos reglamentarios, que no se ha convocado esta Comisión con premura en ningún caso, y que tampoco se está imponiendo una limitación en la defensa de las correspondientes enmiendas, ya que, con gran generosidad por parte del presidente, lo cual creo que hay que manifestarlo, se está diciendo todo lo que se tiene que decir sobre cada uno de los títulos. La propia división en títulos del debate da idea de la generosidad de la presidencia, que concede el tiempo necesario para poder dictaminar el proyecto de ley.

Con referencia a las dos manifestaciones de carácter global que ha hecho el señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió, quisiera que quedara bien claro que no se ha modificado ni un ápice el acuerdo del año 1996, que dio lugar a la reforma del año 1997 de la Ley

de Puertos del año 1992, ya que se han respetado escrupulosamente todos y cada uno de los artículos. Por tanto, no existe ninguna parte de retoma de competencias por parte de Puertos del Estado, de la misma manera que las autoridades portuarias en ningún caso pierden autonomía para pasar a ser entes descentralizados o meras delegaciones, como dice el señor Sedó.

Buena prueba de ello, con independencia de que en el proyecto de ley quedaba suficientemente claro, es que en muchas de las transacciones que hemos ofrecido al Grupo Catalán, de las cuales ha dicho que se van a aceptar todas ellas, se ha querido dejar bien claro cuál es la trascendencia y la incidencia de las autoridades portuarias y que el Ministerio de Fomento velará por asegurar la autonomía de las autoridades portuarias, lo que choca frontalmente con las manifestaciones hechas por parte del representante de Convergència i Unió con respecto a la pérdida competencial de las autoridades portuarias. Como muestra podemos significar, tanto la transacción hecha al artículo 5, como a los artículos 6, 7, 9, etcétera —se pueden señalar muchas de ellas—, en las cuales se quiere dejar bien claro por parte del proyecto que las autoridades portuarias en ningún caso pierden autonomía. **(El señor Vicepresidente, Companys Sanfeliú, ocupa la presidencia)** Y no solamente eso, sino que incluso se han ofrecido transacciones, tanto al Grupo de Coalición Canaria, como al Grupo Catalán (Convergència i Unió), en el sentido de que sean oídos los proyectos y programas que las comunidades autónomas puedan tener a la hora de confeccionar los proyectos y los planes de empresa de las distintas sociedades portuarias, lo cual implica, de hecho, mantener el carácter estatal y de puertos de interés general, sin olvidar en ningún caso cuales sean los intereses territoriales donde se sitúa, y buena prueba de ello es que implica el respeto a la filosofía que diseñó la reforma del año 1997 de la Ley de Puertos.

Por último, creo que el Grupo Popular debe dejar bien claro que en el modelo de los puertos de interés general españoles no debe primar una diferenciación entre puertos de una u otra categoría, por no señalar puertos de primera y de segunda. Creemos que el régimen de autogobierno que se señala en el artículo 1, en cuanto a las capacidades que deban tener los distintos puertos, hace que la competitividad, la libre competencia y la libertad tarifaria se puedan sostener y defender en el desarrollo y progreso de cada uno de nuestros puertos con un único modelo y sin distinguir entre puertos de una u otra naturaleza. Esto se lo señalamos al representante de Convergència i Unió en el debate de totalidad. Le significamos que quizá estaba pensando exclusivamente en los puertos catalanes, y entendemos que es un único el modelo de puertos de interés general. Las capacidades de todos ellos y de las autoridades portuarias deben desarrollarse en libre competencia para conseguir una mejora en el servicio y en la logísti-

ca del transporte en los puertos, uno de los elementos fundamentales del mismo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfe-liú): Para aceptar una transacción, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Gracias porque no pude intervenir en el turno que le correspondía a mi grupo respecto del título I. En primer lugar, quisiera decir a los servicios de la Cámara que retiramos la enmienda número 75. En segundo lugar, significarle, porque lo he contrastado con el informe de la ponencia y la información que me ha ratificado el señor Ayala, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que la enmienda número 83 fue aceptada en ponencia. No está recogida en el informe de la ponencia, en cuanto a las enmiendas aceptadas en este trámite, pero señalo que la enmienda número 83 ha sido aceptada. Por tanto, me cabe decir que acepto las enmiendas transaccionales que me ha hecho llegar el Grupo Parlamentario Popular a las enmiendas números 74, 76, 80 y 82. Las restantes las mantenemos para su votación en el Pleno, de acuerdo con la justificación literal que se ha presentado a estas enmiendas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfe-liú): Entramos en el título II de la ley. Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: En este título II mi grupo parlamentario intenta, como lo ha hecho en el título I y lo seguirá haciendo en los siguientes, dar un poco de coherencia y de forma a este proyecto de ley, que para nada tiene el sentimiento y las necesidades que tienen los puertos hoy en día. Para ello hemos presentado enmiendas a este título II, concretamente al capítulo I, para dar coherencia a un proyecto de ley desde una perspectiva diferente y en la concreción de la planificación. Lo dejamos claro en nuestras enmiendas 309 y 310 cuando, aun estando de acuerdo en lo básico de los artículos 36 y 37, creemos que el marco estratégico se ha de desarrollar por medio de planes estratégicos y no dejarlo sólo en una posibilidad, como recoge el texto del proyecto de ley. A la vez, el artículo 38, de ahí nuestra enmienda 311, sobra en este marco. Además de no estar de acuerdo en la redacción, genera un excesivo número de instrumentos de planificación. Creemos que el contenido del plan director debe subsumirse en el plan de utilización de los espacios portuarios. Nuestras enmiendas garantizan un principio básico de toda planificación de gestión, como es la rapidez, concreción y eficacia, eliminando un texto empalagoso, lleno de florituras y falto de toda concreción.

Al capítulo II, régimen presupuestario, mi grupo presenta una enmienda, la 312, al artículo 40, por medio de la cual se consigue no dejar nada que no esté previs-

to y que pueda surgir sin su control, ya que no queda reflejado en el texto del proyecto de ley. Por eso, concretamos y especificamos que cuando no exista previsión en la presente ley, que se rija por la Ley general presupuestaria

En cuanto al capítulo IV, régimen de control, creemos de vital importancia garantizar el control, pero desde la fiscalización. Aunque el verdadero título debiera ser régimen de fiscalización (creemos que con ese basta y sobra, habiendo precedentes significativos en determinadas leyes, como explicamos en la motivación de la enmienda), creemos que puede dejarse el término control —no vemos problema— como referencia a la actividad de la Intervención General de la Administración del Estado. Así pues, basándonos en la concreción de la gestión, los títulos tanto del capítulo IV como del artículo 44 deben pasar a denominarse régimen de fiscalización y control. Por ello presentamos la enmienda 313 y como consecuencia de ésta también figura la enmienda 314 con la cual pretendemos hacer lo preceptivo, como es que en el enunciado figuren las leyes que regulan la organización y funcionamiento del Tribunal de Cuentas. (**El señor Ayala Sánchez: Está admitida.**) Me dice el señor Ayala que está admitida, lo que me parece muy bien porque demuestra que tenemos razón en la explicación que he hecho. Me alegro de que coincidamos. A ver si vamos haciendo lo mismo de ahora en adelante; cosa que veo casi imposible.

En el capítulo VI del proyecto de ley, régimen patrimonial, figura el artículo 50, participación en sociedades y otras entidades —al que hemos presentado la enmienda 315— que dice —y leo el texto que aparece en el proyecto de ley—: Puertos del Estado y las autoridades portuarias en ningún caso podrán participar en sociedades que presenten servicios portuarios básicos o en sociedades que tengan influencia efectiva en aquellas, con la excepción prevista en el artículo 60.4 de esta ley. Yo les pregunto: ¿por qué no? ¿Qué intereses existen para que no puedan participar en estas sociedades? Me gustaría que los señores del Grupo Popular, como les gusta intervenir, explicasen cuál es el motivo por el que no pueden participar o no puede formar sociedades. Me gustaría que explicara cuál es el motivo de que el Estado, por vía de entes portuarios, no pueda participar o incluso crear las empresas que prestan servicios básicos portuarios. La enmienda 316 va en el mismo sentido. Lejos de prohibir la participación, nosotros somos partidarios —de ahí nuestro diferente concepto de la ley— de que no exista una liberalización brutal que el PP propone y que, sin embargo, siga siendo el Estado, el Ministerio de Fomento, el que tutele, reforzándolo desde la ley, la participación en sociedades y otras entidades para evitar que una pequeña participación en cualquier empresa —porque eso podría ocurrir— tenga luego inexcusablemente que pagar compromisos políticos, además de cargar con la responsabilidad. Fíjense, les carga con la responsabili-

dad a los representantes de la Administración general del Estado, cuando lo razonable sería que se pronunciase Puertos del Estado. Como consecuencia de lo expuesto, también presentamos la enmienda 317, que demuestra que sobra por completo el punto número 2 del citado artículo.

En cuanto al capítulo VII, en concreto el artículo 51, régimen de personal, también tiene miga para nosotros como lo presenta el proyecto de ley. El punto primero sería perfecto si, como dice nuestra enmienda 318, se quedara de la siguiente forma: El personal de los organismos públicos portuarios quedará vinculado con carácter general a su entidad respectiva por una relación sujeta a las normas del derecho laboral que le sean de aplicación. Y se ha acabado, no hay nada más que hablar del asunto. No sé por qué meten una coetilla. No sé qué más se pretende con el resto del enunciado. Nosotros, por supuesto, lo eliminamos. Que quede claro. ¿Dar un cauce legal y de normalidad a un tipo de relación que se viene utilizando, en claro abuso de las normas laborales aplicables en este momento? Nosotros seguimos defendiendo —se lo digo desde aquí— las normas laborales sin variaciones interesadas según la situación y en este caso hasta de dudosa legalidad. Eso lo dice este diputado porque creo que es de dudosa legalidad.

En la enmienda 319 resulta de vital importancia añadir la matización de personal laboral, y así separar las incompatibilidades del personal de los organismos públicos, que en muchos casos y por cuestiones obvias no tiene que ver con las incompatibilidades del personal laboral, que es a lo que el texto de este artículo se refiere. Presentamos la enmienda 320 por la sencilla razón de operatividad y capacidad de gestión. En toda gestión empresarial —a ver si van entendiendo esto ustedes que tanto presumen de empresarios—, cuando se exige la mejora de los resultados de explotación debe ir acompañada de la reducción sostenible de los costes. **(El señor Ayala Sánchez: No se esfuerce que también está admitida.)** Usted atiende que le hará falta. **(El señor Ayala Sánchez: Está admitida ya.)** Bien, pues sin más explicación, es el aeiou y eso supone que lo entenderán sus señorías. Me sigo esforzando porque me gusta que los demás diputados lo escuchen y le agradezco que la hayan admitido porque demuestra —insisto— que al menos algo de razón teníamos.

Finalmente, al artículo 55.b) presentamos la enmienda 321. Si estamos de acuerdo en que sea a propuesta del presidente de la autoridad portuaria el nombramiento del personal directivo y del personal en general y sus retribuciones, coincidirán —eso espero— en que dicha decisión deberá ser de acuerdo con los criterios que establezcan los órganos de las administraciones competentes en esta materia y, por supuesto —que no lo citan—, respetando los convenios laborales vigentes. ¿O no es así? Si no están de acuerdo SS.SS., voten en contra y dejarán claras sus intenciones, que no serían

otras que el enchufismo y el sueldo fácil para los amigos de las autoridades portuarias. Lo digo con conocimiento de causa, porque este diputado ha denunciado reiteradamente —y gané, y tuvo que ser dado de baja— a la autoridad portuaria en el puerto de Castellón precisamente por eso, y aún sigue la cosa. Si quieren, léanse el «Diario de Sesiones» de este Congreso, sigan lo que ha ocurrido con la autoridad portuaria y verán que tengo razón. **(Un señor diputado: ¡Lo que hay que oír!)** Lo que hay que oír no, lo que ha ocurrido y está ocurriendo.

Señor presidente, con la defensa de estas enmiendas al título II he tratado de dejar claro que el Grupo Socialista tiene otro modelo de gestión portuaria, que no es otro que evitar la especulación que se produciría con la liberalización brutal que nos presenta este proyecto de ley del Partido Popular. Ciertos puntos de este título, en particular la pretendida legalización de los contratos a dedo por las autoridades portuarias, es una práctica que ustedes quieren convertir en ley. Desde luego, el Grupo Socialista quiere erradicar esa práctica. Se trata de un proyecto de ley de un ministro que tiene una clara fijación con las liberalizaciones, con un claro objetivo: rentabilidad para la especulación. Lo hizo ya en la Ley de Ferrocarriles y ahora otra vez y a toda prisa, a toda paleta. No vale la excusa, señor Ayala, de que no hay prisa; hay toda la prisa del mundo. En los tres años y pico que llevo de diputado no he visto nunca tanta prisa. A lo mejor les exigen ya rentabilidad, por eso tienen tanta prisa. Les auguro o, mejor dicho, estoy completamente seguro de que en la próxima legislatura vamos a tener que modificar esta ley; aunque a eso ya nos tienen acostumbrados el Partido Popular: hecha ley, hecha modificación; hecha ley, hecha modificación. Sin lugar a dudas, hay dos modelos radicalmente opuestos: el del Partido Popular y el del Partido Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Company's Sanfeliú): ¿Grupos que desean intervenir?

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Tenemos unas cuantas enmiendas, pero empezaré por la que propone suprimir todo el título II, régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control, que comprende los artículos 36 a 55. Luego, como uno ya supone que la supresión de todo un título no va a prosperar, se pone a trabajar en enmiendas parciales, donde se puede obtener algún pequeño éxito.

Este título II no afecta al régimen económico de los puertos ni a la prestación de servicios de interés general en los puertos. Los artículos 36 a 55, ambos inclusive, tienen por objeto regular el funcionamiento de esa organización. Se trata de una cuestión que ya está regulada en la actual Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, y este proyecto no introduce ningún cam-

bio en beneficio de una mayor agilidad, autonomía de gestión o transparencia del funcionamiento de los órganos gestores de los puertos o de las autoridades portuarias. Por otra parte, las modificaciones que se proponen ahora menoscaban, desde nuestro punto de vista, la capacidad gestora de los organismos públicos en los que participan las comunidades autónomas; básicamente, la de las autoridades portuarias.

Me hablaba usted, señor Ayala, de un debate con prisas o sin prisas. No me quejo de que estemos hoy aquí, ni del tiempo de que disponemos. Es más, teniendo en cuenta la marcha que llevamos, le propongo que paremos, en vez de hacerlo todo seguido; si no, a las cinco de la tarde estaremos esperando a que lleguen los compañeros, para votar no antes de las seis. Nuestra queja se refiere al aspecto más global del proyecto; al diálogo que nos ofreció el ministerio, y que aceptamos, para el que teníamos —y tenemos— conversaciones preparadas. La avocación por el Pleno tendrá lugar el mismo día que manejaba la Mesa cuando se reunió para señalar que el día 3 de septiembre se vería en la Comisión; sin embargo, del 3 de septiembre se pasó al 29 de julio —tenía que haber un Pleno el 28 de julio, que parece ser que no tendrá lugar— y, por fin, hoy, día 7, estamos aquí, trabajando con más o menos fortuna. Por nuestra parte, seguimos creyendo que se ha ido muy deprisa, y no sólo en el trámite de esta ley sino también en el de muchas otras. Quizá algún día sepamos el porqué de este acelerón de la marcha, hasta habilitar el mes de julio. De todos modos, hoy trabajamos en la Ley de puertos, y aquí estamos.

No estoy de acuerdo con usted, señor Ayala. Las autoridades portuarias pierden autonomía. No voy a entrar en el proyecto que presentamos a través de la enmienda 616 y sucesivas, puesto que es cosa pasada. No se trataba de hacer puertos de primera y de segunda, ni de decirlo en la ley por las buenas; de hecho, el segundo párrafo de aquel artículo decía ya que es el Gobierno el que puede marcar qué puerto puede tener categoría especial o ser de atención especial. No obstante, creemos que se ha modificado algo; de acuerdo en que no se ha modificado nada del texto de entonces, pero se ha modificado, desde el momento en que se le ha colocado por encima una capa aislante, por efecto de la cual la autoridad portuaria no puede expresar su autonomía directamente hacia el exterior, sino que, previamente, tiene que pasar por esta capa a la función más amplia de Puertos del Estado, que la aísla del exterior.

Seguimos creyendo lo que creíamos, como le digo, pero estamos trabajando aquí, y se nos aceptan en parte algunas de las enmiendas parciales que habíamos presentado al título II, mientras que tendremos que trabajar en cuanto a la transacción de otras, para llegar a un acuerdo. Ahí está la enmienda 666, por la que pretendemos que sean aprobados en el consejo rector los temas que tengan que aprobarse. Nos parece completa-

mente injustificada la existencia del voto afirmativo de los representantes del Estado en el consejo de administración de la autoridad portuaria; parece una especie de veto: si hay mayoría, pero dos de los votos de la mayoría mínima no corresponden a los representantes del Estado, ya no vale; ¿a qué jugamos, entonces? Pues esto sucede en dos o tres enmiendas más de las nuestras.

Por ello, con las transacciones que tenemos planteadas, algunas de ellas concretamente en este tema, veremos cuáles podemos aceptar si me aclara las pequeñas cosas que hay que decidir aquí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, nuestras enmiendas a este título II del proyecto de ley están comprendidas entre los números 89 y 100. El Grupo Parlamentario Popular me ha hecho llegar una nota y vamos a aceptar las enmiendas transaccionales a nuestras enmiendas números 89, 93 y 100. Como la enmienda número 96 ya fue aceptada en ponencia, haré una defensa somera de las que quedan vivas y no han sido objeto de estas tres transaccionales del Grupo Popular que hemos aceptado.

La enmienda número 90 va en la línea de competencias de la comunidad autónoma correspondiente. En el caso del archipiélago canario, cuando se está estableciendo en el correspondiente artículo del proyecto un modelo de desarrollo y posición estratégica de la autoridad portuaria que pueda elaborar este plan coincidimos con lo que acaba de decir el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en el sentido de que ha de tener un informe previo de la comunidad autónoma correspondiente. En la misma línea va la enmienda número 91, respecto del informe previo de la comunidad autónoma correspondiente. En la enmienda número 93 parece suficiente la intervención de Puertos del Estado en el plan de infraestructuras del puerto sin esperar a que hubiera otras directrices de un órgano superior que no haría más que complicar esta situación.

La enmienda número 94 propone la redacción de un nuevo párrafo correspondiente a los presupuestos y programa de actuación consolidado del sistema portuario de titularidad estatal y a los presupuestos y programas individuales de los puertos del Estado con cada autoridad portuaria. Se trata nada más que de darle una entrada para aclarar la situación en que nos encontramos. En la misma línea va la enmienda número 95 en cuanto a la elaboración de estos proyectos: Las autoridades portuarias habrán de sujetarse a los objetivos generales fijados en su plan estratégico. Esta enmienda consolida un principio de normalidad de criterios.

La enmienda número 96 solicita que el informe incorpore como anexo los mismos datos de cada autoridad portuaria. La número 97 es de normativa interna para clarificar y evitar que haya situaciones de confusión en cuanto al control, igual que la enmienda número 98, que va dirigida a contemplar que en el espacio y competencia marítimo terrestre, en el caso de tratarse de bienes no urbanos dentro de un plan general de ordenación municipal, los solapamientos pueden dar lugar a situaciones de conflicto y de contenciosos que es necesario que esta ley eluda o evite, cuando se trate de bienes no urbanos dentro de un plan general de ordenación municipal. Finalmente, la enmienda número 99 trata de ordenar un poco todo lo que es el espacio de influencia del puerto y aquellas gestiones que se hacen sobre el suelo aeroportuario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, nuestras enmiendas ya quedaron incorporadas en la ponencia y sólo señalaremos nuestra posición respecto a las enmiendas del resto de grupos parlamentarios.

En primer lugar, y por el mismo orden en que se han defendido, respecto de las del título II diré al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que si se hubiera leído el informe de la ponencia, como entiendo que es obligación de todos los diputados, se hubiera ahorrado alguna de las diatribas, ya que en el mismo momento en que han sido aceptadas por el Grupo Popular quedan sin fundamento en cuanto se refiere a crítica. Si trata de sostener las críticas hacia el proyecto y el proyecto ha sido corregido en ese aspecto, la crítica carece de sentido, a no ser que viniera hoy dispuesto a soltar una soflama anti Partido Popular a costa de lo que fuere, sin ni siquiera haberse leído el informe de la ponencia. La admisión de determinadas enmiendas por parte del Partido Popular no implica que ellos tengan razón, sino que el Partido Popular trata de hacer una ley *erga homines*, una ley que satisfaga las necesidades que este sector tiene, sin ningún carácter partidista, y aquellas cuestiones, vengan de quien vengan, que pueden mejorar el texto son admitidas por mi grupo sin mayores connotaciones.

Paso a referirme a algunas cuestiones concretas que ha manifestado en la defensa de sus enmiendas. Respecto a las menciones a la primacía que debe tener el Plan Director de Infraestructuras sobre otros documentos, es evidente que la naturaleza del Plan Director de Infraestructuras es radicalmente diferente a la que tiene el Plan de utilización de espacios portuarios. Entendemos que mientras el primero viene a ser un plan de obras del puerto, y debe definir por tanto las necesidades de desarrollo del puerto, sus distintas alternativas de desarrollo y el análisis de cada una de ellas, el Plan

de utilización de espacios portuarios tiene una doble función, pero que en nada empece lo anterior, que es delimitar la zona de servicio de puerto y asignar los usos portuarios previos a cada una de las zonas del puerto, justificando la necesidad de cada una de ellas.

Habría que hacer una especial referencia a la enmienda relativa a la participación de Puertos del Estado en otras sociedades distintas a las que están previstas en el artículo 60.4. Primero quiero señalarle que el artículo 60.4 sí prevé la participación de las sociedades portuarias en determinado tipo de sociedades. Y si además de haber leído el informe de ponencia se hubiera leído también la directiva comunitaria de acceso al mercado, sabría que las autoridades portuarias no deben ejercer simultáneamente la función regulada y la función de prestación de servicio. Le repito que este criterio es el que se defiende en la posición común que tenemos tras la segunda lectura de la directiva comunitaria de acceso al mercado. En otro caso, el regulador podría afectar a las reglas del mercado defendiendo sus propios intereses, y por tanto parece que en este tipo de sociedades no debería intervenir. Le recuerdo que la directiva propone que cuando coincida la competencia de intereses entre el regulador y el prestador de servicios, la decisión para solventar el conflicto corresponde a otro organismo neutral. Es decir, si se hubiera optado por una regulación de otro tipo, hubiéramos arbitrado un organismo neutral para solventar ese tipo de situaciones en las que tanto énfasis pone el diputado señor Sedó. En este caso lo que hemos hecho ha sido admitir los criterios de la directiva en la parte aceptada por todos.

Por lo que se refiere a la transacción que hemos ofrecido a todos los grupos sobre el artículo 50, relativo a la participación en sociedades y otras entidades —valga esta explicación para la más importante defensa que ha hecho el señor Sedó y también el Grupo Socialista—, hemos presentado una redacción totalmente nueva que responde a haber intentado satisfacer las distintas enmiendas presentadas: la número 100, del Grupo de Coalición Canaria, la número 48, del Grupo del Partido Nacionalista Vasco, las números 664 y 667 del Grupo de Convergència i Unió y las números 316 y 317 del Grupo Socialista. En esta redacción se hace desaparecer el supuesto favoritismo hacia Puertos del Estado con la necesidad del voto favorable de los representantes de la Administración general del Estado. Por tanto, se ha ofrecido a los grupos una redacción de este artículo 50 que vuelve a ser absoluta y delicadamente respetuosa con la Ley de 1997, que se produjo como resultado del acuerdo de legislatura del año 1996 y que en ningún caso establece la primacía de los representantes de Puertos del Estado frente a los acuerdos de los consejos de administración de las autoridades portuarias. Dicho eso, respecto al hecho de que al representante del Partido Socialista le vienen a la mente palabras relativas al amiguismo o a la contratación sin

establecer los cauces que sean correspondientes, quiero decirle que en el proyecto de ley se está hablando, en cualquier caso, de convocatoria pública, se está hablando de los principios de igualdad de méritos y de capacidad y que quizás esa palabra se le quede como reflejo del pasado, de una época en la que efectivamente la práctica de la contratación en España en las administraciones públicas por la vía del amiguismo había sido una práctica común, pero que afortunadamente desapareció en 1996.

Respecto a aquello a lo que no me he referido de las enmiendas de *Convergència i Unió*, es evidente, señor Sedó, que con la petición de supresión de todo el título difícilmente podríamos llegar luego a algún acuerdo sobre distintas cuestiones parciales de este título, habida cuenta de su planteamiento inicial. No obstante, insistimos en el afán que el Grupo Popular quiere llevar a la Comisión y al texto final de este proyecto para alcanzar el máximo consenso posible. Pensamos que la nueva redacción del artículo 50 satisface todas las posturas y debe despejar en el horizonte cualquier sospecha en relación con que se barnicen —utilizando su misma expresión— competencias de las autoridades portuarias que en realidad se residen en Puertos del Estado, lo cual, insisto una vez más, no es así. Por otra parte, le hemos hecho la oferta transaccional, y al tiempo que analizamos todas las demás esperamos que se acepte, en aras a conseguir un mejor texto. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Company's Sanfeliú): ¿Señor Segura, a qué efectos me pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, pido la palabra por una alusión que quisiera matizar, que ha hecho el señor Ayala a don Mario Edo, diputado socialista. Le pido un minuto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Company's Sanfeliú): Señor Segura, he estado muy atento a la intervención del señor Edo, y efectivamente ha hecho una intervención que ha sido contestada. Por tanto, creo que no hay motivo para que tenga que hacer ninguna rectificación y tendríamos que evitar entrar en esos temas.

Vamos a pasar al Título III y, para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el título III del proyecto de ley —queremos darle la relevancia que el tema tiene— se titula: La prestación de servicios, y consta de cuatro capítulos muy relevantes. Quisiera poner de manifiesto que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado más de 100 enmiendas —desde la número 322 hasta la 423— a todos los artículos de este título, desde el 56 —servicios prestados en los puertos de interés general— hasta el 91 —vinculado a los servicios náuticos—. Doy estos datos

porque creo que es muy relevante que se tenga presente la importancia que el Grupo Parlamentario Socialista da a un título que no debería venir en este proyecto de ley; un título cuya supresión total hemos pedido; un título que es inaceptable que figure en este proyecto de ley. Consideramos que es inaceptable, señor presidente, porque tal como dijo este diputado al defender las enmiendas que presentamos a la exposición de motivos, en número superior a 40, se está tramitando en el Parlamento Europeo, en codecisión con la Comisión Europea, una directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios. Precisamente, el Grupo Parlamentario Socialista y también el Grupo Parlamentario Popular, a través de eurodiputados españoles, presentaron un número muy relevante de enmiendas a esa directiva. Curiosamente —porque hay que recordar—, los eurodiputados españoles del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Socialista presentaron aproximadamente 22 ó 23 enmiendas coincidentes, con objeto de fijar en Europa una posición de interés común para los servicios que se prestan en los puertos de interés general en el Estado español, que es un país ribereño, que es un país periférico y que es un país con unas políticas portuarias diferenciadas de las políticas portuarias que tienen países europeos de otras latitudes.

He oído aquí al señor Ayala hacer referencias permanentes al Grupo Parlamentario Socialista, sobre todo al anterior interviniente, don Mario Edo, sobre si se habían leído la directiva. El Grupo Parlamentario Socialista he leído la directiva, los socialistas españoles hemos participado de forma muy intensa en su tramitación europea y encontramos absolutamente desproporcionado, impropio, inaceptable y rechazable que este título figure aquí sin que la directiva haya terminado de tramitarse en el Parlamento Europeo. Lo que estoy diciendo, señorías, tiene una lógica incuestionable. Este es un título vinculado a la prestación de los servicios. Si se está tramitando una directiva para la liberalización —hasta el grado que se alcance— de los servicios que se presten en los puertos de la Unión Europea, proceso que culminará aproximadamente en octubre, porque lleva dos años de tramitación y ya está en fase de segunda lectura, ¿cómo es posible que el Gobierno español traiga un título tan complejo, al que hemos presentado 100 enmiendas? ¿Cómo es posible que no se haya esperado a que se produzca la resolución europea para trasponer a nuestro ordenamiento jurídico los acuerdos y los contenidos que marcarán toda la política portuaria en el seno de la Unión Europea en lo que a prestación de servicios se refiere? Pues no. Aquí viene un título en el que nadie tiene la mínima duda —y tengo interés en que se recoja, como se está recogiendo, en el «Diario de Sesiones» la afirmación de este diputado— de que el Gobierno se va ver obligado a introducir modificaciones en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 2004, un texto referido a prestación de servicios, que

de forma férrea, por la posición del Gobierno y del Grupo Popular, viene hoy aquí. De las 100 enmiendas que hemos presentado, sólo voy a defender ocho o diez, en las que considero estrictamente irrenunciable que la posición de mi grupo parlamentario quede clara en el «Diario de Sesiones».

La primera es la enmienda de supresión. Estimamos que este título ha de suprimirse por completo, no sólo por los argumentos que acabo de esgrimir sino también por los que con cierto rigor voy a aportar. Desde nuestra óptica, el proyecto de ley rompe con un modelo de titularidad pública de los servicios, perfectamente consolidado en nuestro ordenamiento jurídico y en la práctica de la gestión administrativa en España, recogido en todas las normas que regulan las concesiones en el Estado español y, es más, recogido en la Ley reguladora del contrato de concesión de obra pública. Consideramos necesario señalar que el modelo actual, el del año 1992 y el del año 1997, es un modelo de titularidad pública de los servicios, que ha puesto sobradamente de manifiesto que permite la participación de las empresas privadas en la prestación de los servicios en condiciones de competencia, siempre y cuando esta competencia sea posible técnica, comercial y físicamente, porque hay determinadas funciones en los puertos para las que no hay espacio físico que posibilite la libre competencia. En ocasiones he oído comentarios que me han dejado estupefacto, porque ponen de manifiesto el grado de desconocimiento que se tiene acerca del funcionamiento de determinados servicios en los puertos, pues hay ocasiones en las que no es posible físicamente la competencia intraportuaria. Este modelo ha venido funcionando a plena satisfacción en España y en otros muchos países. Nosotros consideramos que con la propuesta del Gobierno se produce una quiebra en la conceptualización de los servicios portuarios como servicio de titularidad pública y que constituye un error básico recogido en el proyecto de ley, por las razones que he expuesto por anterioridad, sobre todo cuando defendí las enmiendas vinculadas a la exposición de motivos.

Señorías, quiero reiterar algo tan trivial como que es menester que definamos qué entendemos por un puerto. ¿Qué es un puerto? ¿Infraestructuras, diques de abrigo o terminales marítimas? ¿Qué es un puerto? Obviamente, un puerto no son sólo las infraestructuras de que consta, un puerto no es sólo una realidad física y tangible de diques y de muelles; un puerto es también los servicios que se prestan. Un puerto es una infraestructura al servicio de unas políticas de transporte y esas políticas de transporte que impulsa la Unión Europea no se recogen en el proyecto de ley. Los servicios que se prestan en los puertos, si un puerto está integrado por infraestructura y por servicios que se prestan, son unas infraestructuras para proporcionar servicios de titularidad pública y las infraestructuras. Tal y como recoge claramente la Constitución española en los

artículos 149.1.20.º y 148.1.6.ª los puertos son de titularidad pública y entendemos como titularidad pública a la Administración del Estado —lo reitero—, las comunidades autónomas, los ayuntamientos, los cabildos insulares, las diputaciones provinciales, los consejos insulares en Baleares y las ciudades autónomas con puerto como Ceuta y de Melilla. Aquí ha dicho el señor Sedó (aunque intuyo que no es imputable su comentario al Grupo Parlamentario Socialista, ya que no ha dicho el grupo, y por tanto entiendo que no se habrá referido a nosotros) que quiere retrotraerse al modelo de 1992. Esto es falso. No hay una sola enmienda que este grupo haya presentado de las 370 enmiendas, ni un solo matiz, tendente a retrotraerse a la ley de 1992. Nosotros planteamos que los puertos han de ser autónomos, que los puertos tengan la mayor influencia y capacidad de gestión para el interés público en el entorno autonómico en que se integran. A la comunidad autónoma, señorías, le corresponde la competencia de ejecución en una serie de materias recogidas en la mayor parte de los estatutos de autonomía de comunidades autónomas litorales y los puertos y aeropuertos de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. Eso está recogido en los estatutos de autonomía de la mayor parte de las comunidades con litoral. El artículo 23 de la Ley 27/1992, señalaba rotundamente: La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la correspondiente autoridad portuaria y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario a Puertos del Estado. Este artículo fue modificado por la Ley 62/1997 con otros nuevos términos: La calificación de los servicios portuarios como de titularidad privada, tal como recoge tanto la ley de 1992 como la ley de 1997, no puede impedir que las comunidades autónomas —y este proyecto de ley lo impide— reclamen el derecho a ejercer la competencia de la regulación e incluso de la prestación de tales servicios portuarios. Señorías, me gustaría que en esta Cámara algún diputado demostrase —aquel que tuviese claridad conceptual para demostrarlo— que esta ley no es una ley que signifique involución. Esta ley impide claramente a las comunidades autónomas hacerse con el control de lo que son actualmente las sociedades de estiba. Reitero lo que dije con anterioridad, cómo es posible que si el Ministerio de Fomento no quiere el 51 por ciento en lo que a accionariado se refiere de las sociedades de estiba —y lo pongo como ejemplo, aunque pondré a lo largo de intervenciones posteriores otros ejemplos al respecto— se lo quede Dragados, se lo quede ACS, se lo que queden las empresas dedicadas a la actividad logística en los puertos o se lo queden las empresas que tienen concesiones en terminales marítimas de titularidad pública que gestionan la estiba. El Estado se quiere ir, dice el ministro de Fomento con este proyecto de ley. Los socialistas dejamos muy claro

en nuestras enmiendas —y en esta enmienda número 322 lo decimos— que ese 51 por ciento lo adquiera la comunidad autónoma, que su estatuto de autonomía le da esa posibilidad, o que lo adquiera conjuntamente la comunidad autónoma con el ayuntamiento. Y yo digo ¿por qué el ayuntamiento de Algeciras o el de Los Barrios, con la Junta de Andalucía no pueden hacerse con ese 51 por ciento y mandar en los servicios portuarios? Eso es lo que proponemos los socialistas, no lo contrario: pasos adelante en la descentralización, en la cogestión común de un bien infraestructural y de unos servicios que han de estar, valga la redundancia, al servicio de la comunidad. ¿Por qué no lo posibilitamos? ¿Por qué no hacemos aquí un pacto político para que el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat catalana se hagan con ese 51 por ciento? Eso no lo propone el proyecto de ley, eso lo propone el Grupo Parlamentario Socialista. Que ni aquí ni en declaraciones públicas se nos impute todo lo contrario de lo que estamos defendiendo.

Quienes apoyen este proyecto de ley, en este Título III, van a tener la responsabilidad institucional de haber coparticipado con su voto favorable —no lo haremos nosotros—, a un debilitamiento del papel de las comunidades autónomas en toda la gestión de los servicios portuarios. Esto debe quedar muy claro y figura en esta enmienda. Reitero, no parece que el procedimiento de abandono vergonzante —y lo dice la justificación de motivos de la enmienda 322 de este grupo— de las competencias para que sean asumidas por las comunidades autónomas, sea precisamente lo más ordenado y racional para efectuar una transferencia de competencias.

Nosotros decimos, y lo reiteramos que quede muy claro, que si la Administración del Estado establece que los servicios portuarios son de titularidad privada y no tienen que ser gestionados por ella, por la Administración del Estado, las comunidades autónomas pueden y deben reclamar esa gestión en función de los argumentos que acabo de expresar, en función de las competencias de sus estatutos de autonomía y en función de la capacidad que tienen las comunidades autónomas para regular los servicios que se prestan en los puertos, impedir que se gestionen en forma exclusivamente privada y jueguen un papel en la regulación en materia de ordenación de la economía regional, en materia de la ordenación del comercio interior en esa comunidad, en materia de defensa del consumidor y del usuario. Este concepto tiene que quedar claro para que aquí no se vuelva a expresar una deformación de los contenidos de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

En segundo lugar, señor presidente, las enmiendas 327 y 328 nos resultan muy singulares, nos resultan excepcionalmente importantes. La enmienda 327 se refiere al artículo 56, el artículo 56 define los servicios prestados en los puertos de interés general, y nosotros planteamos que en el número 4, se definan los servicios

de interés general. Fíjense, señor presidente y señorías, el artículo 56.4 —y es un tema esencial— dice: De acuerdo con lo previsto en esta ley, la prestación de servicios en los puertos de interés general se realizará por las autoridades portuarias en los casos que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización que corresponda. Los servicios se clasifican en: a) Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos. El Grupo Parlamentario Socialista, en la enmienda 327, se pregunta ¿cómo es eso? Nosotros definimos y clasificamos los servicios en los puertos en tres clases: a) Servicios portuarios; eliminamos lo de generales o básicos. b) Servicios comerciales y otras actividades, y, c) Servicios de señalización marítima. Está argumentado en la exposición de motivos.

En la enmienda 328, también a ese artículo 56, nosotros queremos añadir un nuevo apartado. Señorías, han visto que si se acepta nuestra enmienda 327 quedan tres servicios generales: servicios portuarios, servicios comerciales y servicios de señalización marítima, pero nosotros planteamos un cuarto, que sería: d) Servicio de practicaje, y queremos dejar muy claro para las intervenciones posteriores que defendemos la no liberalización del practicaje desde el punto de vista de las garantías, de la seguridad marítima en los puertos y en las aguas próximas a los puertos. Por eso decimos que la especificidad del servicio de practicaje de titularidad de las autoridades portuarias, así como las funciones inspectoras, pues nada menos que cuatro reales-decretos en vigor imponen al práctico sobre todo los buques de cualquier pabellón que entren o salgan de nuestros puertos, fundamentan la inclusión del servicio en una categoría específica de los servicios portuarios, tal como está configurado actualmente en la ley. La solución que proponemos permite mantener la coherencia interna del proyecto de ley, pero al mismo tiempo se acomoda a los criterios mantenidos por donde va la ruta de la directiva a la que acabo de hacer referencia, donde no se va a posibilitar la liberalización, la libre competencia, es decir no se va a posibilitar que haya varias empresas que tengan prácticos contratados y que preste el servicio de practicaje a los barcos que entran o que han de zarpar de los puertos y que haya una lucha tarifaria. Nosotros no queremos esa lucha tarifaria, queremos por encima de todo la garantía en el control de calidad de la seguridad marítima.

Señorías, voy a dedicar un minuto a las enmiendas 338, 399, 400 y 401. La 338 es al artículo 62. Estoy seleccionando, y agradezco la atención que se me está prestando, porque considero que son posiciones que se podrá discrepar con ellas, pero intentamos defenderlas con el mayor rigor posible. El artículo 60 los servicios portuarios básicos, concepto y clases de servicios básicos, dentro de la sección 3.ª, los servicios portuarios básicos, habla de servicios básicos y son: servicios de practicaje, servicios técnico-naúticos, etcétera. Planteamos una adición al final del punto 2: «En el caso de las

autoridades portuarias de los archipiélagos de Canarias y Baleares los servicios básicos se establecerán de común acuerdo con las autoridades autonómicas correspondientes.» Lo hacemos porque la temática portuaria en los archipiélagos es muy distinta de la temática portuaria en los puntos del litoral peninsular. El tratamiento diferenciado en materia de transporte marítimo tiene precedentes en todo el ordenamiento jurídico español, en el capítulo I, del título I, de la Ley 19/1994, por ejemplo, de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias. La importancia estratégica del sector del transporte en el conjunto de la economía se acentúa en el caso de una comunidad archipelágica como Canarias, fragmentada territorialmente y alejada de sus principales centros de suministros. El acceso de las mercancías desde el exterior constituye su fuente esencial de abastecimiento. Estas son canalizadas de forma mayoritaria a través del transporte marítimo, por lo que los puertos canarios se constituyen como su principal vía de entrada. En términos porcentuales, señorías, la demanda exterior supera el 90 por ciento del consumo interno canario sin que pueda plantearse otra alternativa desde el punto de vista técnico-logístico, a corto, medio o largo plazo que no sea el transporte marítimo. La garantía del abastecimiento de las islas depende en gran medida del funcionamiento adecuado y eficiente de sus puertos y de los servicios que se prestan en ellos. Concurren pues estas circunstancias, y en consecuencia los principios de competencia estatal que se dan en la península en materia de transporte marítimo y aquellos que afectan al desarrollo económico y social de las islas, no tienen nada que ver y es razonable que jueguen las comunidades autónomas-archipiélago, Baleares y Canarias, el papel que estamos defendiendo.

Con la enmienda 399, paso ya a la última parte en la defensa de las enmiendas de este título III, entro en una nueva fase, es decir artículo 85, y me voy a referir hasta el 91. Son temas muy relevantes y hemos tenido el accidente del *Prestige*. Se ha hablado suficientemente, pero ahora no nos podrán negar que este grupo parlamentario ha presentado una iniciativa parlamentaria planteando una nueva gestión del salvamento marítimo en España y la lucha contra la contaminación. En esa línea los artículos 85, servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías; artículo 86, servicios de depósito y transporte horizontal, y así sucesivamente hasta el artículo 91, son objeto de las enmiendas 399, 400 y 401. Al artículo 85.4 planteamos la supresión del apartado 4, donde se dice que la autoridad portuaria podrá autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque. Señorías, nosotros discrepamos total y absolutamente en este tema y les agradecería que pusieran un poco de comprensión, no necesariamente de aceptación, en los argumentos de este diputado, en representación de su grupo. Es un

tema muy relevante, señor presidente, que va a ocasionar graves conflictos futuros en lo que se viene denominando la autoprestación por parte de una empresa naviera. Pongamos un ejemplo, un portacontenedor que ha zarpado del puerto de Ciudad del Cabo y que después de ocho días de travesía llega con un número elevadísimo de contenedores. El punto 5 del artículo 85, servicio de carga, estiba y desestiba, posibilita que el naviero haga la descarga de sus contenedores con los marineros que lleva a bordo. Esto es algo tan grave desde el punto de vista de la seguridad en los puertos que resulta inconcebible. Después de ocho o diez días de travesía, haciendo turnos dentro de las veinticuatro horas —yo me conozco la normativa de la OIT, el funcionamiento de las tripulaciones, la distribución de la carga de trabajo y los horarios— que consisten en trabajar cuatro horas, dormir cuatro horas, volver a trabajar cuatro horas y volver a dormir cuatro horas, y así sucesivamente, llegan al puerto de Santa Cruz de Tenerife. ¿A esos marineros procedentes de terceros países, sin cualificación pertinente, que están agotados, que lo que quieren es desembarcar ocho, diez o doce horas, para pasear, para tomarse una cerveza o lo que SS.SS. quieran pensar al respecto, les vamos a decir que tienen que realizar la carga o descarga del buque? Esto es increíble. Luego que quede claro que nos oponemos de forma radical a la autoprestación, como se opone razonablemente la mayor parte de los sindicatos de clase. Por eso, en la enmienda 399 nos preguntamos: ¿Cómo se puede acreditar la idoneidad de los medios técnicos empleados para cada barco antes de cada operación? ¿Es necesaria la acreditación de la idoneidad de los medios mecánicos si son operados por los trabajadores portuarios?

En la enmienda 400, al artículo 85, defendemos con absoluta claridad lo que hemos defendido en la Ley del sector ferroviario, en la Ley de seguridad aérea y defendemos ahora, y es que a los trabajadores portuarios se les forme en centros académicos de formación profesional. El operario que maneja la grúa *trastainer*, el operario que maneja la grúa *portainer*, cualquier otro operario tiene derecho a un título académico y, afortunadamente —lo dije en el Pleno en el trámite de aceptación de enmiendas procedentes del Senado—, el Ministerio de Fomento, a través del señor subsecretario, aceptó una enmienda transaccional en la Ley de seguridad aérea. A partir de la aprobación de la Ley de seguridad aérea, gracias a una enmienda de este grupo parlamentario, los trabajadores vinculados al sector aéreo van a tener derecho a un título académico y a la formación pertinente. Esto lo hemos defendido en el sector ferroviario, que no ha culminado, y lo defendemos ahora. De ahí la enmienda 400.

Las enmiendas 413, 414 y 415 introducen un nuevo capítulo dedicado al servicio de practicaje. En las propuestas de adición de creación de ese nuevo capítulo, en las motivaciones que lo justifican, estas tres enmien-

das, reitero, 413, 414 y 415, definen claramente la posición del Grupo Parlamentario Socialista con respecto al servicio de practicaaje: No a la innecesaria liberalización del mismo, no a la libre competencia.

Por último, al artículo 91 tenemos dos enmiendas que soy consciente de que no debo defender, pero rogaría a quienes tuviesen interés en estas materias que las leyesen. Las enmiendas vinculadas al artículo 91 intentan potenciar, al servicio de posibles siniestros futuros, el papel de los medios de investigación y de equipamiento de que dispone el Estado en lo que se refiere a los servicios náuticos. Por eso queremos que juegue un importante papel al respecto el Instituto Hidrográfico de la Marina, así como la Cominport y la Comisión Permanente de Faros, que no se ha reunido en los últimos años y que tiene que diseñar una política de señalización marítima moderna, no sólo las luces que apagan o encienden siguiendo la señal morse, sino sistemas de señalización modernos, porque hace falta una política al servicio del control y de la seguridad marítima en nuestro país.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo tiene 38 enmiendas a este título que se refieren a distintas actividades, pero todas como servicios. Son una serie de enmiendas que están dirigidas al aspecto regulador de la Autoridad Portuaria, que no tiene por qué ser incompatible la autonomía funcional y de gestión de estas autoridades portuarias con el hecho de que puedan tener las actividades de servicios y ser reguladoras de los mismos. La función reguladora de la competencia es especialmente apropiada para las autoridades portuarias, tal como la ha configurado el proyecto. Cada una de estas enmiendas tiene su justificación muy concreta en cuanto a que las autoridades portuarias la puedan realizar sin que se requiera una regulación tan detallada, tan reglamentista, en esta ley.

Dentro de este grupo de enmiendas, el Grupo Popular ha propuesto transacciones a una serie de ellas, y que quisiera citar para que podamos comentarlas antes de la votación. Por ejemplo, se me dice que la 682 se acepta en parte, que se acepta el texto que deberá completarse conforme a la enmienda 566, presentada por el Grupo Popular. Aquí me falta un texto, el texto que tenemos que dar al servicio de la Cámara. La 686 se me da como aceptada porque coincide con la propuesta de la enmienda 567. En todo caso, quedará subsumida. Ya se dio por aceptada.

A la 695 se ofrece el texto de la 570, del Grupo Popular. En todo caso, si tiene que ser el texto del Grupo Popular, nosotros lo tenemos que aceptar, votarlo, darlo por votado o votarlo negativamente. En la 705

se acepta todo aquello que coincida con la enmienda 577, del Grupo Parlamentario Popular y no se acepta, sin embargo, la mención a los términos del artículo 102. En todo caso, ¿hay que hacer un texto o no?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: La 577

El señor **SEDÓ I MARSAL**: ¿La 577? Por tanto, yo tengo que decir que acepto la 577 y retiro esta. No es una transacción.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Usted no conocía el texto de la 577 cuando yo le di este papel.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Algo parecido pasa con la enmienda 706, que se propone transaccionar con la enmienda 579, al artículo 85. ¿Es exactamente esa enmienda? La siguiente, la enmienda 707, ¿es exactamente la enmienda 579? La transacción es aceptar la enmienda del Grupo Popular que está en el proyecto. Yo tengo que retirar mi enmienda o no aceptar la transacción, en cuyo caso se vota.

Todas las enmiendas que hemos presentado a este título se refieren a una serie de servicios, entre los cuales figura el del practicaaje. Nosotros siempre hemos tenido una relación muy cordial y a la vez muy rigurosa con el servicio de practicaaje y estamos satisfechos de poder decir que tres de nuestras enmiendas que se refieren a este servicio han sido aceptadas, aun cuando nos queda otro punto que esperamos negociar de aquí a la avocación en el Pleno de todas las enmiendas que queden vivas, que también se refiere al servicio del practicaaje.

Con esto doy por defendidas las enmiendas presentadas con las justificaciones aclaratorias que acompañan a las mismas, ya que hacen referencia a temas de servicios muy concretos. Creo que esto es suficiente y no merece la pena explicarlas una a una.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Tiene la palabra el portavoz de Grupo Vasco, señor Otxoa.

Señor Otxoa, en este momento estamos debatiendo el título III, pero, como usted no ha estado en los anteriores títulos, esta presidencia no tendría inconveniente, si es capaz de hacerlo brevemente, en que se posicionara también en las enmiendas que hacen referencia a la exposición de motivos, títulos I, II y III, que es el que estamos debatiendo en este momento.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Gracias, señor presidente, por la deferencia que tiene. Efectivamente, no he podido estar presente por problemas inherentes a ser un grupo pequeño y no tener el don de la ubicuidad. Voy a intentar ser muy breve en cuanto a la exposición de motivos y los títulos I y II.

Tengo que decir, como expusimos en la tramitación de las enmiendas a la totalidad ante el Pleno, que enten-

demostramos que hay una discordancia entre lo que se propone en la exposición de motivos y el articulado posterior del texto de la ley. Creemos que la liberalización pretendida supone, a través de los artículos del texto, una instrumentación férrea de toda la ley para conseguir una centralidad en la administración de Puertos del Estado y mantener de manera formal las atribuciones de los diferentes órganos portuarios, de sus consejos de administración, pero retirándoles capacidad operativa, puesto que hay muchas reservas de decisión final a favor de Puertos del Estado y cuando no hay acuerdos, a favor concretamente del ministro del ramo que en su momento ejerza ese poder. Por tanto, no entendemos por qué esa liberalización no se lleva a efecto de la forma que se plantea en la exposición de motivos. Así en el artículo 13 entendemos que se pisa esa autonomía portuaria. La enmienda 38, que hemos presentado, no haya tenido ninguna contestación y entendemos que es muy importante. Lo mismo nos ocurre con las enmiendas 40 y 41, al mismo título I, donde la autonomía portuaria queda menoscabada, como exponemos en los textos de las enmiendas y en su justificación. A la enmienda 39, al artículo 18.1, el Grupo Parlamentario Popular nos ha ofrecido una transacción que aceptamos, aunque no nos place totalmente, pero en la situación en que estamos vamos a intentar modificar o dulcificar esta ley, aunque está claro que no vamos a conseguir modificarla según nuestro criterio y mantener los principios de autoridad portuaria precisamente en esas autoridades de puerto para que se potencie la libre competencia.

Al artículo 43, del título II, se nos presenta una enmienda transaccional que vamos a aceptar, porque en este capítulo entran en litigio competencias autonómicas, incluso municipales y urbanísticas. En ese sentido, a las enmiendas presentadas al artículo 38.1 y 39 se nos han presentado también enmiendas transaccionales que vamos a aceptar. No hemos conseguido enmiendas transaccionales ni acuerdos en los artículos 36.3, 42, 44.4 y 48.1, que es donde se está discutiendo la autonomía portuaria, y sin esa autonomía, según nuestro criterio, no se va a conseguir una competencia libre y activa, sino un órgano centralizado que no va a ayudar en nada a la flexibilidad que necesita un puerto en los tiempos económicos que se avecinan. En cuanto al artículo 50, se nos ha presentado una enmienda transaccional, pero entendemos que es muy dudosa la voluntad de eliminar el derecho a veto de los representantes del Estado, ese derecho que se reservan en los consejos de administración, y la fórmula alternativa que se nos ha presentado no nos satisface. Tenemos que agradecer el esfuerzo que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión y los representantes del Gobierno por su mediación. Pero tenemos que decir que no nos satisface esta transaccional porque no queda clara la voluntad del Gobierno de no ejercer ese derecho a voto a través de los represen-

tantes del Estado en las decisiones de los consejos de administración. Las enmiendas a los artículos 51, 52, 53 y 54, del título II, se refieren todas a la organización de la actividad profesional a través de los sindicatos y a la organización del personal. Es de todos conocido que en ciertos puertos, en este caso los del territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi, existen agrupaciones sindicales que tienen mayoría en esos puertos, pero que son minoritarias en el conjunto del Estado. No se tienen en cuenta estas decisiones que pueden emanar de, insisto, sindicatos absolutamente mayoritarios en ese ámbito. Como todo se lleva al ámbito estatal, las competencias portuarias, en este caso los derechos sindicales de grupos minoritarios en el Estado y mayoritarios en esas áreas, quedan constreñidos y consideramos que no son de recibo.

Entramos en el título III. Doy las gracias, de nuevo, a los portavoces y al presidente por haberme permitido hacer esa breve exposición de los títulos anteriores. En el título III curiosamente estamos hablando también de unas competencias autonómicas, y aquí ha habido mayor sensibilidad por parte del Gobierno, que nos ha ofrecido enmiendas transaccionales a las enmiendas 54, 55, 56, 59 y 61. Tengo que decir que vamos a aceptar esas enmiendas. Por las explicaciones que se nos han dado, vamos a retirar nuestra enmienda número 57, al artículo 66.1.b). No entendemos demasiado bien por qué nuestra enmienda número 58, al artículo 66.2, no es aceptada. Creemos que ese articulado, tal como está, supone un incumplimiento de la directiva europea y consideramos que debiera repensarse por parte del Gobierno las razones que le llevan a no aceptar esta enmienda. Alegrándome y congratulándome —y creo que expreso la opinión del grupo— de que las conversaciones hayan llegado a buen puerto por lo menos en esta parte mínima de la ley, nos gustaría que de aquí a la tramitación del Senado el Gobierno mostrase la misma sensibilidad en otros aspectos de la autonomía portuaria que hasta la fecha no se ha tenido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Company's Sanfeliú): Para defender las enmiendas del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Con respecto al título III del proyecto, vamos a aceptar las enmiendas transaccionales ofertadas por el Grupo Parlamentario Popular a nuestras enmiendas números 102, 113, 116, 117, 118 y 119. Defenderé a continuación las enmiendas que permanecen vivas, excepto la 105 que fue aceptada en la ponencia, comenzando por la 101. En esta enmienda recuperamos la línea de exigir un reconocimiento de las competencias de las comunidades autónomas porque, visto el conjunto de la ley en sí mismo, nos damos cuenta de que los territorios del Estado español que tienen el carácter de archipelágico, como son solamente Canarias y Baleares, es necesaria una

distinción y una peculiaridad singularizada de las aplicaciones de la ley. Por eso en nuestra enmienda 101 decimos que en el caso de las autoridades portuarias de Canarias y de Baleares los servicios básicos se establecerán de común acuerdo con las autoridades autonómicas correspondientes. Si no, ni tendrían sentido los estatutos de autonomía, y concretamente el Estatuto de Autonomía de Canarias, ni las competencias que le dan a Canarias la Constitución y las leyes en cuanto a su régimen económico y fiscal correspondiente, ni la propia situación y estructura geográfica y su carácter archipelágico.

La enmienda 102 está relacionada también con el tráfico del transporte intraportuario dentro del archipiélago y en ella proponemos la supresión en el texto de palabras contempladas en el texto del proyecto del Gobierno. En la enmienda número 103 volvemos a recrear la causa de interés general para que haya también aspectos competenciales. En la enmienda número 104 volvemos a plantear la especificidad para las autoridades portuarias de Canarias y Baleares cuando se establezcan servicios mínimos, teniendo que hacerse de acuerdo con estas autoridades autonómicas correspondientes y además garantizarse lo que en un ámbito está pactado plenamente. En cuanto a la enmienda número 106, replanteamos el ámbito geográfico en el que se extienden estos servicios. Igual ocurriría para la estructura tarifaria, tarifas máximas, niveles de rendimiento y obligaciones de servicio público. Relacionado con esto pretendemos una supresión para el artículo 68.2 a través de la enmienda 107, así como en la enmienda 108. Quisiera destacar la enmienda número 109, en la que pedimos que haya audiencia cuando la Autoridad Portuaria pueda probar, a solicitud del prestador del servicio y las condiciones previstas, la modificación de los medios humanos y materiales fijados en la licencia. Queremos que esto se haga previa audiencia de la representación legal de los trabajadores. Igualmente, en la enmienda número 110 pedimos que se tenga siempre en cuenta la obligación legal de subrogación ordenada por el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores. En la misma línea de defensa de un personal embarcado habilitado —se ha olvidado la calificación de habilitado a este personal embarcado— y los medios materiales, que deben ser materiales, va la enmienda 111.

En las enmiendas siguientes, como la 113, pretendemos que los titulares de las licencias de autoprestación abonen una contribución para que las obligaciones de servicio público, en particular de cobertura universal, que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al tráfico en general, puedan ser atendidas. En la enmienda 114 proponemos, en relación con los conflictos que surjan entre las autoridades portuarias de Canarias, que puedan ser resueltos mediante arbitraje de la propia comunidad autónoma. Es algo de sentido común en la aplicación de unos principios de ámbito tutelar, disci-

plinario y jurisdiccional en relación con estas cuestiones. La enmienda 117 está recogida en una transaccional, igual que ocurre con las enmiendas 118 y 119. En la enmienda 120 pedimos que haya una previa acreditación del cumplimiento de los mismos requisitos exigidos a los prestadores de esos servicios portuarios, incluyendo las necesarias habilitaciones de su personal, para que la Autoridad Portuaria pueda autorizar al naviero el manejo de medios de carga y descarga propios del buque cuando se ejecute con personal del buque. Por tanto, pedimos una previa acreditación del cumplimiento de los mismos requisitos exigidos a los prestadores de estos servicios portuarios, incluyendo la necesaria habilitación del personal. Con esto termina mi defensa de este bloque de enmiendas.

Quiero añadir que respecto al título IV de este proyecto de ley solamente tenemos una enmienda, la número 124, que ha sido objeto de una transaccional del Grupo Parlamentario Popular, que aceptamos. Respecto a las restantes enmiendas a las disposiciones adicionales, las doy por defendidas, pero quiero pedir al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que nuestra enmienda 141, que trata de una disposición adicional nueva, se estudie con la máxima consideración porque es un planteamiento que ha hecho el Gobierno canario. Mañana es la toma de posesión del nuevo presidente del Gobierno de Canarias y luego se producirá el nombramiento del nuevo consejero responsable de los temas de transporte. Según la nota que me ha facilitado el Gobierno en funciones de Canarias, la enmienda 141 es una reivindicación del régimen económico y fiscal de Canarias y, por tanto, una cuestión constitucional de la máxima sensibilidad. Pido al Grupo Parlamentario Popular que de aquí al trámite de Pleno considere y estudie esta enmienda 141, que tiene ya reconocimientos en legislaciones como la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante vigente, de 1994, en la Ley de Transporte y Redistribución de Energías en Canarias, etcétera, en las que se invocan las competencias de singular especificidad para Canarias por el régimen constitucional económico y fiscal propio y que refleja esta enmienda 141, que doy por defendida.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular al título III, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Tengo que decir que el Grupo Parlamentario Socialista tira la piedra y esconde la mano, porque después del pontificado al que nos ha condenado el señor Segura en su intervención sobre este título III, y que ahora comentaremos, ha decidido marcharse, junto con todos los miembros de su grupo parlamentario. Después de hablar de inconstitucionalidad, después de hablar de atropello a las comunidades autónomas, después de esa serie de epíte-

tos y calificativos que ha puesto a este título, ni siquiera tiene la corrección de estar aquí para que ejerzamos nuestro derecho de réplica, nuestro derecho de contestación, nuestro derecho de defensa.

Dicho esto, este portavoz no se va a privar de manifestar lo que tenía que decir sobre la intervención del señor Segura. Creo que no hemos venido aquí a que se nos den lecciones de qué es un puerto; no hemos venido aquí para aprender lo que es una infraestructura de transporte de esta naturaleza, ni cómo funciona. Lo damos por sobreentendido, y nos damos todos por enterados; si no, cómo podríamos tener el atrevimiento de defender un proyecto de ley como este. Puede que la información y los conocimientos del señor Segura sean muy recientes, y quiera expresarlos para compartirlos con los demás, que los tenemos acendrados y hemos tratado durante muchos años de que los temas de infraestructuras formen parte de nuestro acervo personal. No es ocioso que señale, en este caso, que mi vinculación con los puertos y con las autoridades portuarias ha hecho que haya sido durante cinco años miembro del consejo de administración de una de ellas.

De manera que quiero replicar rechazando absolutamente todas las manifestaciones del señor Segura, y señalando, además, que falta a la verdad en varias cuestiones. La primera cuestión en que falta a la verdad es la afirmación de que este proyecto de ley impide a las comunidades autónomas que ejerzan sus competencias. Las competencias están delimitadas en el artículo 158 de la Constitución, y el proyecto es absolutamente respetuoso con ellas. Buena prueba de ello es que este título se refiere en todo momento a la regulación del régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general; y son los puertos de interés general los que la Constitución española reserva a la competencia del Estado. Por tanto, el Estado no está haciendo más que regular las materias propias de su competencia. Tratar de incluir aquí cierto tufillo autonómico, hablando de la falta de sensibilidad de mi grupo, es faltar a la verdad.

Otra denuncia expresa que quiero hacer, en este desierto socialista que tenemos en este momento en la Comisión, es la de que el señor Segura ha faltado a la verdad al decir que su enmienda 322 supone que las comunidades autónomas puedan intervenir en las sociedades de estiba y desestiba, en las que ahora va a dejar de intervenir el Estado. No es verdad, y el señor Segura habrá ocupado varias páginas del «Diario de Sesiones» tratando de dejar su impronta y de plasmar su última vocación autonomista. En ningún caso, ni de la enmienda 322 ni de las 50, 60 ó 70 siguientes —todas las que se refieren al título III—, se puede deducir su voluntad o su intención de que las sociedades de estiba puedan ser participadas por las comunidades autónomas. Me imagino que esta será una idea de última hora que le ha venido a la cabeza al señor Segura, y que ha tratado de incardinarla en la percha que le venía

a mano; y, como tiene una enmienda río —tal como le dijimos en el debate de totalidad— que se refiere a la supresión del título III, quiere sacar la conclusión de que de ahí se deduce su voluntad de que las comunidades autónomas puedan participar en las sociedades de estiba y desestiba. No es verdad; se le habrá ocurrido en la pasada noche de lujuria o de pesadillas; noche que le ha llevado a decir también alguna otra torpeza —y lo digo con todas las letras— al hablar de la autoprestación, dejando en entredicho y descalificando a los marineros que van en los buques mercantes que atracan en nuestros puertos y a las autoridades que tienen que controlar su buena gestión. Así, criticando la autoprestación, se ha permitido hablar de las condiciones en que los marineros prestan sus servicios en la mar, y de las condiciones en que llegan a tierra, que les impide llevar a cabo la autoprestación. En fin, como he dicho, entendemos que son cuestiones que sólo se deben a alguna velada tumultuosa o a la falta de sueño; que eso es lo que le lleva al señor Segura a sustentar que la enmienda 322 pretende que las comunidades autónomas participen en las sociedades de estiba.

Voy a responder concretamente a las cuestiones relativas al proyecto que ha hecho el señor Segura. Debo manifestar que el proyecto de ley sí mantiene la titularidad pública de los servicios portuarios generales, los cuales en su mayoría implican ejercicios de autoridad o de poder público. Los llamados servicios portuarios básicos dejan de ser de titularidad pública como consecuencia del proceso de liberalización de los servicios portuarios, que no sólo se produce en nuestro país sino que, insistimos una vez más, está impulsado desde la propia Unión Europea. No es que se renuncie en ningún caso a la gestión de los puertos de interés general, que como hemos dicho sigue siendo el mismo modelo que el vigente hasta la fecha, sino que se trata de concebir un modo de gestión diferente dándole mayor relevancia al sector privado.

El señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en reiteradas ocasiones, tanto en el debate de totalidad como en varias manifestaciones de esta mañana, quiere confundir tanto cuál sea la naturaleza de las contraprestaciones de los distintos servicios (algo que le llevó en el año 1992 a confundir tasas con precio privado y que ha llevado a la necesidad de una de las mayores modificaciones de esta ley) como lo que es la función de prestación de servicios y la función de gestión del dominio público portuario. Voy a ahorrarme el hecho de explicar más en profundidad cuál sea esta diferencia, pero sí es bueno que dejemos claro que la función de prestación de servicios ya se está realizando hoy por hoy por la iniciativa privada en todos los casos. La diferencia es que ahora esta prestación de servicios se hace a través de un contrato de gestión de servicios y en el proyecto de ley se hace a través de una licencia. Las ventajas de este sistema, de este servicio y de este cambio en la legislación española es evidente, puesto

que en este nuevo modelo, una vez concedida la licencia para la prestación y para operar dentro del puerto, el Estado ya no tiene ningún tipo de obligación, en cuanto al equilibrio económico del contrato, y evita los riesgos de las responsabilidades en cuanto a la cobertura pública, que son los contratos de gestión indirecta, que hasta ahora estamos llevando. Por otra parte, se hace posible la existencia de la libre competencia total, lo que no ocurre en los contratos de gestión indirecta. Debo señalar que el proyecto respeta la posición de la directiva, que garantiza el acceso a la competencia manteniendo la posición que en segunda lectura tiene hasta ahora el Parlamento Europeo sobre la directiva tantas veces citada, por lo que debe quedar suficientemente clara y zanjada esta cuestión.

Otra cuestión, a la que debemos hacer especial mención en esta soledad a la que el Grupo Parlamentario Socialista nos somete, es que las referencias a la autoprestación en ningún caso pueden analizarse tal y como ha hecho el señor Segura. Salvando, como digo, la descalificación que ha hecho no sólo respecto a los marinos que llegan a nuestros puertos, sino incluso a las autoridades que los vigilen, debo señalar que el proyecto de ley implica una autorización expresa para poder dar lugar a la autoprestación y además que ésta es tanto para el personal del buque como con los propios medios del buque. Es decir, que en todo caso se realizará con las propias grúas del barco y únicamente la harán los marineros del propio barco. Por tanto, decir que un marinero de un barco se va a bajar al puerto a utilizar una grúa de las propias del puerto es nuevamente faltar a la verdad. Eso hay que decirselo al señor Segura, que probablemente estará por ahí cacareando que quieren sostener y defender la publicidad de los puertos españoles y está haciéndolo a sangre y fuego, faltando a la verdad en cuestiones tan básicas y tan importantes y tratando de sembrar la confusión y la inseguridad en nuestros operadores portuarios. No se puede decir con seriedad que la autoprestación implique la utilización de los medios fijos o móviles del propio puerto, sino solamente los del buque. Por otra parte, se trata de un régimen excepcional porque muchos buques tienen medios propios de descarga.

Por último, recordando una de sus manifestaciones, hay que decir que los portacontenedores en ningún caso tienen medios propios. Por tanto, no es aplicable la autoprestación a este tipo de buques y en cualquier caso estarían excluidos. Quiero dejarlo expresado para salvaguardar la seguridad que el proyecto de ley trata de que prime en todas las cuestiones que se refieran al tráfico portuario y al movimiento de mercancías.

Tenemos que hacer una referencia expresa al practica, que también ha sido criticado por parte del señor Segura. Creo que queda claro en este proyecto que es un sistema portuario básico porque coadyuva a la realización de las operaciones del tráfico portuario, y es un servicio que tiene una especificidad que está suficiente-

mente salvaguardada en la regulación que del mismo hace el articulado. Es cierto que el sistema de los prácticos españoles funciona bien y que, además, se ha consensuado garantizando la eficacia del servicio, con la seguridad con que se debe prestar este tipo de operaciones, indudablemente de gran profesionalidad, pero así la tienen los prácticos españoles.

Acabo volviendo a señalar la falta de rigor en la intervención del señor Segura, porque también ha querido que nos creamos, y no es verdad, que la Comisión de faros se reúne cuando le viene en gana. Creo que es un demérito y una descalificación gratuita hacia esa Comisión porque se reúne regularmente todos los trimestres, y quiero que quede expresamente recogido en el «Diario de Sesiones».

Dicho eso por lo que se refiere a la intervención del portavoz del PSOE y volviendo a denunciar que en ningún caso se han molestado en señalar si admiten o no las transacciones que les hemos ofrecido a este título III, en concreto a las enmiendas 316 y 317 al artículo 50, pasaré a hacer una referencia, muy somera ya, a las enmiendas de Convergència i Unió, esperando que podamos llegar a una entente en las transacciones que hemos ofrecido. En cualquier caso, este grupo entiende que algunas de ellas se admiten con los textos de otras enmiendas que ya hemos incorporado, pero como la transacción se les ofreció antes de que ellos conocieran el texto de nuestra enmienda, se lo volvemos a proponer como transacción. Evidentemente, lo que quiere decir este grupo es que con nuestra enmienda solicitamos al Grupo de Convergència i Unió que satisfaga la intencionalidad de las suyas, y así lo hablaremos a continuación.

Respecto al PNV, agradecemos su intervención en cuanto al análisis somero de lo que hasta este momento habíamos visto, su postura a la hora de llegar a un acercamiento y que hayamos llegado a un grado tan alto de consenso en las ofertas que habíamos hecho en un primer momento. Quiero dejar muy claro que la redacción que damos al artículo 50 en la transacción que hemos ofrecido a los distintos grupos viene a poner en plano de igualdad a todos los miembros del consejo de administración de la autoridad portuaria, que era lo que se ponía en cuestión con la redacción del proyecto en cuanto a la prevalencia que pudieran tener los representantes de Puertos del Estado. Creemos que la eliminación absoluta de toda referencia a la naturaleza por la que se adscriben los miembros del consejo de administración los pone en plano de igualdad y, por supuesto, mantiene los criterios de la adopción de acuerdos de un consejo de administración por mayoría de votos, tal y como es en la actualidad.

Respecto al título III, hemos presentado una autoenmienda a nuestra enmienda 569, al artículo 68.3, la volvemos a matizar en los términos que pasaré a la Mesa para que quede constancia en el «Diario de Sesiones».

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliú): Debido a que el debate va a un ritmo bastante acelerado y, una vez consultados los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios, vamos a suspender la sesión hasta las cuatro y cuarto.

**Eran las tres y quince minutos de la tarde.
Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión número 59 de la Comisión de Infraestructuras en el punto en que terminamos.

Vamos a empezar el debate del título IV. El Grupo Socialista ha solicitado la intervención de dos portavoces. Iniciará el turno el señor Sabaté, que tiene la palabra.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Voy a intentar ceñirme al poco tiempo del que dispongo.

Este es un título cuya propia definición da idea de su importancia, pues se trata nada más y nada menos que del dominio público portuario estatal. Es así de importante porque, si alguna duda hubiere sobre las intenciones del Gobierno y del Grupo Popular, solamente hay que leer el apartado 1 del artículo 92, con el que empieza este título: La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios. Es decir, el objetivo de la gestión del dominio público portuario estatal va orientado a la iniciativa privada. Esta es nuestra lectura y es lo que se ha puesto de manifiesto en las anteriores intervenciones de mis compañeros portavoces. Señor presidente, la iniciativa privada es necesaria y yo diría también que imprescindible, pero no garantiza la correcta gestión, ni las prioridades, ni los objetivos que debe tener, desde nuestro punto de vista, una política que tenga como prioritario el interés general, prioridad que brilla por su ausencia en este proyecto de ley y en particular en este título. Verán SS.SS. que nuestras enmiendas a este título van en esa dirección.

En la enmienda 424 planteamos la supresión del apartado 1 del artículo 92, porque convierte la privatización en un objetivo en sí mismo y no en un método necesario en algunas ocasiones, pero ni muchísimo menos en todas. En la enmienda 425 sustituimos todo el apartado 3 del mismo artículo 92, porque, siguiendo la misma línea ultraliberal —diría yo—, sólo se refieren a criterios de rentabilidad y eficiencia, mientras que nosotros entendemos que hay que incluir los de defensa del interés general, sostenibilidad medioambiental y austeridad en el uso de recursos públicos. Las enmiendas 426, 427 y 428 se refieren al artículo 94. Nos pronunciamos en contra de la excepcionalidad para levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios

de dominio público portuario, porque condiciona el presente y el futuro portuario. Las enmiendas 429 y 430 proponen mejoras técnicas al artículo 96, que versa sobre el plan de utilización de los espacios portuarios. Entendemos que es muchísimo mejor nuestra redacción, que en algunos casos sustituye a un texto verdaderamente ininteligible. La enmienda 431, al mismo artículo 96, añade que sea necesario el informe de la Administración marítima. Las enmiendas 432 y 433, a los artículos 101 y 102 respectivamente, hacen referencia a las autorizaciones. Desde nuestro punto de vista entendemos que habría que suprimirlos, ya que corresponde al reglamento de desarrollo de la ley y no es necesario incluirlo en la misma ley. Las enmiendas 435 y 436, referidas respectivamente al artículo 104, cuando habla de concursos, y al artículo 105, en cuanto a las condiciones de otorgamiento, proponen por las mismas razones su supresión.

La enmienda 434, al artículo 103, procedimientos de otorgamiento, pretende suprimir el párrafo que personaliza en el presidente de la autoridad portuaria el otorgamiento de las autorizaciones por un año; autorizaciones que en demasiadas ocasiones, habitualmente, se acaban convirtiendo en ocupaciones más permanentes. En la enmienda 437, al artículo 107, sustituimos 35 años por 30, porque no es lógico que se amplíen los plazos a los actuales concesionarios. La enmienda número 438, también al artículo 107, propone la supresión de los apartados a), b), e) y f) porque se confunden los criterios para el otorgamiento o no de una concesión con los que se utilicen para la determinación de los plazos. El plazo de ejecución de las obras deberá ser el que se determine en la concesión y no sólo debe valorarse el incremento de la actividad portuaria. En la enmienda 439, asimismo al artículo 107, proponemos la supresión del apartado 2 b), puesto que la redacción permite la prórroga de todas las concesiones actuales hasta los 35 años, lo que para algunos supone duplicar su vigencia; no vemos razones para que la opción de nueva inversión no la pueda realizar otro operador y quizá con mejores ventajas para el sector público. Con la enmienda 440, también al artículo 107, por la misma razón que la anterior pretendemos suprimir el apartado 2 c) porque esta redacción permite prorrogar cualquier concesión por plazo igual al 50 por ciento del iniciado. No entendemos que exista ninguna razón para que no se pueda dar opción a otros empresarios.

Finalmente, las enmiendas 441 y 442. La primera se refiere al apartado 1 del artículo 109, requisitos de solicitud, creemos que debe incluirse en el desarrollo reglamentario de la ley y no debería figurar en la propia ley. La enmienda 442 es de sustitución, se refiere al mismo artículo 109, apartado 2 y propone una nueva redacción en lo que se refiere a la no admisión de solicitudes para el otorgamiento de concesiones. Nuestra redacción es diferente a la que se nos propone por tres razones, que son las siguientes: en primer lugar, porque

pretendemos evitar situaciones de dominio en todos los servicios portuarios y no sólo en los básicos; en segundo lugar, entendemos que se tiene que referir no sólo al puerto en sí, sino también a su área de influencia, y en tercer lugar, lo extendemos a actividades económicas estratégicas en general. En definitiva, con esta nueva redacción pretendemos, señor presidente, evitar situaciones de dominio o de monopolios con mucha mayor precisión que lo que se nos propone.

Y estas son las enmiendas que debía defender. Paso la palabra, si le parece, a mi compañero.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** A estas alturas del debate decir lo que el Grupo Socialista opina sobre este proyecto de ley en esta Comisión parece que es obvio. En cualquier caso no está de más recordar que la ley nos parece farragosa, que es una ley que nos llega tarde y que es una ley excesivamente reglamentaria. Si fuéramos capaces de retirar la parte que entendemos que podía estar en el desarrollo del reglamento de la ley, esta ley quedaría prácticamente vacía. Mi compañero el señor Sabaté ha expuesto ya la posición del Grupo Socialista en cuanto al título IV, que es el punto en el que estamos. Yo voy a defender las enmiendas 443 a 458, de nuestro grupo parlamentario.

Las enmiendas 443, 444 y 445, a los artículos 111, 112 y 113, proponen la supresión de los mismos porque entendemos que perfectamente deberían estar dentro del desarrollo reglamentario. A la vez, y sin perjuicio de la supresión que pedimos del artículo 112, queremos hacer constar que la enmienda 450, aunque viene referida al artículo 121, realmente correspondería al artículo 112 y trata de garantizar cierta ventaja para el anterior concesionario a la hora de volver a concurso. En la sección 03, que habla de disposiciones aplicables a las concesiones, también en el artículo 14.1 proponemos una modificación en el sentido de que deben estar excluidos, entendemos nosotros, de la revisión de la concesión aquellos elementos del negocio que son exclusivamente de riesgo y ventura del concesionario. En el artículo 117 proponemos enmiendas al número 3, letras c) y d), todas ellas de sustitución, con el objeto de reforzar especialmente que no se den situaciones de dominio especial sobre el mercado para determinadas actividades económicas. Cuando se dice: dentro del puerto, queremos añadir: y en sus zonas de influencia, para reforzar y asegurar, repito, que no se den posiciones de dominio en algunas actividades económicas en aquellas zonas portuarias.

Dentro del capítulo VII, referente a la extinción de autorizaciones y concesiones, en el artículo 124, que trata del rescate de las concesiones, las enmiendas 451 y 452 pretenden reforzar su necesidad; entendemos que debe ser una facultad reglada por el plan de utilización

de los espacios portuarios y el plan especial, ya aprobados, con el objeto de aclarar que el rescate debe hacerse dentro de ese marco concreto. En el artículo 124.6 consideramos que los criterios para determinar el valor del rescate se deben modificar porque son técnicamente incorrectos. Debemos resaltar que el cobro del valor de las inversiones no debe ser compatible con el lucro cesante, ya que para obtener este último es necesario mantener las inversiones, que al final de la concesión tendrán un valor cero para el concesionario. Al final del plazo de la concesión se obtiene la totalidad de los beneficios previstos, pero la inversión está amortizada y su valor residual revierte a la autoridad portuaria. El artículo 124.7, señorías, dice que el pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, mediante otorgamiento de otra concesión o por la modificación de las condiciones de la concesión. Nosotros presentamos una enmienda en el sentido de que se deben tratar de mejorar, desde el punto de vista de las garantías de equidad, los términos del acuerdo. Nos parece que debe haber una valoración externa, que debería hacerse a través de Puertos del Estado.

En el capítulo VIII, el artículo 126 trata del contrato de concesión de obra pública. En nuestra enmienda proponemos la supresión total de dicho artículo 126, porque no deja clara la aplicación de la Ley reguladora de contratos del Estado. Señorías, entendemos que la calificación de obra pública no es una capacidad discrecional de las autoridades portuarias, por lo que resulta de una gran imprecisión decir que las autoridades portuarias podrán promover la construcción de obras públicas portuarias en régimen de concesión administrativa. Al no haberse excluido los puertos del ámbito de la Ley reguladora de los contratos de concesión de obras públicas, será el régimen general al que han de someterse las concesiones, cuando se trate de construir y explotar obras públicas. Hemos presentado también enmiendas que mejoran la redacción, sin perjuicio, repito, de la supresión del artículo 126, en los números 4 y 8. En el capítulo X, referente al medio ambiente y seguridad, tenemos dos enmiendas, la 457 y la 458, a los artículos 129 y 130. La enmienda al artículo 129.2 se trata de una mejora técnica en el sentido de no exigir medidas precautorias a las actividades que no impliquen riesgos medioambientales dentro del espacio portuario. Y en el artículo 130, enmienda 458, que trata de la percepción de desechos, nos parece que se debe reflejar también la recogida de aguas de limpieza de las bodegas de lastre o de sentinas.

Este es el resumen de nuestras enmiendas al título IV.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Sedó, tiene la palabra para intervenir sobre el título IV, en nombre del Grupo Catalán.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo tiene en este título unas enmiendas muy específicas, relativas a los distintos servicios públicos dentro de las zonas portuarias algunas se nos ofrecen en las distintas transacciones, como es el caso de la 716 y de la 724; en todo caso, deberemos establecer el texto correcto. No sé si podremos hacerlo hoy o tendremos que dejarlo para la avocación, para septiembre. No tengo inconveniente. Asimismo tenemos una enmienda de supresión del artículo 96, porque se considera que sobredimensiona el papel del plan de utilización de los espacios portuarios incrementando las funciones del ente público de los puertos del Estado en perjuicio de la autonomía de gestión de las autoridades portuarias. Como sabemos que esta enmienda no tiene posibilidad de prosperar, se ha establecido una enmienda alternativa en la que se hacen variaciones en los apartados 3 y 4 y se pide la supresión del 7. Esto se justifica porque, como decía, el plan de utilización de los espacios portuarios tiene un doble cometido: delimitar la zona del servicio del puerto y hacer una asignación genérica de los usos previstos para los distintos espacios portuarios. Pero esa asignación no debe ser tan detallada como para que llegue a fijar las superficies exactas destinadas a cada uso, hasta el punto de determinar las futuras terminales; tampoco debe contener criterios generales de explotación y sería en cada concesión donde debería establecerse los oportunos programas de la explotación. La enmienda pretende aclarar y quitar reglamentismo en toda esta cuestión. Así va sucediendo en las enmiendas siguientes. En la 720, con relación al pliego de bases de los concursos, se propone que sean las autoridades portuarias las que, como hasta ahora, controlen los requisitos sobre las actividades, por lo que se hace necesario eliminar la potestad normativa de Puertos del Estado respecto a los pliegos de condiciones generales de la actividad. Es lo que nosotros decimos sobre que Puertos del Estado entra en lugares donde antes estaban, como hasta ahora, las autoridades portuarias. Son esquemas de este tipo general y dejaremos esto abierto. Nuestra posición es aceptar el máximo posible de transacciones y aceptaciones parciales que se nos hagan, esperando que en el momento de la avocación en el pleno haya podido fructificar alguna gestión más, ya sea vía ministerio ya sea a través del Grupo Parlamentario Popular en su momento, que pudiese mejorar el texto y llegar a lo que creemos que sería un límite de aceptabilidad por nuestra parte.

El resto de enmiendas de este título globalmente las doy por defendidas en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Simplemente voy a hacer unas pequeñas matizaciones a algunas de las

manifestaciones que han hecho los distintos representantes del Grupo Socialista. Con respecto al uso excepcional posible de instalaciones hoteleras, creemos que la regulación que hace la ley, en cuanto a la zona de ubicación y en cuanto a la acreditación exhaustiva de las razones de interés general que lo justifiquen, permite una diversificación de la oferta, que ha quedado acreditado en puertos de otros países, en puertos con un gran tráfico internacional, no solamente de mercancías sino de pasajeros, que puede mejorar sensiblemente la oferta de un país, en este caso de España, de nuestros puertos de interés general, va a permitir la posibilidad de estos usos hoteleros. Como digo, tendrá que acreditarse el interés general y la excepcionalidad, por tanto la imposibilidad de la instalación en otro sitio, ya que creemos que ni condicionan el futuro ni el presente de un puerto; antes al contrario, lo que hacen es permitir ampliar y diversificar la oferta plural de nuestros puertos.

Con respecto a las manifestaciones que se están haciendo sobre el carácter reglamentista de algunas de las determinaciones, debemos recordar que en estos temas de puertos se debe ser lo más minucioso posible con el rango legal más alto cual es el rango de ley, ya que estamos en una materia en cuya reserva de ley debemos ser escrupulosos. Más vale que hagamos una regulación minuciosa de carácter legal y no que un reglamento pueda ser luego tachado de sobrepasar el marco de la autorización legal al cual tiene que ceñirse. Por tanto entendemos que en ningún caso merecen tal calificativo. Estamos ante una ley de carácter técnico, una ley que necesita determinaciones de ajuste en las autorizaciones, en las concesiones, en los trámites, en las convocatorias, etcétera, y que exige la minuciosidad que tiene el proyecto.

Dos matices sólo en cuanto a la posibilidad de las prórrogas. Se critica que los tráficos futuros puedan ser motivo del plazo y de su prórroga, pero entendemos que a la hora de valorar una concesión se tiene que valorar qué es lo que esa concesión y la gestión de la misma va a tener como consecuencia y por tanto no es descabellado pensar que los tráficos generados sean un elemento a tener en cuenta. De la misma manera que parece que prorrogar, permitir las prórrogas, aunque sean de concesiones existentes y con un plazo menor al de los treinta y cinco años actuales, actualizar la inversión prevista en el título concesional es razón más que suficiente para prorrogar un plazo de concesión hasta el límite en el que hemos señalado de los treinta y cinco años. Con referencia al artículo 124.6, en defensa de la enmienda 452, quisiera señalar que estamos hablando del momento en que se extingue una concesión sin haber agotado el plazo que se concedió para la misma. Si no se ha agotado el plazo, por lo cual estamos hablando de rescate, sí es lógico hablar tanto de la falta de amortizaciones como del lucro cesante a la hora de valorar este rescate. No entendemos cuál ha sido la

intención del representante del Grupo Socialista, a no ser que entendiera que ese rescate se va a producir al final del plazo concesional, en cuyo caso sí que estaríamos de acuerdo en que la amortización restante no sería en ningún caso valorable.

Con respecto al artículo 126 quiero señalar que este artículo lo que hace es completar para la obra portuaria la recientemente aprobada Ley del contrato de concesión de obra pública, que, como todos saben, es una novedad en el derecho español, es una ley técnicamente avanzada, que permite y regula de forma exquisita, según mi criterio, oponible al de cualquier otro, el encuadre de la intervención de la iniciativa privada dentro de las inversiones en infraestructuras. Parte de las inversiones previstas para Puertos del Estado están previstas por la modalidad del contrato de concesión de obra pública y el artículo 126 lo que viene es a señalar las especificidades dentro de la infraestructura portuaria de la ley a la cual en ningún caso contradice. En cuanto a las manifestaciones que se han hecho sobre la enmienda 458, estamos totalmente de acuerdo. Tan es así que ya está admitida en la ponencia; la ponencia admitió en su momento las expresas referencias que se hacían al contenido literal de las aguas de limpieza de bodegas, de lastre o de sentinas, a la que hace referencia la enmienda 458.

Al Grupo Catalán de Convergència i Unió quiero decirle, en el mismo tono y términos que nos hemos expresado en los anteriores títulos, que vamos a poder alcanzar sin ninguna duda los textos transaccionales que les hemos ofrecido con el mero contraste de nuestra documentación y el de las enmiendas publicadas.. Con respecto a las críticas al artículo 96, es evidente que entendemos que este artículo permite que el plan de usos esté hecho a la medida de la autoridad portuaria y que en ningún caso hay una interferencia de Puertos del Estado en cuanto a lo que es la coordinación y esa consideración global que deben tener ya que se trata de puertos de interés general y por tanto de competencia estatal. Lejos de eso, los consejos de administración de las autoridades portuarias, como venimos repitiendo los representantes del Grupo Popular en esta Comisión, gozan de la misma autonomía que alcanzaron con la modificación del año 1997; por otra parte habían quedado ya perfectamente definidos en la Ley del año 1992.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, estamos todavía en el debate del título IV. Si S.S. quiere intervenir, puede hacerlo; si no, lo puede hacer en el siguiente debate y acumularlo.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Solamente quiero decir que a este capítulo tenemos cinco enmiendas, de las cuales una ha sido aceptada y tres transaccionadas. Permanece viva exclusivamente la enmienda número 65, al artículo 112; en esta enmienda

se cuestiona la autonomía portuaria, a nuestro entender, en un capítulo importante que es la supervisión a todos los efectos, que se pretende hacer desde ámbitos de Puertos del Estado, a decisiones de tipo técnico que tome la autoridad portuaria, lo cual no nos parece procedente. La enmienda 62 ya digo que ha sido aceptada y a las números 63, 64 y 65 nos han presentado transacciones, que nosotros aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate del título IV, pasamos al debate global de las disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales. Para ello, tiene la palabra por el Grupo Socialista, el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Hemos presentado una enmienda a la disposición adicional séptima, cuyo contenido nos parece sumamente importante. Me permito hacer un breve comentario histórico, para concluir la propuesta que hemos presentado en la enmienda, comentario histórico que es muy importante recordar de cara a conocer el alcance real del proyecto de ley, que consideramos perjudicial para el sistema portuario español.

La reforma del sector de la estiba portuaria se puso en marcha con la aprobación por parte del Gobierno socialista del Real Decreto-ley 2/1986, de 22 de mayo, y su reglamento, aprobado por Real Decreto-ley 371/1987, de 13 de marzo, independientemente de otras disposiciones y acuerdos de diferente índole y rango normativo. Esta reforma suprimió lo que entonces se llamaba Organización de Trabajo Portuario (OTP), que era un organismo autónomo de ámbito estatal dependiente del Ministerio de Trabajo, que gestionaba los censos de trabajadores portuarios eventuales y cuya inadecuación en cuanto a la regulación y funcionamiento había dado origen a que hubieran recaído sentencias reiteradas que reconocían la existencia de una relación laboral entre la OTP y los trabajadores portuarios. Esa reforma que se abordó por el Gobierno socialista no sin dificultades y conflictos que todos recordamos en puertos importantes de toda España, dio lugar a una reducción, importante también, del censo de trabajadores portuarios eventuales, que pasaron de 12.500 a 3.500, pero con notables condiciones de profesionalidad y de la capitalización de las empresas estibadoras. Para la gestión de esos censos se crearon en cada puerto las sociedades estatales de estiba, que sustituyeron a las antiguas OTP, que, como he dicho, eran organismos autónomos de ámbito estatal, y que tienen una participación mayoritaria, del 51 por ciento, a través de las autoridades portuarias y de un 49 por ciento de las empresas estibadoras privadas. La presencia del Estado, primero a través de la Dirección General de Patrimonio y posteriormente a través de cada una de las autoridades portuarias, una vez que se crearon éstas, se consideró necesaria para ordenar ese sector que, como

he dicho antes, tenía cierta dosis de convulsión, con un desequilibrio de poder a favor de los trabajadores; los empresarios habían demostrado reiteradamente su incapacidad de resistir por sí solos a las medidas de presiones sindicales, principalmente huelgas selectivas, que todo el mundo recuerda, y de llevar adelante objetivos a medio y largo plazo para el saneamiento del sector. En el momento de la creación de estas sociedades estatales, la desconfianza mutua entre empresarios y trabajadores era importante y resultó fundamental y decisivo el papel de la Administración para viabilizar el proyecto. El proceso de reforma del sector no hubiera sido posible sin contar entonces con una Administración central decidida a impulsarla, con capacidad para coordinar los temas desde las distintas autoridades portuarias y para imponerse a las empresas estibadoras, estableciendo un objetivo común a largo plazo.

Estos son los antecedentes históricos y nos situamos ya en el terreno más actual. La creación de esas sociedades de estiba no era un objetivo a corto plazo sino que era un objetivo a medio y largo plazo. En ese recorrido histórico, desde 1987 hasta ahora se ha ido avanzando en muchos aspectos, hasta tal punto que se han conseguido unas sociedades de estiba realmente eficaces. Pero en ese largo plazo quedan todavía objetivos que estaban marcados la incorporación creciente de trabajadores portuarios en la relación laboral común; el recorte de actividades incluidas en el servicio público de estiba, como se hizo con la pesca fresca; también la incorporación en aquellos puertos en los que las circunstancias lo permiten de todos los trabajadores en relación laboral especial a las empresas estibadoras en relación laboral común; el control de los pactos con los empresarios de estiba, muchas veces opuestos a la reforma; también el control de la dimensión de los censos de trabajadores en relación especial, la incorporación de trabajadores sólo para ocupar puestos en relación laboral común y un largo etcétera que estaba planificado en el largo recorrido, como he indicado anteriormente.

En resumen, para avanzar en la reforma del sector se hace indispensable que la Administración portuaria tenga voluntad de aplicar la legislación vigente a la que, como acabo de indicar, también le queda un largo recorrido. Pero ¿qué ocurre? Que a partir de los gobiernos del Partido Popular la reforma del sector quedó paralizada en su desarrollo. Se limitó a mantener una foto fija de la situación existente e incluso —por qué no decirlo— a ceder ante unos u otros cuando se vislumbra la menor posibilidad de un conflicto. Tenemos que decir sin lugar a dudas que el desinterés de Puertos del Estado y de algunas de las autoridades portuarias individualmente consideradas —por qué no decirlo también—, ante esa falta de profundización en el largo plazo de las medidas que acabo de señalar, han hecho que se produzca un parón en este tema. Prueba de ello es que después de siete años se puede decir que en esta materia estamos incluso peor que antes. La salida de la

Administración de las sociedades de estiba y la privatización de los servicios de estiba que ahora propone el proyecto de ley, sin haberse atrevido a profundizar en la reforma con la regulación disponible y los instrumentos a su alcance antes aludidos, tienen, como he dicho, más de huida vergonzante que de privatización. La Administración debe permanecer en el sector hasta que se garantice la normalización de este. El primer acto de esta entrega ya ha tenido lugar en la mesa creada para negociar el propio texto del proyecto de ley después de que este fuera enviado al Congreso. Tenemos que decirlo de manera clara. El entreguismo puesto de manifiesto por la Administración y por los empresarios de estiba ha sido evidente y hasta patético. El reforzamiento de posiciones sindicales gremiales o corporativas que todos conocemos supone un daño irreversible a las relaciones laborales de un sector en el que, a la vista de la experiencia de los últimos años, todo se arregla haciendo inversiones descomunales.

Termino diciendo que por todo ello la posición del Grupo Socialista en relación con este tema no es otra que la de que se mantenga y gestione intensamente y con voluntad política la normativa vigente, buscando avances día a día en los frentes señalados cuales son incorporación creciente, paulatina y pactada con los trabajadores en su relación laboral común en la línea que ya se inició en el decreto del año 1986 al que hice mención al comienzo de mi intervención; legislación que se ha demostrado suficientemente eficaz para permitir que hasta la llegada de los gobiernos del Partido Popular se haya desarrollado a su impulso una parte importante del recorrido de la necesaria reforma del sector. Por ello hemos presentado esta enmienda a la que acabo de aludir.

Igualmente, para terminar mi exposición, quiero referirme también a la enmienda número 471, a la disposición adicional decimotercera. Esta enmienda se refiere a la problemática que desde hace años invade al colectivo de celadores guardamuelles que tan importante es en la función de vigilancia y custodia de los recintos portuarios. Hemos observado cómo el texto de la disposición adicional decimotercera, que habla del servicio de la policía portuaria, se cambió con respecto al texto que recogía el último de los borradores del anteproyecto que presentó el Gobierno el 5 de febrero de 2003. En el texto actual de esta disposición no queda reflejado, al contrario de lo que hacía —como he dicho anteriormente— el anteproyecto, el carácter de agentes de la autoridad de los celadores guardamuelles, siendo sustituido este solamente por agente de autoridad portuaria; una definición legal que sinceramente no entendemos y que creemos que no responde adecuadamente a las funciones que, dadas las necesidades de la operatividad de los puertos, están obligados a desempeñar. Tenemos que recordar que existen directrices emanadas desde Puertos del Estado en materia de seguridad, concretamente el Plan de protección para pasajeros en

los puertos españoles, que se regula además en la disposición adicional decimocuarta de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y que se ha visto modificado por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, sobre tasas portuarias a la seguridad del pasaje. Resulta increíble que, habiéndose aumentado la capacidad de actuación de los celadores guardamuelles —especialmente a raíz de los atentados ocurridos el 11 de septiembre, y más después de la guerra de Irak—, cuando muchos de estos funcionarios o personal laboral se ven obligados a desempeñar funciones que competen más a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado que a ellos mismos, no se recoja en el texto que hoy estamos debatiendo una disposición clara que traslade las competencias a estos celadores guardamuelles en forma de agentes de la autoridad. Por eso hemos presentado una enmienda, que coincide con la presentada por CiU y que se refiere a que quede meridianamente clara la competencia que tienen estos celadores guardamuelles y, por tanto, se les revista de la consideración de agentes de la autoridad.

Hemos observado que el Grupo Popular ha presentado una enmienda, concretamente la número 588, que hace referencia a este asunto pero se matiza dándoles la consideración de agentes de la autoridad portuaria. Me refiero a la enmienda 588. Lo repito porque estoy viendo que el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala, mueve la cabeza. La enmienda 588, señor Ayala, dice textualmente: «Dichas funciones serán ejercidas, en la forma que determine el Reglamento de Explotación y Policía, por los Celadores-Guardamuelles y demás personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto tendrán la consideración de agentes de la autoridad de la Administración Portuaria... Hago mención expresa de la enmienda porque estaba usted moviendo la cabeza, pero, como verá, yo tengo razón. Son muy diferentes las enmiendas que presenta el Partido Socialista, la número 471, y la que presenta CiU, la enmienda 736, a la que presentan ustedes; es muy diferente que se les considere agentes de la autoridad a que se les considere, como proponen ustedes, agentes de la autoridad de la Administración portuaria. Como bien decía nuestro portavoz don José Segura durante el almuerzo —y perdón por la manera coloquial de plantearlo—, la diferencia nos parece notable a efectos de dotar de auténtica capacidad de agentes de la autoridad a estos celadores guardamuelles, para que cuando puedan actuar lo hagan con todas las de la ley y no sólo en el ámbito del recinto portuario sino incluso fuera cuando estén en el ejercicio de sus funciones. Además, esta es una reivindicación histórica de estos celadores guardamuelles. Usted tiene, igual que yo —porque nos las han dirigido a todos los diputados—, cartas de este colectivo, entre otras de la Asociación Profesional de Guardamuelles del Puerto de Barcelona, del puerto de Algeciras y de otras muchos puertos, que consideran

fundamental que se recoja esto en el sentido que estamos hablando. Es más, en esta petición que nos hacen —respecto a la cual nos gustaría llegar a un acuerdo con ustedes porque no es algo político, sino que se trata de dotar de garantías, de seguridad legal a este colectivo—, en este escrito que nos envía la directiva de la Asociación Profesional de Guardamuelles nos preguntan por qué a ellos se les discrimina cuando ahora mismo se está debatiendo aquí, en el Congreso de los Diputados, el proyecto de Ley de Montes y a los guardas forestales, que son los equivalentes en el ámbito de los montes, sí se les reconoce la consideración de agentes de la autoridad pertenecientes a la Administración pública, sin matizar que sea en el ámbito de montes o forestal, como sí lo hacen ustedes en la enmienda a que me acabo de referir al hablar del ámbito portuario. Por tanto, deberían ustedes corregir ese matiz de agentes de la autoridad portuaria y quitar «portuaria», dando así satisfacción a una reivindicación que, además, le quiero recordar que en el debate que tuvimos hace un año en el Pleno del Congreso, donde ya pedíamos este punto, ustedes se comprometieron a que en el proyecto de ley viniera tal y cómo se pide aquí. Esa fue la respuesta que ustedes nos dieron a nosotros y a este colectivo que legítimamente viene reivindicando el reconocimiento de su profesión, tal como se lo estoy trasladando aquí. Nos gustaría que revisaran esta enmienda y que apoyaran la 736 de CiU, o la 471 nuestra, para dar satisfacción a una legítima reivindicación histórica del colectivo de celadores guardamuelles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En esta última fase del debate parlamentario de este proyecto de ley, que tiene tantas disposiciones adicionales, transitorias y finales, nos vamos a referir a algunas de las que consideramos más relevantes.

En primer lugar, hemos presentado la enmienda número 464 en forma de una nueva disposición adicional sexta. Pretendemos crear, como digo, una disposición adicional sexta bis, porque creemos que encaja en el título de la disposición adicional sexta, que es el de transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico. Esta enmienda, redactada en los términos que proponemos, dice que en aquellos recintos portuarios insulares en los que el tráfico de mercancías se realice de forma mayoritaria mediante el tráfico rodante y, conforme a ello, la demanda de servicios de carga, estiba y desestiba, descarga y transbordo de mercancías no alcance un nivel de actividad significativo, se procederá a la disolución y liquidación de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba mediante acuerdo que deberá ser comunicado a la Autoridad Portuaria correspondiente. En los recintos portuarios de las islas de Lanzarote,

Fuerteventura, El Hierro, La Gomera y La Palma, no se procederá a la transformación de las actuales sociedades estatales de estiba y desestiba en las correspondientes agrupaciones portuarias de interés económico, sino que se procederá a su liquidación. Quiero poner de manifiesto que existen sociedades de estiba en islas como la de La Palma, Fuerteventura o Lanzarote, islas que conozco mejor de manera directa. La carga que va a esas islas es esencialmente rodada, para cuya gestión no es necesaria la designación de los correspondientes turnos de trabajadores dedicados a la estiba. Por eso, señor presidente, señorías, no existe la sociedad de estiba de la isla de La Gomera. ¿Por qué? Porque toda la carga que entra es rodada; prácticamente no existe carga en container. La actividad en estos puertos se centra, como digo, en el tráfico rodado y, en consecuencia, fuera del ámbito funcional de la estiba y desestiba. Las limitaciones derivadas de la lejanía —como hemos expresado en intervenciones recientes— y particularmente la fragmentación territorial requieren la aplicación de políticas integrales de desarrollo del territorio y, concretamente en el caso del transporte interinsular, la continuidad territorial y por tanto la disminución de los costes derivados de la insularidad, así como la ruptura de carga implícita, se alcanzan mediante la existencia de una cadena intermodal eficiente de transporte que permita aprovechar la complementariedad entre los distintos tipos de conexiones marítimas y terrestres. En consecuencia, la mayor parte de las actividades relacionadas con el transporte de mercancías entre las islas capitalinas —entre comillas— y las no capitalinas en la práctica se viene realizando mediante transporte rodado —como he dicho—, minimizando la demanda de los servicios portuarios básicos relacionados con la carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de las mismas. Por ello, si se convierten las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico, planteamos la desaparición en esos puertos de tales sociedades.

A la disposición adicional séptima hemos presentado cuatro enmiendas relacionadas entre sí: la 465, la 466, la 467 y la 468. Como saben SS.SS., la disposición adicional séptima está vinculada al régimen laboral aplicable al personal que realice las actividades que constituyen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías. Tal como viene en el proyecto de ley, se desarrolla en cuatro puntos. Con la enmienda 465 pretendemos añadir un párrafo al final del punto primero que diga: las que se realicen en terminales dedicadas a uso particular. Con ello estamos reforzando el papel global de la estiba en las terminales dedicadas y lo expresamos en coherencia con los planteamientos anteriores.

En el punto segundo de esa disposición adicional séptima, que empieza diciendo «En las licencias se determinará el número mínimo de trabajadores...» etcétera, planteamos suprimir la frase «salvo que la

Autoridad Portuaria incluya en la licencia la excepción total o parcial de este requisito para aquellas empresas que operen tráficos», y lo hacemos porque la manera ambigua en que está redactado este punto segundo puede dar lugar a que la excepción se convierta en norma. No he querido leerlo en aras de recortar el tiempo, pero a veces ello conlleva la dificultad de que puede no entenderse suficientemente. El desiderátum que recogía el Real Decreto 2/1986, que establecía que al menos un 25 por ciento del personal debe estar en regulación laboral común, que implicaba también que hasta un 75 por ciento podría estar en régimen laboral especial, de acuerdo con este punto segundo de la disposición adicional séptima prácticamente se convierte en una especie de tendencia alejada de la obligatoriedad que recoge el real decreto-ley. Esta ley puede modificar el real decreto-ley —qué duda cabe— que nosotros estimamos malo porque la que es bueno es ir aumentando el porcentaje de participación en régimen laboral común. Ello trae muchas implicaciones de homogeneidad en la realización de un trabajo de estiba o desestiba de un buque que no tiene por qué estar tan alejado de la ordenación laboral del resto de las profesiones en este país, reconociendo naturalmente la singularidad.

En la enmienda número 467, concretamente al punto tercero de esta disposición adicional séptima, planteamos su supresión —no lo voy a leer— porque el objetivo que defendemos es que en el transcurso del tiempo futuro se convierta a las empresas estibadoras en empresas convencionales desde el punto de vista laboral, como acabo de indicar, dotadas de sus propios recursos humanos en relación laboral común, también como acabo de indicar, a los que se debe aplicar la legislación laboral general, como ocurre en un Estado de derecho como el nuestro. La posibilidad de engrosar el *pool* de trabajadores en relación laboral especial a costa de los fijos de empresa por extinción de sus contratos por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, creemos que va en un sentido opuesto a la reforma racional de un sector que venía evolucionando para aproximarse a toda la normativa vinculada a la regulación laboral común. Lo que hay que favorecer y fomentar, insisto, es la relación laboral común y no la relación especial, y eso lo hemos defendido —reitero— en los tres últimos proyectos de ley que se han tramitado a través de la Comisión de Infraestructuras: el de seguridad aérea, el del sector ferroviario y en éste. En todo caso, la institucionalización del desempleo, registro especial, etcétera, supone una marcha atrás en el proceso de liberalización del sector, y tenemos que decirlo con toda honestidad parlamentaria a efectos de que quede clara nuestra posición.

En la enmienda número 468, también a esa disposición adicional séptima, concretamente al punto cuarto, planteamos su eliminación —no lo voy a leer, como es obvio— y lo hacemos en coherencia con los planteamientos anteriores.

Con posterioridad, señor presidente, a la disposición adicional decimosexta —paso de la disposición adicional séptima a la decimosexta, sin tocar las intermedias— sobre limitaciones de la propiedad de los terrenos contiguos a la ribera del mar, hemos presentado la enmienda número 472, en la que nos vamos a detener un minuto por la relevancia que tiene por la colisión con la Ley de costas, desde nuestro punto de vista. Señorías, esta disposición adicional decimosexta, titulada limitaciones de la propiedad de los terrenos contiguos a la ribera del mar, dice: «Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el Título II de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.» Nosotros presentamos la enmienda 472 en la que pedimos la supresión de este texto. ¿Y por qué lo hacemos? Porque estimamos que la inclusión de espacios en el dominio público portuario se hace, de acuerdo con la norma del Estado español en vigor, con el objeto de facilitar el desarrollo portuario, no con el objeto de proteger la costa, porque la costa se protege con otra normativa. En consecuencia, si el objetivo que persigue esta ley es el de proteger la costa o las playas, deben desafectarse los espacios correspondientes y someterlos a la gestión de los servicios de costas, pero no tendría entrada aquí tal y como se recoge en esta disposición adicional decimosexta. Les quiero recordar que tanto en la Ley reguladora del contrato de concesión de obra pública como en otras normas, concretamente en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 2003, ya se recogen preceptos en el sentido o de desafectar o de potenciar el mantenimiento y la preservación de determinadas zonas de costa. Por eso nosotros estimamos que esta disposición adicional decimosexta no tiene cabida y presentamos esta enmienda de supresión.

Dando otro salto, paso a la disposición adicional vigésima. La disposición adicional decimonovena, titulada régimen de protección del personal del servicio de practicaje, hace una serie de consideraciones respecto a este servicio, y ahí terminan en el proyecto de ley las disposiciones adicionales. Nosotros, en nuestra enmienda 475, planteamos una disposición adicional nueva, que sería la vigésima. Señorías, nosotros planteamos esta nueva disposición adicional que hemos denominado comisión interministerial de puertos (Cominport), y no es que la denominemos nosotros, no; se trata de un ente no abolido por la legislación vigente pero recogido en la Ley de Puertos del Estado del año 1992, posteriormente corroborado en la de 1997 y que no viene jugando ningún papel por razones que a nosotros se nos escapan. Por eso, en esa disposición adicional, extensa, planteamos dos importantes puntos de su

contenido que muy brevemente indicaré. Dice así: Para la coordinación y mejora de la eficacia en el funcionamiento de los servicios portuarios se constituirá una comisión permanente, denominada Comisión Interministerial de Puertos (Cominport), que presidiría el secretario de Estado de Economía, y después se habla de los integrantes de esa comisión; es decir, se detallan las funciones que debe desempeñar para la coordinación y mejora de la eficacia y cómo se vertebraría. Nosotros indicamos que se trata de unas comisiones ya creadas, que tuvieron un funcionamiento relevante en muchos puertos, con eficacia y resultados demostrados, cuya recuperación es conveniente y no entendemos cómo desde el año 1996 en adelante no vienen funcionando.

En cuanto a las disposiciones transitorias, haré referencia a tres o cuatro de ellas. Señor presidente, vamos a pasar directamente a la disposición transitoria décima, titulada actividades de pesca fresca, congelada y bacalao, a la que hemos presentado la enmienda número 486. Está claramente recogida de una enmienda de sustitución en relación con las actividades de pesca fresca, congelada y bacalao. No es un tema baladí, es un tema que recogemos —lo decimos claramente— porque nos identificamos con la historia que ha dado origen a esta singularidad, en primer lugar, y en segundo lugar porque nos identificamos con las propuestas que plantean los colectivos, empresas, cooperativas y asociaciones de productores y marisqueros, es decir, aquellos que están dedicados a la pesca fresca y a la comercialización de la congelada y del bacalao, y es que los contenidos de este proyecto de ley en lo que se refiere a la estiba y desestiba suponen un retroceso. Nosotros, señorías, planteamos la sustitución de lo que dice tanto el punto primero como el segundo. Voy a obviar su lectura y quien sienta interés que lea los contenidos del punto primero que hace referencia naturalmente al Real Decreto 2/1986, sobre la aplicación del servicio público de estiba y desestiba de buques a las labores y actividades de carga, descarga, desestiba y transbordo de pesca fresca, congelada o de bacalao, y del punto segundo que hace referencia a una serie de aspectos tarifarios. Nosotros planteamos la sustitución del contenido del punto primero por la redacción que hemos presentado; lo sustituye por un apartado en cuya redacción creemos reponer la normativa que estaba en vigor y que es menester potenciar a fin de impulsar la actividad comercial de sectores tan importantes en muchas zonas como Galicia, Canarias o Andalucía, caracterizados por las actividades a las que aquí estamos haciendo referencia y que están vinculados al transbordo de mercancías de pesca de estas características. En la enmienda 485 a la disposición transitoria novena planteamos su supresión precisamente por coherencia con lo que hemos venido planteando, que se supriman las licencias otorgadas con anterioridad a la transformación de las sociedades estatales de estiba y

desestiba de buques en agrupaciones portuarias de interés económico, y ello por razones obvias, ya que no nos identificamos con este tipo de transformación.

Paso a las disposiciones finales, que son muy relevantes y que tienen unos contenidos importantes. La disposición final segunda, sobre modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es enormemente extensa y en ella se modifican los artículos 19, 21, 24.1, 24.2, etcétera, de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en el sentido que especifican sus 24 puntos y sus subapartados. A esta disposición final segunda hemos presentado un número muy elevado de enmiendas, de la número 490 a la número 504, todas ellas coherentes con las argumentaciones que los distintos intervinientes del Grupo Parlamentario Socialista han venido defendiendo tanto en la exposición de motivos como en cada uno de los títulos. Muchas de ellas son enmiendas de modificación, otras son enmiendas de sustitución de determinados términos y otras de supresión. Y quisiera terminar —si me permite, señor presidente— con algunas consideraciones que no queremos dejar de poner de manifiesto. La disposición final segunda a la que acabo de hacer referencia tiene unos contenidos muy relevantes, y así lo hemos manifestado en distintas enmiendas. Concretamente en la enmienda 504 al punto 24 planteamos sustituir el plazo máximo de 35 años por el plazo de 30 años. En la motivación decimos que en coherencia con las enmiendas presentadas anteriormente. Si la dejamos así —y la tomo a modo de ejemplo—, quedaría relativamente pobre la intervención de este diputado del Grupo Parlamentario Socialista porque esta es una enmienda que nosotros consideramos relevante. Esta disposición a la que estoy haciendo referencia modifica la disposición adicional cuarta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en sus apartados 2 y 5, limitándose a poner 35 donde antes ponía 30. El contenido es: Disposición final segunda, 2.1. Se considera en todo caso incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecido en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o por plazo superior a 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley. En todos estos casos, las concesiones vigentes se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 35 años a contar desde la entrada en vigor de esta ley. 2. En los demás supuestos, la revisión de las cláusulas concesionales requerirá la tramitación de un expediente con audiencia al interesado en la forma y con los criterios que reglamentariamente se determinen. Desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Socialista, esta modificación que acabo de leer, tal como está redactada —he leído el texto del proyecto de ley—, conlleva las siguientes graves consecuencias. Actualmente no debe haber concesiones legales otorgadas por plazo superior a 35 años. Todas las concesiones otorgadas por plazos superiores a 30 años

quedaron transformadas *ex lege* en concesiones por 30 años a partir del momento de la entrada en vigor de la Ley 27/1992, caducando por tanto en el año 2022 los 30 años a los que estamos haciendo referencia y que recoge la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante del año 1992. A partir de la entrada en vigor de dicha ley, las concesiones otorgadas tuvieron que ser por plazos iguales o inferiores a 30 años. En consecuencia nos preguntamos a qué supuestos se refiere el proyecto de ley cuando dice «en todos estos casos.» ¿A las concesiones ya modificadas en la Ley 27/1992 referidas, que de acuerdo con el proyecto de ley que estamos debatiendo se extinguirían en el año 2022 —como acabo de decir, como está previsto y como se recogía cuando se empezaba a contar a partir del año 1992—, o en el año 2038 ó en el año 2039 concediéndoseles una ampliación gratuita de 16 ó 17 años? ¿Se pretende que todas las concesiones se amplíen en cinco años o en un periodo de 35 años desde la aprobación de esta ley? Este es un tema muy delicado que junto con otros muchos más va a ser motivo de conflictividad en los puertos. Hemos considerado oportuno referirnos a ello porque somos conscientes de que simplemente leyendo la motivación de la enmienda 504, en coherencia con las enmiendas presentadas anteriormente, no se sacaría ninguna conclusión. Esa enmienda 504 simplemente pone de manifiesto una situación de complejidad notable que también se da en otros muchos aspectos que recoge el proyecto de ley.

En este momento, señor presidente, quisiéramos poner de manifiesto que las agrupaciones portuarias de interés económico se constituyen y se crean a partir de la disposición adicional sexta, uno, puntos 2 y 3, donde se indica que el objeto exclusivo de las agrupaciones portuarias de interés económico es el de poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de estiba, etcétera, de mercancías que no puedan realizarse con personal propio de la plantilla de aquellos. Se señala que su finalidad es facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de estiba. Nosotros creemos, señor presidente, que con esa disposición adicional sexta y con tantos y tantos otros contenidos de los artículos que hemos citado se reafirma la posición del Gobierno, la de la privatización de la titularidad de los servicios públicos que se prestan en los puertos, aspecto que cambia de forma radical la gestión en los puertos españoles. ¿Y por qué? Porque hasta ahora no se puede imputar a los gobiernos socialistas, que dieron origen a la Ley de 1992, ni a la propia Ley de 1997 que la normativa en vigor impedía la entrada de la iniciativa privada del capital privado, en la gestión de los puertos. En absoluto. Hoy en día prácticamente la gestión supermayoritaria de los servicios en los puertos la prestan entidades privadas, bien

fruto de actuaciones concesionales de la Administración, bien fruto de gestión indirecta de los servicios que son de titularidad del Estado y que se da en gestión indirecta a las entidades privadas. Esto viene ocurriendo en los ayuntamientos y en las comunidades autónomas y permítaseme un ejemplo. ¿Qué municipio de España no tiene dada en gestión indirecta a una empresa privada una competencia propia como es la recogida domiciliar de residuos sólidos y el tratamiento posterior? Eso es muy habitual. Los servicios por gestión indirecta en los puertos históricamente desde el siglo XVIII, vienen siendo gestionados por entidades privadas y, sin embargo, la titularidad de los servicios es pública porque así lo recoge —reitero— la Constitución española. Ahora se da un vuelco a la situación, la titularidad pasa a ser privada y lo grave del caso es que se impide a las comunidades autónomas ejercer una especie, entre comillas de derecho de retracto. Las comunidades autónomas dirán que tienen prioridad. Si la Administración del Estado, si el Ministerio de Fomento no quiere gestionar —vuelvo a decir— ese 51 por ciento del capital social de las sociedades de estiba, pues que lo gestione otra Administración pública, cuyo estatuto de autonomía recoja claramente la capacidad de gestión de esa materia. En consecuencia, la comunidad autónoma tiene derecho inexcusable a hacerse con ese 51 por ciento y a suplir a aquella entidad, la Administración del Estado, que no quiere llevar a cabo esa función. Señorías, estos dos conceptos son absolutamente esenciales y alrededor de ellos pivota el planteamiento político que nosotros venimos expresando y que hemos recogido en las más de 300 enmiendas que hemos formulado.

Termino, señor presidente, dejando claro los siguientes conceptos. El modelo de prestación de servicios que el Grupo Parlamentario Socialista viene defendiendo no es retrotraernos a un pasado muy lejano sino, todo lo contrario, dar un paso al frente y hacia la modernidad. ¿El Ministerio de Fomento no quiere participar? Pues que no participe —permítanme esta terminología coloquial—, pero que participe la comunidad autónoma. En el arbitraje de la prestación de los servicios, bien de gestión indirecta, bien en todos los servicios de estiba, desestiba, carga, operaciones de transbordo, operaciones de dirección, de maniobra en el área, en la lámina de agua de titularidad pública, las concesiones y así un largo etcétera, que actúe la Función pública, que no se vaya la Función pública, que no se le dé ese porcentaje a entidades privadas, pues las sociedades de estiba se van a convertir con este proyecto de ley en entidades privadas. El Gobierno no puede plantear —insisto en esto porque que es algo que a nosotros nos duele, ya que es una discrepancia notable— la renuncia por parte de la Administración pública al ejercicio de la titularidad pública de los servicios que se prestan en un elemento tan básico de las infraestructuras como son las portuarias. Insistimos, en segundo lugar, en que la

participación del sector privado en los servicios portuarios, a través de la prestación de los mismos y en régimen de gestión indirecta, es algo tradicional; insistimos también en que la posibilidad de uso privativo o de especial intensidad del dominio público portuario, a través de un título concesional o de autorización, se ha venido haciendo a lo largo de 70 u 80 años; insistimos también en que en la consideración de servicio portuario de todos los servicios que tienden a la consecución de los objetivos y funciones de las autoridades portuarias, con independencia de que se presten directa o indirectamente, carece de contenido, no se entiende la división que hace el proyecto entre servicios básicos, servicios generales y servicios comerciales, y por eso hemos incluido el servicio de practica, que será votado en contra por la mayoría. Planteamos también, señor presidente —y termino en dos minutos—, la competencia exclusiva del Estado, que es lo que nosotros defendemos, sin perjuicio de que el nombramiento de los órganos de gestión y de gobierno corresponda a las comunidades autónomas; eso no se toca y no lo discutimos. El presidente de la autoridad portuaria y la composición del consejo de administración tampoco lo discutimos. No discutimos los acuerdos que se alcanzaron en el año 1996 entre los diferentes grupos políticos y que se convirtieron en ley. No planteamos modificar ese precepto. Además, creemos que con los contenidos del proyecto de ley los puertos no se convierten en autónomos ni en autonómicos, ni una cosa ni la otra. Hay un retroceso en la capacidad de gestión de las autoridades portuarias. Los presidentes de las autoridades portuarias, las autoridades portuarias se van a convertir en meros arrendatarios de suelo de titularidad pública a la iniciativa privada, y no van a jugar papel alguno en el control de los servicios que se prestan en los puertos. Creemos que es necesario significar que ni en la Ley de Puertos de 1992 ni en la de 1997 se establecía ninguna adscripción de inferioridad de las autoridades portuarias al Ministerio de Fomento, a través del ente Puertos del Estado; cada una con su misma personalidad. Señorías y señores diputados, nosotros planteamos potenciar la personalidad de las autoridades portuarias; personalidad que ahora se ve disminuida como consecuencia de la argumentación que hemos venido expresando permanentemente.

Señorías, en relación con el sentido del voto que este grupo parlamentario va a expresar a continuación, cuando se vayan sometiendo a votación las enmiendas presentadas por cada uno de los grupos, queremos dejar muy claro a los grupos parlamentario minoritarios de esta Cámara, de los que algunos apoyan al Gobierno, que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de totalidad y en desarrollo de su filosofía, del concepto político de esa enmienda de totalidad, las cerca de 370 enmiendas. Nosotros entendemos que el Grupo Parlamentario Popular no las acepte sino que acepte unas enmiendas puntuales de naturaleza técnica

que no se desvían del planteamiento que el Gobierno ha hecho y que el Grupo Parlamentario Popular viene apoyando. En consecuencia, entienden los grupos parlamentarios de CiU, Izquierda Unida, Mixto y Coalición Canaria que el hecho de que apoyemos o no determinadas enmiendas se debe a la perspectiva de que se adapten al modelo que nosotros hemos definido, que es total y absolutamente contrapuesto al del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, ¿quiere intervenir? (**Asentimiento.**) Está en su derecho y tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En este apartado final, relativo a las disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatorias, tenemos algunas enmiendas. Muchas de ellas coinciden con las de otros grupos porque nuestra fuente es la misma. Damos importancia a nuestra enmienda 736, que se ha citado antes, en cuanto que habla de una policía especial dentro de los puertos. Se ha presentado una transacción a nuestra enmienda y se nos dice que podemos agruparla a la 588, del Grupo Popular, porque es exactamente igual que la nuestra. La discusión que en su momento podría producirse sobre que el grupo de celadores-guardamuelles pudiera quedar integrado dentro de una policía queda cubierta con el redactado actual, porque estas personas tienen que estar debidamente cualificadas y adscritas al servicio de policía y, por tanto, pueden desarrollar su función de pleno derecho. Hemos presentado esta enmienda en forma de precisión técnica de lo que dice el proyecto que discutimos. Sea cual sea la enmienda, vía transacción con nuestra enmienda o la de otros grupos, este tema quedará resuelto en el redactado final.

Las enmiendas 737 y 738 son alternativas prácticamente una de otra. Con ellas pretendemos que quede bien fijado que la dependencia orgánica de las autoridades portuarias, a través de Puertos del Estado, es contraria a la autonomía de gestión de las mismas. Las autoridades portuarias y Puertos del Estado, según dice la enmienda, deben depender del Ministerio de Fomento, porque las autoridades portuarias no pueden depender de Puertos del Estado. Otras enmiendas hacen referencia a los prácticos. Hay otra enmienda, sobre la cual ha presentado una transacción el Grupo Popular, aunque falta decidir cuál va a ser el resultado final —espero que de aquí al momento de la votación quede resuelto—, que hace referencia a concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley. También tenemos otra enmienda a la transitoria segunda, sobre la aplicación de las valoraciones en terrenos y lámina de agua aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley. Creemos que hasta que se proceda a la aprobación de una nueva valoración de terrenos, láminas de agua y los terrenos afectados a la señalización marítima, sean de aplicación las aprobadas con

anterioridad a la entrada en vigor de esta ley y que las nuevas valoraciones deberán respetar el límite del 20 por ciento previsto en el artículo 19.6 de la ley. Son temas complejos, pero así son.

Respecto a la enmienda 743, también se ha presentado una transacción que nos lleva a tener en cuenta las enmiendas 592 y 593, del Grupo Popular. Es otro caso sobre el que me entra la duda de si son enmiendas transaccionales o si, como ya existen, deberían quedar subsumidas. No sé que definición se podría dar. Luego podremos ver con el letrado en qué forma lo hacemos. Hay otra enmienda para mí importante, la 746, en la que pedimos suprimir la disposición transitoria undécima, que es la que habla de la participación de las autoridades portuarias en las sociedades. Esta participación ha sido autorizada por los respectivos consejos de administración con las mayorías pertinentes, con el control del Puertos del Estado y con el estricto cumplimiento de la Ley de puertos, por lo que no se considera oportuna la propuesta de desinversión planteada en el proyecto que podría perjudicar a otros socios que consintieron en participar teniendo en cuenta la participación de las propias autoridades portuarias. Queda la enmienda 748, a la disposición final segunda, a la que también se nos ofrece una transacción, que seguramente aceptaremos, aunque también va unida a otra enmienda del Grupo Popular.

Para terminar, quisiera decir que, siguiendo un esquema que desde hace un tiempo tenemos respecto a las enmiendas de los demás grupos, sin que sea desconsideración —espero que no lo vean así—, vamos a abstenernos en la votación de todas ellas. Reconocemos el importante trabajo realizado por todos los grupos, pero es muy difícil, más todavía con la rapidez con la que nos hemos tenido que mover en esta ley, que podamos apreciar la separación de enmiendas que votamos que sí, de las que no y la interrelación entre ellas, por lo que desde hace algún tiempo adoptamos este esquema. Reconocemos el trabajo realizado por todos los grupos, pero nos vamos a abstenen.

Nuestro grupo espera que en el plazo de tiempo hasta su avocación por el Pleno, que será la primera o segunda semana de septiembre, según está planificado, podamos mejorar algunos puntos, dado que en estos momentos no estamos seguros de dar nuestro voto favorable al articulado de la ley. Creemos que es posible analizar más a fondo la ley, y ahora con el texto resultante del dictamen de la Comisión podremos coordinar las muchas enmiendas que se han ido aceptando, para ver si las enmiendas de otros grupos son favorables a nuestro planteamiento o nos plantean más dificultades de las que creíamos. De todas maneras, la mayor parte de las modificaciones que se nos han presentado, ya sea por aceptación parcial o por transacción, las vamos a dar por aceptadas. El resto quedarían pendientes, si puede ser, para el debate de avocación en el Pleno. A los servicios de la Cámara les facilitaremos

el listado de las enmiendas que nosotros retiraríamos al dar por válidas las transacciones.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: A este capítulo de disposiciones adicionales, transitorias y finales, nuestro grupo ha presentado cinco enmiendas. Una de ellas para nosotros tiene especial importancia, que es la número 67, en la que se propone una nueva disposición adicional. En ella subyace la contraposición que pueda existir, que nosotros apreciamos en este proyecto de ley, entre lo que dice el Estatuto de Autonomía del País Vasco y lo que se recoge en el articulado de la ley. No solamente este estatuto sino también los de Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana, que nosotros sepamos, atribuían a las comunidades autónomas la ejecución de la legislación del Estado en los puertos de interés general, cuando el Estado no se haya reservado su gestión directa. Evidentemente es compleja la interrelación de este apartado del Estatuto de Autonomía de Euskadi con la ley que nos ocupa, puesto que se liberalizan servicios que se sacan a subasta del sector privado, sin que en ello intervenga la comunidad autónoma, en contraposición con este artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía. Entendemos que cuando un servicio se deja de regular desde el propio ente Puertos del Estado y se deja al albedrío de la competencia pública y de una subasta, quien debe regular esa subasta es precisamente el heredero de esas atribuciones en el ámbito de la Administración, que es la comunidad autónoma correspondiente, en nuestro caso la de Euskadi, pero, insisto, hay otras comunidades autónomas que tienen esa misma prerrogativa en su estatuto de autonomía. Presentamos esta enmienda que no ha sido aceptada, aunque hay que reconocer que hemos hablado de ella, y no hemos encontrado un texto que satisfaga a ambas partes. Para nosotros este punto es importante, tiene un alto contenido político y por eso está mantenida tal cual en nuestra relación de enmiendas.

La enmienda 68 habla de los activos incorporados al inmovilizado fijo respecto al cálculo de rentabilidad de la explotación anual. Ahí hemos conseguido una enmienda transaccional que, si bien no recoge en todo su contenido lo que nosotros expresábamos, viene a acercarse bastante a nuestra posición y sería aceptada por nuestro grupo.

La enmienda número 69, que es de adición a la disposición transitoria decimotercera, habla de las autoridades portuarias que tienen en este momento un convenio colectivo con su personal. Nosotros pretendíamos que ese convenio, con sus posibles ampliaciones, fuese dado como bueno y se respetase. Pues bien, solamente se ha ofrecido una transaccional hablando del respeto a ese convenio vigente. Esta es una transaccional acepta-

ble pero no es nada nuevo, porque el Estatuto de los Trabajadores deja bien claro que esos convenios siguen teniendo vigencia en todo su ámbito temporal, en tanto en cuanto tienen esa fuerza de ley que no puede ser modificada por una ley posterior. Por tanto, esa disposición transitoria planteada no aporta nada, aunque la aceptaríamos. Queda el fondo de la cuestión, al que me he referido esta mañana, respecto a la autonomía que puedan tener los presidentes de autoridades portuarias y el juego que puedan dar en esos convenios colectivos los sindicatos mayoritarios en algunos puertos y minoritarios en el Estado.

Nuestra enmienda número 70 se refiere a las competencias en materia de pesca que puedan tener las comunidades autónomas. Pretendíamos integrar en la modificación del artículo 21 de la Ley de 1992 un inciso diciendo que sea la Administración autonómica competente en materia de pesca quien opine y dé su informe correspondiente para la ejecución de obras en puertos que puedan afectar a sus ámbitos competenciales. Esta disposición no ha tenido enmienda transaccional y nosotros la vamos a mantener, sin perjuicio de que en un momento determinado la podamos retirar o llegar a un acuerdo posterior.

Con la enmienda número 71, a la disposición final segunda, pretendíamos añadir un nuevo párrafo al artículo 128 de la Ley 27/1992, a la que antes hemos hecho referencia, respecto al órgano competente para ejercer la potestad sancionadora y quién, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención de un buque, puede tomar esas decisiones. Entendemos que deben ser los inspectores quienes tomen esa determinación con argumentaciones de peso y que en un plazo de cuatro días, si no se ha sustanciado la denuncia, si no se ha incoado el correspondiente procedimiento sancionador, se sobresea la paralización. Se nos ofrece una transaccional que no nos parece demasiado lógica, puesto que lo que se hace es involucrar al presidente de la Autoridad Portuaria, convirtiéndolo en juez de una cuestión que para nosotros no tiene razón de ser. Por tanto, la transaccional que se nos oferta no la podemos aceptar, porque no está de acuerdo con la filosofía que pretendemos incorporar a esta disposición final.

Quisiera añadir que mi grupo se siente satisfecho del ambiente que ha presidido las conversaciones respecto a esta ley, aunque no así de los resultados obtenidos. Tenemos que agradecer que hayamos conversado bastante sobre esta ley. Creemos que debe despolitizarse en todos los ámbitos lo más posible, puesto que son infraestructuras que van a afectar 100 ó 150 años en el devenir de todas las generaciones y de las economías del país. Es algo que nos hemos tomado muy en serio y que, insisto, pretendemos despolitizar, y nos alegramos de que en algunos ámbitos hayamos hablado con fluidez. No hemos llegado a acuerdos en algunos términos, pero tenemos tiempo, de aquí a septiembre, para que todos los grupos lleguemos a perfeccionar esos acuer-

dos o alcanzar transacciones diferentes que mejoren el texto que, a nuestro juicio, ya lo he dicho al principio, tiene algunos problemas de restricción de la autonomía portuaria de los órganos competentes en cada puerto. Creemos que han quedado supeditados a un centralismo que no es de recibo ni va a beneficiar al sector.

Respecto a nuestra posición en las votaciones, hemos tenido mucho trabajo, quizá por nuestra baja capacidad o nuestra falta de tiempo para entender todas las enmiendas presentadas por los grupos. Por eso en este trámite vamos a abstenernos en muchas de ellas porque no tenemos formado criterio, aunque en el trámite de avocación por el Pleno fijemos nuestra postura, calificaremos mejor esas enmiendas y definamos nuestra posición más claramente.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, voy a dar la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, advirtiéndolo a SS.SS. que clarifiquen en lo posible el cuadernillo de votaciones, que me imagino complejo. A su vez, hago un requerimiento a los portavoces para que recuerden a los señores diputados que las votaciones serán a continuación de la intervención del señor Ayala. Habíamos dicho que se votaría no antes de las seis y son las seis menos cinco. Por tanto, después de la intervención del señor Ayala, procederemos a votar.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Trataré de ser más breve que otros intervinientes y de no reiterar lo que se ha dicho a lo largo de esta ya larga sesión. Como quiera que ha habido algunos representantes de otros partidos que han reiterado hasta la saciedad lo que se ha dicho esta mañana, al mediodía y luego esta tarde, esa parte ya está contestada por el Grupo Parlamentario Popular y no vamos a reiterarla. Me voy a centrar, en cuanto a fijar la posición de mi grupo respecto a algunas enmiendas de los grupos de la oposición, a señalar tres cuestiones relativas a las enmiendas del Partido Socialista, en concreto a la consideración que sobre la estiba ha hecho el señor De la Encina. Ha sido una intervención alejada de la realidad, que se ancla en un pasado totalmente superado por nuestro sistema portuario, por la sociedad española y con una postura totalmente anacrónica. El Partido Popular está defendiendo un modelo portuario, un modelo de relaciones entre trabajadores y empresarios y está defendiendo un modelo de aplicación estricta del principio de subsidiariedad de la Administración pública con respecto a la intervención privada. En ningún caso pueden ser admitidas las manifestaciones acerca de que estamos en una huida más que en una cuestión de privatización o que estamos ante una entrega de los empresarios y la Administración a los trabajadores de la estiba por cuanto entiendo que son totalmente inadmisibles. Parece que los trabajadores de la estiba no tienen tal consideración

para un partido que siempre se ha denominado obrero. No quisiera llegar a pensar que esa falta de sensibilidad hacia los trabajadores de la estiba proviene de que UGT no tiene ninguna representación dentro de los trabajadores de la estiba, porque de otra manera no podríamos entender el miedo que parece que informa al Partido Socialista a la hora de considerar que los empresarios y los trabajadores de la estiba no van a poder llegar a unas relaciones absolutamente normales, coordinadas y que aboguen por la finalidad prevista en todas las relaciones de tipo socioeconómico que se vean perjudicadas por esa desaparición del carácter público de las sociedades de estiba. Parece —insisto— que estamos hablando en unos términos bastante anteriores a los más de 25 años que la Constitución está en vigor.

No voy a insistir más en ello. Simplemente diré que en el modelo aprobado por el Partido Popular y que justifica, respalda e informa el proyecto que estamos debatiendo, la transformación de las sociedades estatales en agrupaciones portuarias resulta absolutamente indispensable para conseguir los objetivos que estamos intentando lograr en materia de estiba. En primer lugar, porque supone la desaparición de la participación pública en el ente gestor que sería solamente admisible bajo el régimen de servicio público que se suprime, ya que esta titularidad pública es totalmente inadecuada. Además, entendemos que con este texto se logra una correcta inserción del servicio básico de carga y estiba en la nueva sistemática de los servicios portuarios, al margen de que se ha alcanzado un acuerdo global con la estiba, se han conseguido beneficios y se ha abierto un mercado laboral que, por la propia naturaleza, por la propia razón de ser de los puertos y la propia explotación de los mismos, tiene un régimen difícil, como aquí se ha apuntado. Pero, felizmente, el Partido Popular ha logrado un acuerdo pleno, un acuerdo absolutamente satisfactorio tanto para los empresarios como para los trabajadores y como no podía ser de otra manera, para el Gobierno, que se traduce tanto en los textos del proyecto como en las enmiendas que nosotros mismos hemos presentado en el momento procesal oportuno.

Entendemos que esta transformación es un elemento necesario para la percepción por el sector de la existencia de un régimen general homogéneo a los diferentes puertos y que no impide que en cada caso las empresas estibadoras decidan atribuir a la agrupación el nivel de actividad y protagonismo que, de acuerdo con la ley, estimen más conveniente, llegando incluso a asumir la totalidad de la plantilla en régimen laboral común. Por eso no entendemos las manifestaciones que se han hecho por parte de los representantes del Grupo Socialista en torno al tema de esta no asunción o esta limitación que pretenden que creamos que se limita al 25 por ciento. En cualquier caso, no hay que confundir el personal administrativo, que tenía ese régimen común, con el que ahora vaya a quedar en las agrupaciones portuarias porque, insistimos, no va a estar limitada necesari-

riamente la posibilidad de que entren dentro de dicho régimen.

Una cuestión que nos parecía importantísima es la consideración de la autoridad de los guardamuelles. En este sentido se han presentado tres enmiendas: la 471, del Grupo Socialista; la 588, de nuestro propio grupo, y una de Convergència i Unió, a la que se ha hecho referencia. Modestamente, nosotros entendemos que con nuestra enmienda se satisfacen absolutamente los deseos y los intereses de los guardamuelles por cuanto que se les da la consideración de autoridad; autoridad dependiente de alguien, pero autoridad, y ese concepto de autoridad es más amplio en nuestra enmienda que en la enmienda 471, del Grupo Socialista, a pesar de lo manifestado por el señor De la Encina. No sé si le ha fallado la memoria o la lectura de su enmienda, pero esa enmienda 471 es la que limita la consideración de autoridad portuaria dentro de la zona de servicio del puerto, cosa que no hace la enmienda 588, del Grupo Popular, que considera a los guardamuelles agentes de la autoridad; vinculados a la Administración portuaria, pero agentes de la autoridad y, además, en los mismos términos que señalan las otras dos enmiendas; es decir, dentro del ejercicio de las potestades de la policía portuaria, recogidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Respecto a la referencia que se ha hecho a la Ley de montes, quiero señalar que la redacción de la disposición adicional decimotercera es idéntica a la del proyecto de ley de montes. Insistimos en que la consideración de agente de la autoridad es tan amplia en la enmienda de Convergència i Unió como en la del Grupo Popular, y más amplia que la señalada por el Grupo Socialista.

En relación con la supresión de la disposición adicional decimosexta, relativa a la no aplicación de la Ley de costas, tenemos que decir que quizá el señor Segura no ha entendido cuál es el contenido exacto de la protección del patrimonio, del dominio público marítimo-terrestre que se pretende en aquellas zonas y puertos que puedan tener tal consideración. Por tanto, entendemos que es más proteccionista mantener nuestra disposición adicional decimosexta que suprimirla.

Respecto a las comisiones que el Partido Socialista pretende crear, tengo que señalarle que no es este el marco adecuado, ya que es la Ley del Gobierno la que debe crear cualquier tipo de comisión interministerial y no una ley sectorial, como la de puertos. Por nuestra parte, presentamos una enmienda de modificación para mantener o ampliar la edad de jubilación de los prácticos, por lo que entendemos que quizá no se ha leído la enmienda de este grupo.

Con respecto a Convergència i Unió, con independencia de reiterarle —pretendo ser muy breve— que entendemos que nuestras enmiendas satisfacen las pretensiones de las suyas, quiero hacer una referencia a la disposición transitoria undécima, ya que entendemos

que sí es obligado que las autoridades portuarias, a partir de la entrada en vigor de esta ley, no puedan tener participación en sociedades que tengan objetos distintos a los términos del artículo 50.1 de la ley, por razones obvias. Esa es la razón por la que se impone esto, tal y como ocurre en otros temas a lo largo de los años cada vez que se aprueba una legislación. Evidentemente, que se imponga a una administración de dependencia pública el que haga desinversiones entra dentro del cumplimiento de las políticas que informan los proyectos de ley y la política que los guía.

Nosotros no aceptamos, tal y como hemos señalado, aquellas enmiendas a las que no hemos ofrecido una transacción o la mera aceptación, pero también queremos señalar, como han hecho otros grupos, que estamos ante una ley importante, trascendente para nuestro sistema portuario, para la intermodalidad del transporte y para la mejora de nuestras infraestructuras. Hemos intentado mantener el mejor clima de diálogo, el mayor acercamiento posible a los demás grupos parlamentarios. En unos casos lo hemos conseguido en mayor medida que en otros, pero seguimos manteniendo la oferta de poder negociar hasta el último momento aquellas cuestiones que nos separan. Si no hemos sido capaces de acercarnos, estamos abiertos hasta el último momento para alcanzar cualquier tipo de acuerdo, de transacción que mejore la calidad del proyecto y que implique un mayor grado de consenso entre los distintos grupos políticos por cuanto se trata de una ley que, con independencia de cuál sea, digamos, la estrategia política, tiene mucho contenido de carácter técnico.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a suspender la sesión por cinco minutos, para que SS.SS. aclaren el cuaderno de votación.

Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**
Se reanuda la sesión.

Señorías, tomen asiento, por favor y guarden silencio. Las votaciones van a ser complejas y por tanto les ruego que guarden silencio; así podremos ir aclarándonos en lo que se vota y progresando adecuadamente.

Me van a permitir SS.SS. que, en nombre de la Comisión, antes de iniciar las votaciones, mandemos una felicitación a todos los navarros, porque hoy es San Fermín.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. (Número de expediente 121/000141.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, en primer lugar, a la ratificación de la ponencia designada para informar

de la iniciativa legislativa que hemos debatido. ¿Se ratifica por asentimiento? (**Pausa.**) Así lo entiende la presidencia.

EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. (Número de expediente 121/000141.) (Votaciones.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las votaciones.

Votamos primero las enmiendas del Grupo Mixto, señor Rodríguez Sánchez, números 505, 508, 510, 522, 523, 534, 535, 549 y 551.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 22; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas del Grupo Mixto, señor Rodríguez Sánchez.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 33; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

En primer lugar, enmiendas números 78, 85, 88, 90, 108, 109, 130 y 133.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Restantes enmiendas de Coalición Canaria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 21; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Enmienda número 43.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 11; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Continuamos con las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Enmienda número 56.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; en contra, 11; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Restantes enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 21; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

En primer lugar enmienda número 20.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

A continuación enmiendas números 6, 32, 33, 36 y 37.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 19; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Restantes enmiendas del mismo grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 34; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

En primer lugar enmiendas 623, 631, 632, 638, 642, 651, 672, 680, 691, 693, 702, 714, 719, 737, 738 y 746.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Restantes enmiendas del mismo grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista en un único bloque.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 21; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, señorías, vamos a votar las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Popular. En primer lugar, las transaccionales de orden técnico al artículo 68.3 y a la disposición adicional séptima.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

En segundo lugar, las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez, números 507, 548 y 552.

Ruego a SS.SS. que el gesto de votar lo hagan con energía, porque la presidencia no alcanza muchas veces a ver la intención. Bien es cierto que la presidencia lleva en pie desde las cinco de la mañana y anda un poco distraída.

Repetimos esta votación para que SS. SS. no se encuentren confundidos. Estamos votando las enmiendas transaccionales del Grupo Parlamentario Mixto, números 507, 548 y 552.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria número 74, 76, 79, 80, 82, 89, 93, 100, 102, 113, 116, 117, 118, 119 y 124. **(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)** Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Observo que falta la transaccional a la enmienda 111. Según la nota que en su día me pasó en el trámite de ponencia el portavoz del Grupo Popular, se consideraba transaccional la 111 con la 570 del Grupo Popular. Luego habría que votar ahora la 111, que hemos aceptado que se transacciona aceptando el texto de la 570 del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Me dice el señor letrado que la 570, a la que hace S.S. referencia, está incorporada ya al informe.

El señor **MARDONES SEVILLA**: De acuerdo entonces. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vuelvo a repetir, señorías. Transaccionales a las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria números 74, 76, 79, 80, 82, 89, 93, 100, 102, 113, 116, 117, 118, 119 y 124.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) números 39, 44, 53, 55, 59, 61, 63, 64, 66, 68 y 69. **(El señor Otxoa de Eribe Elorza pide la palabra.)**

Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Creo que falta la 54.

El señor **PRESIDENTE**: Enseguida buscaremos la 54, no se preocupe. **(Pausa.)**

Señor Ayala, si es tan amable de manifestarse. ¿Hay una transaccional a la 54 por parte del Grupo Parlamentario Popular?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente, señor presidente, la 54 y la 55 se han transado conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se han convertido en una sola?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Exacto, se han convertido en la redacción del artículo 64.5. Da igual proponerla como transacción de la 55, o de la 55 y 54. Es exactamente igual.

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

Señor Otxoa, los servicios de la Cámara habían entendido que al votar la 55 también estábamos votando la 54. No obstante la incluiremos dentro del orden de votación para que quede más firme el tema.

Repetimos, señorías. Transacciones a las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) 39, 44, 53, 54, 55, 59, 61, 63, 64, 66, 68 y 69.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A continuación votamos las transaccionales a las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, en la lista falta la enmienda 748, a la disposición final.

El señor **PRESIDENTE**: Queda añadida.

Señorías, votamos por tanto las enmiendas transaccionales ofrecidas por el Grupo Popular al Grupo Catalán de Convergència i Unió a las enmiendas números 607, 608, 609, 610, 611, 614, 617, 621, 625, 626, 628, 630, 634, 639, 643, 645, 647, 648, 656, 676, 677, 682, 692, 707, 708, 709, 716 y 748, que es la última que se ha incorporado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Enmiendas transaccionales a las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista números 154, 271, 420, 476 y 481.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, me parece que nos falta votar la transaccional a la enmienda 724, de Convergència i Unió, que en ninguna de las dos lecturas que ha hecho el señor presidente la he oído.

El señor **PRESIDENTE**: La transaccional a la 724 no figura en la lista que nos ha pasado el letrado, por lo que no hemos hecho mención a ella.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Pero si figura en la lista que yo pasé.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a proceder, a continuación, a votar la enmienda transaccional del Grupo Popular a la 724, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió,

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor,

25; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, procederemos a la votación del dictamen conforme al informe de la ponencia y a las enmiendas aprobadas en esta sesión y que se han incorporado. Advertimos a SS.SS. que la enmienda 83, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, fue incorporada al informe, aunque se haya omitido en la publicación oficial.

Votamos en una sola votación el texto del dictamen, tal como se ha dicho.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 12; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado. Vamos a votar la exposición de motivos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 12; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Señorías, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

