



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 258

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a LUISA FERNANDA RUDI ÚBEDA

Sesión plenaria núm. 249

celebrada el jueves, 12 de junio de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes:

- Real Decreto-Ley 3/2003, de 16 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones producidas a finales del mes de febrero y durante la primera quincena del mes de mayo de 2003. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 118-1, de 17 de mayo de 2003. (Número de expediente 130/000038.) 13331

Tramitación directa y en lectura única de iniciativas legislativas:

- Proposición de Ley de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso, Socialista, Catalán (Convergència i Unió), Federal de Izquierda Unida, Vasco (EAJ-PNV), de Coalición Canaria y Mixto, reguladora de la Orden de protección de las víctimas de la violencia doméstica. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie B, número 342-1, de 6 de junio de 2003. (Número de expediente 122/000300.) 13335
- Proyecto de Ley por el que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 143-1, de 5 de mayo de 2003. (Número de expediente 121/000143.) 13336

	Página
— Proyecto de Ley Orgánica que, con el carácter de complementaria a la Ley por la que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General Presupuestaria. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 144-1, de 5 de mayo de 2003. (Número de expediente 121/000144.)	13336
Debates de totalidad de iniciativas legislativas:	
— Proyecto de Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 142-1, de 22 de abril de 2003. (Número de expediente 121/000142.)	13344
Avocación por el Pleno de proyectos de ley.	
Debates de totalidad de iniciativas legislativas. Continuación.	
— Proyecto de Ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 141-1, de 22 de abril de 2003. (Número de expediente 121/000141.)	13356
Avocación por el Pleno de proyectos de ley.	

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

	Página
Convalidación o derogación de Reales decretos-leyes	13331

	Página
Real Decreto-ley 3/2003, de 16 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones producidas a finales del mes de febrero y durante la primera quincena del mes de mayo de 2003	13331

*Para la presentación del Real decreto-ley interviene en nombre del Gobierno, el señor **ministro del Interior (Acebes Paniagua)** manifestando que, como recordarán los señores diputados, durante los días 24 a 27 de febrero y en la primera quincena de mayo se produjeron fuertes precipitaciones en las comunidades autónomas de Castilla y León, La Rioja, Aragón y Navarra, ocasionando importantes daños en bienes de titularidad pública y privada. Añade que estos hechos excepcionales y sus consecuencias económicas sobre viviendas y explotaciones agrícolas de carácter familiar han tenido una respuesta inmediata del Gobierno, primero con la aportación del personal de Protección Civil del*

Estado y después mediante la adopción de medidas y políticas que eran aprobadas tan sólo una semana después de producirse aquellos acontecimientos.

Con la norma que hoy traen al Pleno completan la respuesta a esos fenómenos adversos de la climatología. Finalmente especifica el conjunto de medidas contenidas en el Real decreto-ley, para el que pide la aprobación de la Cámara.

*En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Labordeta Subías**, del Grupo Parlamentario Mixto; **Mardones Sevilla**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **Rejón Gieb**, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida; **Arola Blanquet**, del Grupo Parlamentario Socialista, y señora **Tomé Pardo**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.*

Sometido a votación, se aprueba la convalidación del Real decreto-ley por 216 votos a favor y dos abstenciones.

Sometida a votación la tramitación como proyecto de ley del Real decreto-ley convalidado, es rechazada por 79 votos a favor, 136 en contra y una abstención.

	Página
Tramitación directa y en lectura única de iniciativas legislativas	13335

	Página	<i>En votación final de conjunto, por su carácter de ley orgánica, se aprueba el citado proyecto de ley por 282 votos a favor.</i>	
Proposición de ley de los Grupos Parlamentarios Popular en el Congreso, Socialista, Catalán (Convergència i Unió), Federal de Izquierda Unida, Vasco (EAJ-PNV), de Coalición Canaria y Mixto, reguladora de la orden de protección de las víctimas de la violencia doméstica	13335		Página
<i>Sometida a votación, es aprobada por 222 votos a favor y una abstención.</i>		Debates de totalidad de iniciativas legislativas	13344
			Página
		Proyecto de ley del patrimonio de las administraciones públicas	13344
	Página	<i>El señor ministro de Hacienda (Montoro Romero) expresa su satisfacción por presentar a la Cámara el proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas, que sustituye a la ley de 1964 y confiere más cohesión y movilidad al patrimonio de la Administración del Estado para contribuir con eficacia a los objetivos de la política económica y social. Señala que el proyecto recoge, actualiza y armoniza las diversas modificaciones parciales introducidas a lo largo de los años, especialmente desde 1996, pretendiendo racionalizar el uso del patrimonio estatal y articular los instrumentos jurídicos precisos para mejorar la eficacia en la administración de los bienes públicos. A continuación expone el señor ministro las características fundamentales del proyecto de ley.</i>	
Proyecto de ley por el que se aprueba la modificación del convenio económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra	13336		
	Página	<i>En defensa de la enmienda a la totalidad de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Mixto interviene el señor Rodríguez Sánchez, que reconoce la necesidad de elaborar un nuevo proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas a la vista de las modificaciones parciales realizadas en los últimos años. Sin embargo, la discrepancia fundamental del Bloque Nacionalista Galego con el proyecto de ley radica en que la reforma será eficaz desde el punto de vista de una política económica que pone los recursos públicos al servicio de los intereses privados, pero no al servicio de los intereses de la inmensa mayoría de la sociedad. De ahí su enmienda a la totalidad de devolución.</i>	
Proyecto de ley orgánica que, con el carácter de complementaria a la ley por la que se aprueba la modificación del convenio económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la ley orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementario de la ley general presupuestaria	13336		
<i>En turno de fijación de posiciones intervienen la señora Lasagabaster Olazábal, del Grupo Parlamentario Mixto; señores Mardones Sevilla, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; Rejón Gieb, del Grupo Parlamentario Federal de Unida; señora Riera Reñé, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y señores Ripa González, del Grupo Parlamentario Socialista y Del Burgo Tajadura, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.</i>		<i>El señor Sánchez Garrido defiende la enmienda a la totalidad de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Expone que es una evidencia la necesidad de una nueva ley de patrimonio de las administraciones públicas, aunque les hubiera gustado que hubieran tenido el gesto de remitir el anteproyecto de la ley a los Grupos Parlamentarios para poder hacer aportaciones quizás interesantes, que a lo mejor hubieran dado lugar a que no presentasen la enmienda de totalidad. Lamenta que no haya sido así, más aún tratándose de una ley realmente importante y necesaria. Muestra asimismo su</i>	
<i>Sometido a votación en tramitación directa y en lectura única el proyecto por la que se aprueba la modificación del convenio económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, es aprobado por 279 votos a favor y uno en contra.</i>			
<i>Sometido a votación el proyecto de ley orgánica que, con el carácter de complementaria a la ley por la que se aprueba la modificación del convenio económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la ley orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la ley general presupuestaria, es aprobado por 283 votos a favor.</i>			

desacuerdo con la intervención del señor ministro, afirmando que el proyecto de ley contiene numerosos defectos técnicos, que procura enumerar, hasta el punto de considerarlo técnicamente muy inferior a la ley de 1964. Es un proyecto que regula algunas materias más bien propias de disposiciones reglamentarias, que es excesivamente rígido y que contiene más bien principios propios de exposiciones de motivos y no de normativa. Termina especificando algunos de estos defectos achacados al proyecto de ley.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Mardones Sevilla**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **Erkoreeka Gervasio**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); **Ruiz López**, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida; **Jané i Guasch**, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y **Gómez Darnendrail**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Sometidas a votación las enmiendas a la totalidad de devolución presentadas por los Grupos Parlamentarios Mixto y Socialista, son rechazadas por 110 votos a favor, 163 en contra y 14 abstenciones.

Página

Avocación por el Pleno 13356

Página

Del proyecto de ley del patrimonio de las administraciones públicas 13356

La señora **presidenta** somete al Pleno, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 del reglamento, la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley del patrimonio de las administraciones públicas, que es aprobada por asentimiento.

Página

Proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general 13356

En nombre del Gobierno, el señor **ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández)** presenta el proyecto de ley afirmando que de esta forma dan cumplimiento a la moción de esta Cámara de 29 de mayo de 2001, aprobada con amplísimo consenso, para dotar a los puertos españoles de un marco jurídico global consistente y estable, que establezca entre otros los regímenes económico, tributario, de utilización del dominio público portuario y de prestación de los servicios portuarios. Señala que la política

común de transportes en el ámbito de la Unión Europea, apoyada decididamente por el Gobierno español, tiene efectos muy relevantes en la definición del régimen de prestación de los servicios portuarios en un marco de libre competencia y hace imprescindible la articulación de un nuevo régimen jurídico de los servicios portuarios que incorpore las líneas fundamentales y los objetivos de aquella política. Si a ello se une la necesidad de potenciar aún más la participación de la iniciativa privada en los puertos como elemento fundamental de la dinamización y competitividad portuarias se comprenderá mejor la decisión de afrontar una revisión global y conjunta del citado marco jurídico. Concluye mencionando los elementos clave del nuevo marco legal, fruto de un amplio y prolongado diálogo con todos los sectores institucionales, empresariales y sociales con presencia en la actividad portuaria.

La señora **Urán González** defiende la enmienda a la totalidad de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Comienza afirmando que nuestros puertos son competitivos y tienen un buen desarrollo económico, obteniendo desde luego beneficios empresariales, en contra de algunas de las justificaciones expuestas por el señor ministro en apoyo de la nueva ley. Considera que se trata realmente de una nueva coartada para dar más participación a la iniciativa privada, si cabe, en asuntos de interés general, haciendo desaparecer la idea de servicios públicos de los que la Administración General del Estado tiene que ser garante. Apoyan también la nueva iniciativa en una propuesta de directiva europea que el señor ministro sabe perfectamente que no va a salir adelante por oponerse a ella la mayoría de los Estados miembros. Igualmente alude a la colisión del proyecto con competencias atribuidas a las comunidades autónomas, así como con lo dispuesto en la ley de costas o en materia de medio ambiente y concluye manifestando que se trata de un proyecto de ley totalmente innecesario, por lo que piden el apoyo a las enmiendas de devolución.

El señor **Aymerich Cano** defiende la enmienda de totalidad de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Justifica dicha enmienda en base a que el contenido del proyecto de ley no es el modelo portuario que el Bloque Nacionalista Galego defiende. Ellos apuestan por un modelo caracterizado por una dirección e intervención públicas acentuadas, con una participación de las comunidades autónomas mucho mayor de la que se recoge en el proyecto de ley y con una planificación ordenada de las infraestructuras portuarias.

El señor **Segura Clavell** defiende la enmienda de totalidad de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Comienza afirmando que el rechazo del Grupo Socialista al proyecto del Gobierno es total, fundamentado en las múltiples razones que han expuesto con suficiente extensión en el texto presentado en forma de enmienda de totalidad. Respecto a la invitación permanente del señor ministro cuando presenta proyectos de ley al consenso y a la cooperación, le informa de lo sucedido en el debate del día anterior en Comisión, al dictaminar el proyecto de ley del sector ferroviario, donde ni una sola enmienda parcial del Grupo Socialista fue aceptada.

El señor **Sedó i Marsal** defiende la enmienda de texto alternativo presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) Anticipa que se acogeen a la oferta de diálogo realizada por el señor ministro para presentar numerosas enmiendas parciales, con la voluntad de resolver los problemas que existen y que han reconocido personas responsables y autorizadas del Ministerio. Cree no obstante que la fecha en que llega el proyecto a la Cámara no es oportuna y sí más bien precipitada, ya que la nueva ley no debería elaborarse hasta que se aprobase definitivamente la directiva europea.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores **Mardones Sevilla**, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria; **Otxoa de Uribe Elorza**, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), y **Ayala Sánchez**, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Sometidas a votación las enmiendas a la totalidad de devolución de los Grupo Parlamentarios Federal de Izquierda Unida, Mixto y Socialista, al proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, son rechazadas por 95 votos a favor, 159 en contra y 13 abstenciones.

Asimismo es rechazada la enmienda a la totalidad con texto alternativo del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por 102 votos a favor, 157 en contra y 7 abstenciones.

	Página
Avocación por el Pleno	13377
	Página
Del proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general	13377

La señora **presidenta** somete al Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 del Reglamento, la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, que se aprueba por asentimiento.

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

—————

Se reanuda la sesión a las nueve de la mañana.

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:

— **REAL DECRETO-LEY 3/2003, DE 16 DE MAYO, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS URGENTES PARA REPARAR LOS DAÑOS CAUSADOS POR LAS INUNDACIONES PRODUCIDAS A FINALES DEL MES DE FEBRERO Y DURANTE LA PRIMERA QUINCENA DEL MES DE MAYO DE 2003. (Número de expediente 130/000038.)**

La señora **PRESIDENTA**: Punto VII del orden del día: Convalidación o derogación de reales decretos-leyes. Convalidación o derogación del Real Decreto-ley 3/2003, de 16 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones producidas a finales del mes de febrero y durante la primera quincena del mes de mayo de 2003.

Para la presentación del real decreto, tiene la palabra el señor ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Acebes Paniagua): Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, como recordarán, durante los días 24 a 27 del mes de febrero, así como en la primera quincena de mayo, se produjeron fuertes precipitaciones en las comunidades autónomas de Castilla y León, La Rioja, Aragón y Navarra, que ocasionaron importantes daños en bienes de titularidad pública y privada, como consecuencia de las inundaciones ocurridas. Estos hechos excepcionales y sus consecuencias económicas sobre viviendas y explotaciones agrícolas de carácter familiar han tenido una respuesta inmediata del Gobierno en el transcurso de los mismos, con la intervención del personal de Protección Civil del Estado y con la participación de otros ministerios. Con posterioridad a los hechos, ha habido también una intervención rápida del Gobierno, mediante la adopción de medidas y políticas que eran aprobadas tan sólo una semana más tarde de haberse producido estos acontecimientos.

Todo ello demuestra que una vez más se ha dado respuesta con hechos concretos a la hora de afrontar los problemas con sensibilidad y eficacia ante desgracias especialmente gravosas para los ciudadanos, que repercuten en su vida cotidiana y en sus economías particulares. En consecuencia, desde el principio constitucional de solidaridad se ha abordado la situación poniendo en marcha de manera inmediata los mecanismos necesarios para el restablecimiento de los servicios, la reparación de los daños y en definitiva la devolución a la normalidad de las zonas siniestradas en las comunidades autónomas de Castilla y León, La Rioja, Aragón y la Comunidad Foral de Navarra. Con esta norma que hoy traemos al Pleno completamos la respuesta ante estos fenómenos adversos de la climatología, que han tenido lugar durante este año en algunas zonas de España, producidos fundamentalmente como consecuencia de fuertes crecidas de los ríos en la zona norte. Sin duda ustedes recuerdan el Real Decreto-ley 1/2003, de 21 de febrero, que convalidó ya el Pleno de esta Cámara el pasado día 6 de marzo, y que lógicamente no puede ser de aplicación a estos hechos por haberse producido los mismos en fechas posteriores.

Las medidas y actuaciones que se contienen en el Real Decreto-ley 3/2003, de 16 de mayo, que ahora debatimos, incluyen importantes actuaciones para reparar los daños ocasionados por las inundaciones producidas a finales del mes de febrero y durante la primera quincena de mayo del presente año 2003. Esta es la razón por la que comparezco de nuevo en esta Cámara, para someter a SS.SS. el trámite de convalidación de la norma citada.

Como quiera que son múltiples y variados los mecanismos e instrumentos que se regulan en este decreto-ley, destacaré a continuación tan sólo las principales medidas incorporadas al mismo. En primer lugar, se contemplan medidas administrativas relacionadas con la declaración de zonas de actuación especial, en las áreas afectadas por las inundaciones. Se concretan estas medidas con la declaración de zona de actuación especial. Con ello se pretende que los distintos departamentos competentes puedan reparar los daños sufridos, previéndose la declaración de emergencia de las correspondientes obras a realizar. Asimismo, se recogen otra serie de medidas que tienen que ver con el régimen de contratación, de reparación de infraestructuras o bien con la reposición de bienes públicos estatales.

Hay un segundo apartado en la norma que hoy debatimos que prevé un conjunto de medidas fiscales de las que quiero destacar algunos de los aspectos que me parecen más relevantes. En primer lugar, exenciones en la cuota del impuesto sobre bienes inmuebles, de naturaleza tanto rústica como urbana, para el presente ejercicio 2003. En segundo lugar, la reducción en el impuesto sobre actividades económicas, medida ésta que afectará a viviendas, establecimientos industriales y comerciales, explotaciones agrarias y locales de trabajo, cuando los daños hayan obligado al realojamiento total o parcial de personas o bienes o hubieren pro-

ducido el cierre temporal de la actividad. En tercer lugar, la supresión de las tasas aplicables a la tramitación de bajas de vehículos y también a la expedición de duplicados de los permisos de circulación o de conducir destruidos o extraviados. En cuarto lugar, reducciones fiscales especiales para las actividades agrarias, previéndose la habilitación al Ministerio de Hacienda para que reduzca los índices de rendimiento neto que sirven para calcular los impuestos sobre la renta de las personas físicas y sobre el valor añadido.

En el tercer apartado, el real decreto-ley establece también un conjunto de medidas laborales que fundamentalmente están orientadas a los objetivos siguientes: considerar los eventuales expedientes de regulación de empleo como consecuencia de los daños producidos por las inundaciones como provenientes de una situación de fuerza mayor. Establecer exenciones y moratorias en el pago de cuotas a la Seguridad Social; en el caso de la suspensión de actividades empresariales a causa de los daños producidos, se podrá exonerar al empresario del pago de estas cuotas por el tiempo que dure la suspensión. Garantizar que en el caso de extinción del contrato laboral como consecuencia de esos daños e inundaciones, las indemnizaciones de los trabajadores se paguen con cargo al Fondo de Garantía Salarial. También habilita a las autoridades laborales para que en el caso de suspensión de la actividad o para el caso de la reducción de la jornada laboral en función de los daños, pueda autorizar que el tiempo de percepción de prestaciones por desempleo no sea computable a efectos de consumir los períodos máximos establecidos. Igualmente, se podrá autorizar que los trabajadores afectados por expedientes de regulación de empleo a resultas de estos daños puedan percibir prestaciones por desempleo aunque no hubieran cotizado el tiempo mínimo necesario para tener derecho a ellas.

El real decreto-ley recoge además otra serie de ayudas excepcionales y de urgencia que comprenden estos aspectos: para daños en infraestructuras municipales y en la red viaria de las diputaciones provinciales se financian hasta el 50 por ciento de las obras de reparación o restitución de todo tipo de infraestructuras, equipamientos o instalaciones y servicios de las entidades locales, para lo cual se prevé un crédito de 1.800.000 euros. También se prevén ayudas excepcionales para la vivienda que podrán alcanzar la cuantía máxima de 24.000 euros cuando los daños superen el 20 por ciento de su valor. La financiación específica de estas ayudas se efectuará en un 50 por ciento por la Administración general del Estado y las restantes administraciones públicas implicadas, de acuerdo con los convenios que con posterioridad se suscriban a estos efectos. Las demás ayudas en viviendas se acogerán al régimen especial de aplicación de las ayudas ordinarias por daños materiales y se pagarán con arreglo a lo dispuesto en la orden del Ministerio del Interior de 18 de marzo de 1993. Todas estas ayudas se pagarán con cargo a los créditos del Ministerio del Interior, los que

tiene previstos ya para estos fines, que además —y esto es muy importante— son créditos que tienen el carácter de ampliables.

Otro grupo de ayudas es para daños en producciones agrarias. Este tipo de ayudas se prevé para los supuestos en que hayan sufrido pérdidas por daños en sus producciones que no estén cubiertos por pólizas de seguros, habiendo sufrido pérdidas superiores al 20 ó 30 por ciento de la producción según se trate o no de zonas desfavorecidas con arreglo a los criterios establecidos a estos efectos por la Unión Europea.

También se prevén medidas especiales para reparar los daños causados en infraestructuras públicas que sean titularidad de las comunidades de regantes. La reparación de estos daños se financiará por el Ministerio de Agricultura hasta un importe máximo de seis millones de euros. El real decreto-ley regula también una línea preferencial de crédito por importe de 18 millones de euros, ampliables por el Ministerio de Economía, que tiene como finalidad la reparación o reposición de instalaciones y equipos industriales y mercantiles que se hayan visto afectados por estas inundaciones.

En último lugar —y quiero destacarlo, señorías—, la norma contempla mecanismos para permitir que las actuaciones públicas previstas se agilicen al máximo y también para que se estreche la colaboración entre todas las administraciones públicas. A estos efectos se prevé la creación de una comisión interministerial para la correcta aplicación de todas las medidas. Esta comisión está coordinada por la Dirección General de Protección Civil e integrada por los representantes de todos los ministerios afectados y por los correspondientes delegados del Gobierno. Con esta norma el Gobierno ha querido aprobar un amplio catálogo de medidas, como las que les he relatado en sus aspectos más importantes, que afectan a varios departamentos ministeriales, que abarcan a su vez materias bien diferentes desde la disminución de cargas tributarias, la concesión de créditos privilegiados o la adopción de medidas para reducir el impacto de las inundaciones sea en las empresas, sea en las personas individuales.

Señoras y señores diputados, con estas medidas sobre cuya necesidad sin duda estaremos de acuerdo, el Gobierno quiere contribuir a normalizar, y a hacerlo cuanto antes, situaciones que han afectado en algunos casos de forma especialmente intensa a muchos ciudadanos. De esta manera facilitamos el normal desarrollo de las actividades laborales de la vida diaria de quienes se vieron afectados por las inundaciones, que con toda seguridad es el objetivo que todos compartimos y para ello les pido el apoyo a esta norma.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

¿Turno en contra? (**Pausa.**)

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

En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, los pasados días 24 y 27 de febrero de 2003 se produjeron una serie de inundaciones en el río Manubles, en el Jalón. En la localidad de Pleitas, tal y como se indica en el informe adjunto al decreto-ley, se desalojaron de forma preventiva 20 personas de las 55 que normalmente la habitan. Las inundaciones afectaron a tierras de labor, infraestructuras de riego, acequias y azudes, así como a instalaciones fijas de riegos intensivos de frutales y algunas carreteras de la red principal y secundaria que permanecieron cortadas. La valoración de estos daños, según la información de la Delegación del Gobierno, asciende en el caso de Aragón a más de 3.800.000 euros tanto en viviendas como en producciones agrarias e infraestructuras municipales. Los alcaldes de la zona del Manubles han manifestado sus quejas, más allá de las cantidades económicas a aportar objeto de ese decreto, por la falta de limpieza y adecuación de los ríos, cuestionando la labor de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Precisamente el próximo jueves comparece aquí mismo el Defensor del Pueblo, y en su informe de 2002 reitera el dato de la falta de limpieza de los numerosos obstáculos que se van acumulando en los cauces y que entorpecen el normal discurrir de las aguas. Los limitados medios y la falta de disponibilidad presupuestaria son los elementos utilizados para justificar esta situación. El Defensor del Pueblo indica textualmente que detrás de ese problema se esconde otra vez la escasez de medios humanos y financieros y la necesidad de articular una ágil coordinación y cooperación institucional entre las distintas administraciones. Igualmente, existía en la zona afectada un desaliento de los afectados, en palabras del alcalde de Ateca, al ver que unas anunciadas medidas de urgencia no se ponían en marcha. Estas críticas no son nuevas, se produjeron con ocasión de otras inundaciones en la comarca de la ribera alta del Ebro y pedimos una mayor agilidad en estas ayudas y unas políticas preventivas que puedan ayudar a evitar, en la medida de lo posible, estas situaciones de riada.

Naturalmente, señor ministro, votaremos a favor de este real decreto-ley.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Labordeta.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Gracias, señora presidenta.

Resulta muy fácil y cómodo atender la demanda que nos acaba de hacer el señor ministro del Interior, señor

Acebes, de apoyar la convalidación de este real decreto-ley. Es de justicia todo lo explicitado por el ministro, ya planteado en la exposición de motivos de este real decreto-ley.

En catástrofes pasadas también demandó al Gobierno, mediante el correspondiente real decreto-ley, atender a los daños catastróficos producidos por inclemencias climáticas y fenómenos atmosféricos, que fue votado favorablemente por Colación Canaria. Es una postura de congruencia política y de solidaridad con estas catástrofes ocurridas en la primera quincena de mayo pasado en las cuencas de los ríos Ebro y Duero, que han afectado gravemente a las comunidades autónomas de Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aragón.

Entendemos que se ha ido perfeccionando mucho la sistemática. La estructura de ayudas, tanto fiscales, crediticias, de Seguridad Social, como medidas laborales, beneficios que se pueden obtener con las líneas de crédito señaladas en el texto del real decreto-ley es congruente y consecuente. Debemos seguir insistiendo en una acción ejemplar para aquellas actuaciones en el mundo rural de producciones agrarias que no estén amparadas por seguros agrarios combinados o de cualquier otro tipo. Debemos prestarles atención y que prime el comportamiento previsor que muchos agricultores vienen teniendo al suscribir pólizas de seguros contra daños catastróficos climatológicos.

Por todas estas razones, y por entender que la amplitud del texto del real decreto-ley contempla todos los aspectos en una demanda de circunstancias extraordinarias, vamos a votar favorablemente la convalidación del mismo, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el señor Rejón tiene la palabra.

El señor **REJÓN GIEB**: Señora presidenta, señor ministro, mi grupo parlamentario generalmente ha sido crítico con la tardanza, incluso con la improvisación de estas medidas legales tomadas al albur de muy distintas problemáticas; sin embargo, en las últimas actuaciones sobre las lluvias torrenciales, las catástrofes que se originaron en Tenerife, empezamos a ver, y no nos importa reconocerlo, que se estaba produciendo por parte del Gobierno mayor celeridad para dar respuesta y una mejor adecuación al problema.

En esta ocasión saludamos en el mismo sentido el contenido y la oportunidad del texto que nos trae hoy aquí el Consejo de Ministros y el Gobierno. Vamos a votar positivamente; pero de la misma manera que distintos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra hablaban de cómo se va mejorando la plantilla con la que se hace frente a distintas coyunturas de desastres y de daños, valorando positivamente que se está mejorando esa plantilla, nosotros hemos planteado y

seguiremos insistiendo en la necesidad de que no en cada caso discutamos cómo se va mejorando la plantilla sino que haya un debate serio, riguroso, con trabajo en Comisión y en ponencia, buscando el consenso de todas las fuerzas parlamentarias para que haya una plantilla única, flexible indiscutiblemente, con distintas horquillas de posibilidades de actuación, pero una plantilla donde todos estemos consensuados y simplemente el Gobierno de turno produzca una aplicación concreta en el momento que se produzca una de estas desagradables catástrofes. Por tanto, vamos a votar afirmativamente, como decía, pero seguimos insistiendo en la necesidad de abrir un debate tranquilo, en el seno de una Comisión, con tiempo para ir conformando una plantilla de este tipo.

Por otro lado, debemos felicitar también al Gobierno porque más allá de la rapidez en las actuaciones que puedan demandar situaciones como ésta, este decreto huele bastante a pie de calle en el buen sentido; es decir, está muy metido, muy entretejido en la problemática de los agricultores de la zona, por lo que no nos importa en este caso felicitarle y decir que bien está lo que bien está hecho y por tanto respaldarlo.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rejón.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, señor Arola.

El señor **AROLA BLANQUET**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, le podría felicitar por el decreto pero desde luego le agradezco la reiteración del discurso de presentación, que ha sido literal al de la vez anterior. Si usted no ha sido demasiado original, este grupo tampoco se verá obligado a serlo en su intervención, por lo que casi se podría limitar a reiterar lo dicho en el trámite anterior.

Pero digamos alguna cosa, señor ministro, señoras y señores diputados. Nosotros, obviamente, vamos a apoyar esta iniciativa, y a su vez solicitamos su tramitación como proyecto de ley, ya que en este caso la celeridad que ha reconocido otro portavoz respecto a las inundaciones del mes de mayo, puede provocar que los agricultores, los afectados, puedan tener algún problema a la hora de completar toda la tramitación de las ayudas a las que pueden tener derecho.

Usted sabe, como toda la Cámara, que algunos de los problemas surgidos como consecuencia de las tormentas se van a solucionar en septiembre, no sólo en mi comunidad autónoma sino en otras, y esa sería una razón añadida. También podríamos volver a preguntar cuál es la situación de impuestos como el IAE, del IBI, etcétera, aunque fundamentalmente queremos llamar la atención de la Cámara sobre unos elementos que nos parecen fundamentales, no para evitar, pero sí para paliar las consecuencias de hechos como los producidos.

Se demuestra la necesidad de un plan de gestión de las riberas. Es necesario deslindar y limitar el dominio público hidráulico, se precisa una coordinación efectiva, en este caso de la Confederación Hidrográfica del Ebro con el resto de las administraciones implicadas, pero muy especialmente en el caso a que nos referimos con la Diputación General de Aragón. Quiero recordar a la Cámara la anécdota, no demasiado ejemplificadora, de que incluso la visita de las autoridades correspondientes a las zonas afectadas se hizo por separado.

En todo caso, señorías, quiero traer a esta Cámara el hecho cierto de que lo que aquí han sobrado son las amenazas que ha vertido el presidente de la Confederación Hidrográfica del Ebro de llevar a los tribunales a determinados afectados que han protestado o criticado la gestión de este organismo. Esta amenaza, esta especie de coartar la libertad de expresión o de juicio de ciudadanos con todos sus derechos, es lo que ha sobrado en estos días.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Arola.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, la señora Torme tiene la palabra.

La señora **TORME PARDO**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a votar a favor de la convalidación de este real decreto-ley, cuyo contenido ha sido expuesto por el ministro del Interior. Precisamente nuestro voto favorable se produce a raíz de su contenido. Consideramos que en este real decreto-ley se contemplan las medidas necesarias, los instrumentos adecuados para dar respuesta y de esta manera paliar los daños que se han producido con motivo de las inundaciones que tuvieron lugar tanto en la Cuenca del Ebro como en la del Duero, en las comunidades autónomas de Castilla y León, La Rioja, Navarra y Aragón, y de esta manera volver a restablecer la normalidad en todas las localidades afectadas.

Este real decreto-ley, con este conjunto de instrumentos que contempla, constituye la respuesta adecuada, una respuesta adecuada que se inscribe dentro del marco de las actuaciones que viene desarrollando el Gobierno ante situaciones de similares características, significándose este tipo de actuaciones por su eficacia y también por la celeridad con que se contemplan y se abordan. De ahí por tanto el sentido de nuestro voto.

No obstante, señora presidenta, no quiero dejar de hacer en este momento una reflexión e invitar a otros grupos a que se sumen a la misma. Todos tenemos todavía grabadas en la retina aquellas imágenes del río Ebro en los momentos previos a su desbordamiento, imágenes del río Duero o de otros ríos afectados en ambas cuencas, también las imágenes de aquellas inundaciones que se produjeron en las localidades de estas

cuatro comunidades autónomas. Si bien es cierto que evitar totalmente los efectos y daños causados por determinados fenómenos meteorológicos es muy complejo, no es menos cierto que si algunas de las infraestructuras contempladas en el Plan Hidrológico Nacional hubieran estado ya realizadas, los daños causados hubieran sido sin duda menores.

Finalmente, quiero destacar el tono constructivo empleado por los distintos portavoces que aquí han intervenido, tono que es el lógico cuando de lo que se trata es de dar la respuesta adecuada a los daños causados a una serie de ciudadanos afectados por las inundaciones en distintas localidades de estas cuatro comunidades autónomas, con un real decreto-ley que ahora vamos a convalidar.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Torme.

Sometemos a votación la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 3/2003, de 16 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños causados por las inundaciones producidas a finales del mes de febrero y durante la primera quincena del mes de mayo de 2003.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 218; a favor, 216; abstenciones, dos.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Sometemos a continuación a votación la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley convalidado.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 216; a favor, 79; en contra, 136; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada la tramitación como proyecto de ley.

TRAMITACIÓN DIRECTA Y EN LECTURA ÚNICA DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS.

— **PROPOSICIÓN DE LEY DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO, SOCIALISTA, CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ), FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, VASCO (EAJ-PNV), DE COALICIÓN CANARIA Y MIXTO, REGULADORA DE LA ORDEN DE PROTECCIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA DOMÉSTICA. (Número de expediente 122/000300.)**

La señora **PRESIDENTA**: Punto VIII del orden del día: Tramitación directa y en lectura única de iniciati-

vas legislativas. En primer lugar, proposición de ley de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso, Socialista, Catalán (Convergència i Unió), Federal de Izquierda Unida, Vasco (EAJ-PNV), de Coalición Canaria y Mixto, reguladora de la Orden de protección de las víctimas de la violencia doméstica. ¿Algún grupo desea intervenir? **(Pausa.)**

Procederemos a la votación tras el llamamiento correspondiente. **(Pausa.)**

Sometemos a votación la proposición de ley de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso, Socialista, Catalán (Convergència i Unió), Federal de Izquierda Unida, Vasco (EAJ-PNV), de Coalición Canaria y Mixto, reguladora de la Orden de protección de las víctimas de la violencia doméstica.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 223; a favor, 222; abstenciones, una.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Señorías, anuncio a la Cámara que la votación final de conjunto del proyecto de ley orgánica que, con el carácter de complementaria a la ley por la que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General Presupuestaria, se producirá al finalizar el debate de este proyecto de ley y no antes de las diez y media de la mañana.

— **PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE APRUEBA LA MODIFICACIÓN DEL CONVENIO ECONÓMICO ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. (Número de expediente 121/000143.)**

— **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA QUE, CON EL CARÁCTER DE COMPLEMENTARIA A LA LEY POR LA QUE SE APRUEBA LA MODIFICACIÓN DEL CONVENIO ECONÓMICO ENTRE EL ESTADO Y LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA, MODIFICA LA DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA DE LA LEY ORGÁNICA 5/2001, DE 13 DE DICIEMBRE, COMPLEMENTARIA DE LA LEY GENERAL PRESUPUESTARIA. (Número de expediente 121/000144.)**

La señora **PRESIDENTA**: Proyecto de ley por el que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral Navarra, que será debatido conjuntamente con el proyecto de ley orgánica que, con el carácter de complementaria de la ley por la que se aprueba la modificación del Convenio

Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General Presupuestaria. **(Rumores.)**

Señorías, ruego que no obstruyan los pasillos y aquellos que vayan a abandonar el hemiciclo lo hagan en silencio.

¿Turno a favor de los dos proyectos de ley? **(Pausa.)**

¿Grupos que desean fijar posición? **(Pausa.)** En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, señora Lasagabaster. **(Rumores.)**

Señorías, por favor, ruego que no tengan conversaciones en los pasillos que impiden que la intervención de los diputados sea oída. Adelante, señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Gracias, señora presidenta.

Intervengo para fijar la posición de Eusko Alkartasuna en la modificación del Convenio Económico que resulta como consecuencia del pacto entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, y lo hago dándole la importancia y relevancia que para nosotros tiene esta cuestión y expresando el voto favorable de Eusko Alkartasuna. Lo hacemos así porque también lo hicimos de esta forma tanto en la comisión negociadora en la que participamos como en el Parlamento de Navarra.

El Convenio Económico de Navarra es de gran relevancia y responde al fundamento histórico, a esa soberanía tributaria y fiscal que tiene Navarra. Estamos de acuerdo en la modificación de un convenio que tenía una duración indefinida, modificación que responde a cuestiones diferentes y la primera a la necesidad de establecer cuál iba a ser esa aportación económica de Navarra con parámetros que implicaran la neutralidad en relación con la situación actual. Había que realizar determinadas modificaciones técnicas tanto en la gestión como en el tratamiento de sus figuras, pero a lo largo de la negociación, tal como se ha desarrollado, se ha visto la necesidad de llevar a cabo otra serie de reformas de mayor calado que una mera cuestión técnica, como la adecuación de la situación creada por nuevas figuras impositivas como hidrocarburos y otras materias. Queremos resaltar también la cuestión, para nosotros importante, relativa a la fórmula para la financiación de la policía foral, aunque en esta materia deberán ser realizados los oportunos trasposos de las funciones que corresponderán a otra serie de sujetos, a la Junta de transferencias. En definitiva, se establece esta fórmula de financiación de la policía foral que ya se introdujo en los años noventa y que a nosotros también nos parecía relevante.

Queremos resaltar dos cuestiones más. La primera hace referencia al proceso de negociación. Estamos de acuerdo en la cuestión final, en ese pacto y en cómo ha quedado, pero no podemos dejar de mencionar los altibajos que ha habido a lo largo de la negociación y la

inquietud y preocupación que nos suscitó —creo que a casi todos— el borrador presentado por el Gobierno del Estado en la comisión negociadora representante del Parlamento de Navarra, en la medida que suponía una modificación y una vulneración —si me permiten el término— de lo que es y debe ser ese derecho histórico de la capacidad fiscal y tributaria de Navarra. Aunque se ha superado, fueron días de inquietud y de preocupación generalizada. Esperamos que no se den en adelante una serie de borradores que supongan merma alguna de la capacidad que tiene Navarra.

Por último, relacionado con el derecho histórico de Navarra, ocurre lo mismo en el Concierto con la Comunidad Autónoma del País Vasco. Queda pendiente de resolver un tema que es fundamental en el mundo en el que vivimos, que no es otro que la Unión Europea, y es cómo articular la participación tanto en el Convenio de Navarra como en el Concierto de la Comunidad Autónoma del País Vasco en lo que se refiere a las cuestiones que les afectan, en las cuestiones relativas a esta materia tributaria-fiscal; en definitiva, su autonomía y soberanía en esta materia, cómo articular esta participación, como decía, en la Unión Europea. Este es un tema pendiente. En ambos procesos negociadores se ha intentado un acercamiento pero no ha sido posible. Repito que es un tema pendiente de gran calado en la medida en que no podemos obviar que nos encontramos insertos en la Unión Europea y que en los consejos Ecofin hay negociaciones, se adoptan acuerdos que afectan a estos derechos históricos tanto de Navarra como de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y tendrá que ser obligatorio conseguir un acuerdo en el que haya una participación acorde con esta capacidad, con esta soberanía que tienen. Al día de hoy, en ambos procesos negociadores no ha sido posible, ha habido sus más y sus menos, aunque no voy a entrar ahora en esta cuestión. Con nuestro voto favorable también señalo desde Eusko Alkartasuna que este es un tema pendiente, que habrá que resolver de forma que se respete la soberanía y la capacidad que tiene Navarra y, como también dijimos en su momento, la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Reitero una vez más nuestro voto favorable porque es una cuestión de gran calado y el hecho de que hable desde aquí no significa que no tenga la gran relevancia y trascendencia que para nosotros tiene el derecho histórico de Navarra, la capacidad fiscal y tributaria de Navarra en esta materia, su soberanía en esta cuestión.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Lasagabaster.

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

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Coalición Canaria, en una línea muy consecuente con lo que dispuso la Constitución española en sus últimas disposiciones para tres comunidades autónomas que tienen regímenes económicos y fiscales diferentes de las del resto del Estado, como son Navarra, el País Vasco y Canarias —con nuestro régimen económico y fiscal—, siempre hemos mantenido una identificación con estos principios constitucionales, y qué menos que hacerlo ahora cuando podemos dar nuestro voto positivo a este proyecto de ley modificando el Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra.

Los debates en esta Cámara comenzaron precisamente en 1982, cuando se aprueba la Ley orgánica de reintegración y mejoramiento del régimen foral de Navarra, y nos sentíamos en la misma sintonía. Coalición Canaria, como grupo dentro del Estado español pero con una ubicación territorial diferente de la de otras comunidades autónomas, ha tratado de comprender estos problemas. Ha habido una cordialidad, una química, un entendimiento con el partido con el que nos hemos sentido tantas veces identificados, la Unión del Pueblo Navarro, en la Comunidad Foral de Navarra. Estábamos defendiendo una tradición no sólo plasmada en la Constitución española sino que viene de muy atrás, como son las leyes de puertos francos de Canarias, el régimen económico y fiscal, etcétera, que desde Bravo Murillo en los gobiernos de Isabel II estaban consolidando estos principios. Después vino la Ley orgánica 13/1982, de mejoramiento del régimen foral de Navarra, y discutimos la Ley 28/1990, una ley pactada cuyas disposiciones se podían modificar en cualquier momento, lo mismo que tenemos en Canarias con la Ley de régimen económico y fiscal. Por tanto, estamos en una situación similar que está contribuyendo a un enriquecimiento —no es una excepcionalidad fiscal o económica de Navarra, del País Vasco o de Canarias— y hay que estar en sintonía para su adecuación. Hay un respeto a unos hechos históricos en sí mismos, hechos políticos de consideración que enriquecen y no tratan de diferenciarse mediante agravios comparativos con otras situaciones que vienen reguladas por leyes generales. Por eso, incluso cuando se trata de instrumentalizar leyes de aspecto general, de tipo económico y fiscal, siempre ha habido una buena predisposición. De aquí que hoy, en nombre de Coalición Canaria, he de decir que nos sentimos verdaderamente identificados en un principio de solidaridad y de correspondencia con la Comunidad de Navarra y votaremos a favor de su aprobación.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Mardones.

En nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Rejón.

El señor **REJÓN GIEB**: Señora presidenta —en este caso no puedo decir lo de señor ministro—, mi grupo parlamentario en todas las comisiones de trabajo en las Cortes ha respaldado este texto. Estando de acuerdo con el contenido de la modificación, como es anormal en esta Cámara vamos a votar lo mismo que ha votado mi grupo parlamentario en la Comunidad Foral; es decir que vamos a respaldarlo positivamente. Digo como es anormal en esta Cámara porque generalmente se vota una cosa en la Comunidad y otra cosa distinta en el Pleno. Yo creo que hay que felicitarnos, primero, porque se haya producido sin tensionamiento todo el proceso negociador, que haya habido una participación alta —así me lo han hecho destacar mis compañeras y compañeros de Navarra— en todo el proceso de formación, y que por tanto los grupos parlamentarios se hayan sentido identificados en el proyecto final. Como decía, vamos a votar favorablemente aunque lamentamos, como hacía la portavoz de Eusko Alkartasuna, que lo mismo que en la negociación del Concerto vasco se haya forzado a aparcar la representación de las comunidades autónomas en la Unión Europea. Creemos que en todo proceso de construcción europea, en un momento tan rico y tan diverso, no es bueno pegar portazo a cualquier posibilidad de debate, a cualquier posibilidad de presencia y de representación de las comunidades autónomas en la Unión Europea. Es una ocasión perdida; no obstante está claro que no vamos a cejar en el empeño, no vamos a ceder, y esperaremos otras aguas y otros tiempos para seguir insistiendo en este aspecto.

Nada más. Muchas gracias.

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

En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), la señora Riera tiene la palabra.

La señora **RIERA REÑÉ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, los proyectos de ley que hoy debatimos corresponden a la adecuación del régimen del Convenio Económico de la Comunidad Foral de Navarra a las modificaciones en el régimen común de financiación de las comunidades autónomas respecto de los nuevos tributos cedidos por el Estado y la creación del impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos; cambios que se han realizado a través de diversas leyes orgánicas y leyes ordinarias. Respecto a los mismos no podemos más que dar nuestro voto favorable en línea con nuestra política en materia competencial, nuestra visión y forma de entender la estructura del Estado, así como daremos nuestro voto favorable a la ley que hoy debatimos en coherencia con los diferentes posicionamientos, siempre favorables, que desde los años ochenta hemos tenido en materia de traspasos y de ganancias en términos de mayor capacidad políti-

ca y financiera por parte de las comunidades autónomas. En concreto, como SS.SS. recordarán, desde siempre a las iniciativas políticas y legislativas que han permitido ganar en términos competenciales y de recursos, tanto aquellas que afectaban al País Vasco como a Navarra, hemos dado un apoyo incondicional y nunca hemos coartado estos acuerdos. Todo lo contrario. No cabe ninguna duda, señorías, que nos satisface que dos administraciones, la del Estado y la de la Comunidad Foral de Navarra, por medio de una comisión negociadora acuerden el contenido del Convenio Económico. A nadie le puede sorprender que desde siempre Convergència i Unió haya reclamado con insistencia la necesidad de un pacto fiscal bilateral entre el Estado y la Generalitat de Cataluña. Nuestra pretensión de que la Generalitat de Cataluña disponga de plena autonomía financiera tiene como objetivo último poder llevar a término de manera efectiva sus competencias y funciones en el marco de la autonomía política. Debemos recordar que no hay autonomía política sin suficiencia financiera, y debemos también subrayar cómo la plena efectividad de las competencias viene determinada por el nivel de recursos. Después de las reclamaciones que hemos formulado repetidamente, la vía para hacerlo posible es prever todos los mecanismos e instrumentos necesarios en el Estatut d'Autonomia de Catalunya, inspirados en el modelo del concierto económico entre la Generalitat y el Estado. Este pacto fiscal debe basarse en los principios de responsabilidad fiscal plena, financiación global, plena capacidad en la gestión tributaria, reconocimiento de la adecuada capacidad normativa, solidaridad interterritorial, suficiencia de los entes locales y transparencia e igualdad de trato fiscal. Estos son los principios que han de inspirar nuestro modelo, un modelo de concierto, y sobre estos principios hemos de apostar por llegar a un pacto bilateral entre nuestra comunidad y el Estado.

Señora presidenta, señorías, no podemos dejar de recordar en este sentido cuáles son nuestras propuestas y cuáles son nuestros objetivos: que corresponda a la Generalitat la gestión, la recaudación, liquidación e inspección de los impuestos estatales en Cataluña que tendrán la consideración de cedidos; que corresponda también a la Generalitat el disponer de potestad normativa sobre los impuestos estatales cedidos respetando la estructura general impositiva del Estado; que se atribuya a la Generalitat la plena capacidad para crear y regular los propios tributos y la creación de la agencia tributaria de Cataluña como administración única encargada de la gestión, liquidación e inspección de los impuestos recaudados en Cataluña. Una comisión mixta Estado-Generalitat para nosotros ejercería las funciones de determinar la cuota de retorno al Estado sobre los rendimientos de los impuestos cedidos recaudados en Cataluña en concepto de aportación para financiar los gastos estatales en Cataluña y como contribución al principio de solidaridad interterritorial;

también ejercería las funciones para el establecimiento de los mecanismos de colaboración administrativa entre el Estado y la Generalitat, de acuerdo con las características o la naturaleza de los tributos cedidos; asimismo la determinación de las fórmulas de compensación en el caso de supresión o modificación de los impuestos cedidos por decisión legislativa estatal o comunitaria y la determinación del porcentaje de participación de Cataluña en la distribución de los fondos estructurales europeos.

Desde nuestras expectativas y desde nuestra visión de la estructura del Estado, nuestro grupo parlamentario dará el voto favorable a esta ley, pero reiteramos, insistimos y esperamos que en un futuro, al presentarse una iniciativa similar para nuestra comunidad, se aplique el principio de reciprocidad y esta Cámara apoye una iniciativa y una ley esperada que permita asumir de manera plena y efectiva todas y cada una de las competencias reconocidas con los recursos necesarios para su plena y efectiva aplicación, respondiendo así a los principios antes indicados y sin que ello afecte al principio de solidaridad interterritorial que desde siempre hemos asumido y aplicado.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Riera.

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

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, quiero agradecer a los grupos parlamentarios que me han precedido y a sus portavoces el apoyo que han manifestado a este proyecto de ley. El Convenio Económico de 1990, actualmente en vigor, entre Navarra y el Estado es una pieza fundamental del autogobierno navarro; es un instrumento de primera magnitud y supuso un cambio de gran significación y transcendencia para la Hacienda pública foral. **(La señora vicepresidenta, Mariscal de Gante Mirón, ocupa la presidencia.)** Pretende ser respetuoso con los principios constitucionales de autonomía, homogeneidad y solidaridad que deben inspirar el diseño de cualquier modelo de financiación autonómica, planteando una nueva etapa en las relaciones entre las haciendas del Estado y de Navarra.

Desde la integración de la comunidad foral de Navarra en la unidad constitucional española, plasmada en las leyes de 25 de octubre de 1839 y de 16 de agosto de 1841, los convenios económicos han venido regulando la actividad tributaria y financiera de Navarra, han determinado la capacidad de ingreso y de gasto de la comunidad foral y, en consecuencia, la capacidad de sus instituciones, Parlamento y Gobierno, para impulsar el desarrollo económico, el progreso social y también para, a través del sistema fiscal, redistribuir la

renta y la riqueza. Por tanto, el fundamento de la potestad tributaria de Navarra radica en su régimen foral. Los distintos convenios económicos que se han ido aprobando a lo largo de la historia son una consecuencia de esta potestad tributaria o, más exactamente, son consecuencia de una doble necesidad: por una parte, la necesidad de armonizar el régimen tributario propio de Navarra con el régimen general del Estado y, por otra, la necesidad de determinar la aportación de la comunidad foral a las cargas generales del Estado.

La Constitución española de 1978 tiene presente, como no podía ser menos, la existencia del régimen foral, y ampara y respeta en su disposición adicional primera los derechos históricos de Navarra. En el apartado 2 de su disposición derogatoria mantiene la vigencia en el territorio foral de las leyes anteriormente citadas. Finalmente, la Ley orgánica de reintegración y mejoramiento del régimen foral de Navarra de 1982 viene a reconocer y confirmar nuestro régimen foral.

Señorías, son razones históricas recogidas legalmente las que se han mantenido y conservado gracias al entendimiento y a la capacidad de negociación que, a lo largo de los años, a pesar de las vicisitudes y de los distintos regímenes políticos, hemos tenido los navarros, y que explican el singular modelo de Navarra dentro de la unidad política de España. Sin embargo, en esta ocasión, la capacidad negociadora de los navarros ha vuelto a enfrentarse a nuevos intentos de poner en cuestión un derecho histórico. De este modo, quien parece tener en un momento dado una clara conciencia autonomista y de respeto al modelo constitucional, cuando necesita los votos de los partidos nacionalistas o regionalistas, haciendo incluso propuestas para el desarrollo del contenido de sus respectivos estatutos—este mismo, repito—, cuando se encuentra con mayoría absoluta es capaz, incluso hasta con la Comunidad Foral de Navarra, una vez terminada la negociación técnica, de decir: sepan ustedes los navarros que eso va a ser posible no porque haya una tradición de más de siglo y medio de negociación de convenios económicos o porque esté reconocido por todos los regímenes políticos que ha habido en España durante todo este tiempo, sino que se lleva a cabo porque nosotros queremos. No se hace porque haya un derecho histórico reconocido por la disposición adicional primera de la Constitución o porque haya una ley de rango constitucional, como es la Ley orgánica de reintegración y mejoramiento del régimen foral de Navarra, que hace un reconocimiento expreso de la existencia del Convenio Económico. No, esto se lleva a cabo porque el Gobierno del Partido Popular quiere.

Tenemos que dejar claro que el Convenio Económico es una norma paccionada entre dos instituciones con autonomía propia. Debe haber un principio de corresponsabilidad, sabiendo que es el único pacto que reconoce la Constitución de 1978. Todos debemos saber que Navarra no es ningún paraíso fiscal, que los nava-

rros contribuyen con sus impuestos a que su comunidad tenga un desarrollo político, económico y social que dependerá, en gran medida, del buen hacer de toda la sociedad navarra.

Quiero en este momento destacar que, además de que el Convenio Económico tiene que ser respetuoso con los principios constitucionales de autonomía y homogeneidad, para este diputado que les habla y para el grupo a quien represento el convenio debe de ser esencialmente solidario y, por lo tanto, siempre defenderemos que Navarra debe contribuir a la Hacienda del Estado en todo aquello que le corresponda, tal y como acuerden los representantes estatales y forales, y así se recoja en el convenio. Todo esto tiene que estar asumido de antemano para que no se produzcan dudas fuera de la negociación y se respeten los acuerdos alcanzados y el Estatuto jurídico que Navarra tiene dentro de la Constitución.

Tenemos que decir a la Cámara que en esta ocasión el Gobierno del Partido Popular, sea por ignorancia, sea por saber demasiado, de haber podido, nos la hubiera jugado. La poca sensibilidad demostrada con nuestro hecho diferencial es preocupante y, por lo tanto, habrá que estar atentos. Tener que estar defendiendo a estas alturas de la democracia española el engarce constitucional de nuestro sistema de gobierno y lo correcto y conveniente del sistema del convenio sólo es entendible en el contexto donde el Gobierno del Partido Popular recele de nuestras históricas y, a su vez, constitucionales competencias. Lo acontecido en los meses de noviembre y diciembre con los vaivenes de la negociación sólo es comprensible en un marco de desconfianza en el proceso de descentralización general, de aceptación a regañadientes de la realidad autonómica y foral en una actitud de permanente afán uniformador. Valga como ejemplo la Ley de Universidades o la Ley de calidad de la educación para el control de la autonomía en política educativa, o la Ley de estabilidad presupuestaria en el control de la autonomía en política económica, o los recursos contra leyes forales ante el Tribunal Constitucional como sucede con la Ley foral de parejas de hecho o la Ley de pensiones de viudedad asimiladas al salario mínimo interprofesional. El Partido Popular rechaza el concepto de la España plural porque no cree en la pluralidad de nuestro país ni en la pluralidad en sí misma, se trata de la versión territorial del pensamiento único.

No sería justo criticar el proceso de negociación en sus aspectos técnicos, más bien al contrario, desde aquí, el Partido Socialista quiere agradecer a las comisiones técnicas su trabajo y su profesionalidad; en cambio, en su vertiente política parece que la sagacidad del negociador navarro en esta ocasión pudiera haber fallado ante la insensibilidad del Gobierno de la nación. Lo criticable de la negociación no es la cuestión técnica, es la alta dirección y el diseño global del proceso: los objetivos, la estrategia, las condiciones, las relaciones

entre los dos gobiernos. ¿Tiene el Ejecutivo que preside el señor Sanz tan buena relación, como dice su propaganda oficial, con el Gobierno del señor Aznar? ¿Tenemos en Navarra un gobierno fuerte o débil en su relación con el Estado? En esta ocasión la actitud del Estado ha sido frenada con la unión de todas las fuerzas políticas democráticas de Navarra, también de Unión del Pueblo Navarro, pero ello nos da que pensar y no precisamente bien.

El proyecto de ley que debatimos hoy en esta Cámara permitirá adaptar el Convenio Económico a las reformas tributarias llevadas a cabo por el Estado, mientras que destaca la creación del nuevo impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos, así como la modificación en territorio común del régimen de la cesión de tributos del Estado a las comunidades autónomas. Estas dos cuestiones tenían que ser armonizadas con la Comunidad Foral de Navarra. Además, por voluntad de ambas partes, se establece la posibilidad de que dicha comunidad pueda establecer tributos propios distintos a los convenidos. Asimismo se modifica el convenio económico en materia de estabilidad presupuestaria, ya que se asigna a la comisión coordinadora la competencia para acordar los compromisos de colaboración y coordinación en este apartado. Esta variación del convenio económico ha obligado al Gobierno a enviar a las Cortes Generales el proyecto de ley orgánica complementario de la ley que modifica el convenio económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra que modifica la disposición final primera de la Ley orgánica de 13 de diciembre de 2001, complementaria de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria. Es necesario, por tanto, dar una nueva redacción al apartado uno de su disposición adicional primera, especificando la disposición de rango legal a que se refiere esta ley que aprueba el convenio económico, tal y como se acordó con la comunidad foral el 22 de enero de 2003 y acordó el Parlamento de Navarra el 27 de febrero del mismo año.

El resultado final, a falta de su aprobación en estas Cortes Generales, es para nosotros —los socialistas— moderadamente satisfactorio. Queda como asignatura pendiente la participación de Navarra en la Unión Europea en todas aquellas cuestiones que afecten a nuestras competencias, especialmente a las propias de la autonomía fiscal.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Ripa, le ruego que concluya.

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: Termino.

La insensibilidad del Gobierno del señor Aznar se manifiesta con todas las comunidades autónomas, y también con Navarra. Ahí están las dudas razonables que hemos expuesto, junto con la habitual actitud de recurrir las leyes forales y la escasez de ayudas estatales para infraestructuras navarras que por su dimensión

y envergadura deben considerarse supracomunitarias, como la autovía Pamplona-Estella-Logroño, cuya financiación y ejecución se asumirá por el Gobierno de Navarra; la autovía Pamplona-Jaca, que también pagará la Comunidad Foral de Navarra; el tren de alta velocidad, que no sabemos si es de alta velocidad o de velocidad alta; o la autopista Medinaceli-Soria-Tudela, que no sabemos si tendrá peaje en la sombra o peaje con cabina. Al final, no sabemos si el tren de alta velocidad llegará hasta Pamplona pero tendremos que ir a Francia por Barcelona porque no va a seguir adelante. Todas estas cuestiones hacen que nuestra satisfacción sea moderada.

Creemos sinceramente que las relaciones del Gobierno de Navarra con las instituciones del Estado deben estar presididas por la lealtad y el espíritu de colaboración entre ambas partes.

Gracias, señora presidenta. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Ripa.

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

El señor **DEL BURGO TAJADURA**: Señora presidenta, señorías, yo pensaba que hoy iba a ser un día en el que todas las fuerzas políticas iban a manifestar su apoyo a estas dos leyes, que son fundamentales para el desenvolvimiento del régimen foral de Navarra. Pensaba, y así lo han manifestado todos los portavoces, que iba a hacerse una afirmación de respeto a lo que significa el régimen foral de Navarra y que todos los diputados, especialmente los navarros, íbamos a congratularnos del buen fin —del resultado final— de unas conversaciones que han culminado en un acuerdo realmente satisfactorio.

Desgraciadamente tengo que señalar que la intervención del portavoz socialista que me ha precedido en el uso de la palabra me ha parecido lamentable. Me ha parecido lamentable porque lo que en este momento estamos debatiendo es un texto que ha sido acordado por las comisiones negociadoras del Gobierno de la nación y de la Comunidad Foral de Navarra. Le puedo decir que he participado, desde el año 1977, en todas las negociaciones que ha habido con el Estado español para temas tributarios. Participé en el convenio de 1990, participé en el de 1997 y también en este último convenio. Puedo decirle, señor Ripa, que cuando negociamos el convenio de 1990 ahí tuvimos que dar una batalla que no calificaré de épica pero sí de extraordinariamente dura para convencer a la otra parte, que estaba dirigida por el señor Borrell, de cuáles eran los principios y los fundamentos de nuestra autonomía. Quiero decir que en ese momento formamos una piña todos los diputados que representábamos a Navarra, todos los comisionados, por cierto dirigidos por un socialista, el señor Asiaín, a quien rindo un tributo de

reconocimiento porque realmente tuvo una participación muy decisiva en que el señor Borrell, al final, aceptara lo que eran los principios y fundamentos de nuestra foralidad en materia tributaria.

Nada de eso ha ocurrido en estos momentos, nada de eso, precisamente porque ya en el año 1997 este Gobierno del Partido Popular pactó con Navarra otro magnífico convenio que mejoraba sustancialmente el del año 1990, y en el año 2003 estamos aprobando ahora un convenio para incorporar al ordenamiento jurídico unas leyes que refuerzan aún más la autonomía tributaria de Navarra. Quiero recordarle que el artículo 2.2, sobre la capacidad para establecer tributos distintos de los acordados en el Convenio Económico, es un hito histórico porque era algo que nosotros habíamos reivindicado siempre pero que era cuestionado. En cuanto a eso que dice usted de que este Gobierno nos ha dado solamente la gracia de formalizar este Convenio Económico porque ha querido, no es así, señor Ripa, porque le quiero recordar que el Gobierno popular no es solamente respetuoso con Navarra, no sólo es respetuoso con los derechos históricos del País Vasco —como han demostrado los conciertos económicos que durante los gobiernos del Partido Popular se han firmado—, sino que además en el conjunto de España ha establecido por consenso con las comunidades autónomas unas fórmulas de financiación que implican tal grado de corresponsabilidad fiscal como jamás se había conocido en este país. De manera que no se ponga en duda la capacidad del Gobierno del Partido Popular y mucho menos su solidaridad y amistad con Navarra.

Dicho esto, vamos a hablar un poco del objeto de este debate. Mi intervención, señora presidenta, realizada por supuesto en nombre del Grupo Popular y también de mis compañeros de Unión del Pueblo Navarro, va a estar centrada en aspectos políticos e incluso constitucionales que suscita el convenio económico. Hubo épocas, señorías, en España —no ésta, otras— en que la foralidad histórica de Navarra tenía mala prensa y es que la pervivencia en el seno de un Estado tan fuertemente centralizado como fue el español de un territorio como el navarro, dotado de un régimen excepcional de amplia descentralización administrativa y, en gran medida, de autonomía política, chocaba con la mentalidad centralista dominante en España desde la Constitución de Cádiz en 1812, donde subyacía la idea de que centralización y progreso eran términos inseparables. A pesar de ello, esta misma Cámara, deseosa de buscar fórmulas de paz al término de la primera guerra carlista, aprobó en 1841, por abrumadora mayoría, la Ley Paccionada, fruto a su vez del previo acuerdo entre el Gobierno y la Diputación navarra. En esta ley se encuentra el fundamento de la autonomía financiera de Navarra, de la que el Convenio Económico es su consecuencia. Me he remontado nada menos que a 1841, porque fue éste el año en que Navarra dejó de ser un reino de por sí integrado como tal en la monarquía

española, distinto en legislación, jurisdicción y gobierno, para integrarse en el nuevo Estado surgido del triunfo de la revolución liberal frente al absolutismo realista. Esa ley, derivada a su vez de otra de 25 de octubre de 1889 que ya se ha citado aquí, constituye el fundamento jurídico constitucional del régimen foral tal y como lo conocemos en nuestros días a través del mejoramiento del fuero de 1982 que supuso una novación paccionada de la vieja ley de 1841. La autonomía financiera, indiscutible pilar del régimen foral de Navarra, hubo de sortear durante el siglo XIX y buena parte del XX numerosos peligros derivados de la mentalidad centralista imperante. El que una provincia española tuviera facultades para establecer en su territorio su propio sistema fiscal, rompía los esquemas de la concepción clásica de la soberanía, basada en la atribución al Estado del poder originario para el establecimiento de los tributos, principio consignado todavía de forma taxativa en el artículo 133 de la Constitución. No es de extrañar en este contexto que la pretensión de Navarra de exigir el previo pacto con el Estado para introducir modificaciones en su régimen foral, cuya única limitación desde el punto de vista competencial radicaba y radica en la unidad constitucional, chocara con la doctrina de buena parte de los juristas españoles que se negaban a admitir tal posibilidad al defender la supremacía de la ley como expresión de la soberanía nacional elevada a la categoría de valor absoluto. La ley de 1841 no era, según tal concepción doctrinal, una ley especial pactada, sino una ley ordinaria susceptible de modificación unilateral mediante otra ley votada en estas Cortes. Ello pese a que en el debate parlamentario de la ley desde esta misma tribuna el diputado Goyeneche, presidente de la Comisión que dictaminó el proyecto de la Ley Paccionada, que contenía el acuerdo con Navarra, al rechazar una enmienda planteada manifestó que no podía ofrecerse la más mínima idea de retractación del pacto que aquella diputación y sus comisionados contrajeron con el Gobierno. A pesar de todas las dificultades, la tenacidad de Navarra y la habilidad de sus juristas e instituciones lograron hacer respetar su status singular basado en el Pacto de integración de 1841 y, por tanto, la plenitud de sus facultades en materia financiera. El sistema de Convenio Económico —el primero de los cuales se produjo en 1877— es la prueba palpable del triunfo jurídico de la foralidad navarra. Después vinieron los de 1927, 1941, 1969 y, finalmente, ya dentro del régimen democrático el de 1990. La naturaleza paccionada de los convenios, reconocida hoy sin renuencia alguna en el ordenamiento jurídico español, es indiscutible. Ya se ha hecho referencia aquí a cuál es la razón de ser de los convenios económicos. En primer lugar, la necesidad de armonizar el régimen propio de Navarra y el general del Estado para evitar distorsiones en el mercado común nacional e impedir la doble imposición y, en segundo lugar —y esto es muy importante—, para actualizar la cuan-

tía de la aportación de Navarra a las cargas generales del Estado, que ha evolucionado desde el millón y medio de reales anuales pactados en 1841 hasta los 360 millones de euros convenidos en el 2003.

Por último, los convenios aseguran la viabilidad financiera de Navarra. Una comunidad que desde hace mucho tiempo apostó por el progreso económico y la sociedad del bienestar. Quiero aportar sólo un pequeño dato. El presupuesto previsto para el ejercicio 2003 —y le quiero recordar al señor Ripa, que argumentaba que el Gobierno de UPN es débil, que tiene 23 escaños frente a 11 del Partido Socialista, gracias al resultado electoral obtenido en la última oportunidad en la que el pueblo ha hablado, lo cual demuestra que el pueblo navarro está verdaderamente con el Gobierno de UPN a la hora de defender los intereses generales de Navarra—, que espero que se apruebe, asciende a 2.600 millones de euros, una cifra astronómica para una pequeña comunidad como la Navarra, lo que demuestra que, o bien la Hacienda foral tiene una gran eficacia, o bien la conciencia fiscal de los navarros es muy elevada, aunque podría ser por ambas cosas a la vez.

Señorías, si en el pasado se produjeron controversias sobre la legitimidad jurídica del fuero navarro, al que se llegó incluso a calificar de status privilegiado e irritante, todo cambió a raíz de la Constitución de 1978. Quiero por eso, desde mi condición de foralista, rendir desde esta tribuna un homenaje a nuestra Constitución que, además de establecer las bases de un Estado social y democrático de derecho y acabar con el insufrible régimen centralista, consiguió armonizar el moderno constitucionalismo con la foralidad histórica, dos conceptos que parecían antitéticos. Así la disposición adicional primera de nuestra Constitución proclama, sin ambigüedad de ninguna clase, que los territorios forales, es decir, Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra, son titulares de derechos históricos, cuya concreción jurídica se realiza en su respectivo régimen foral. Algunos repudiaron en un principio la disposición adicional por entender que era insatisfactoria, incluso basaron en ello su desafeción a la Constitución, aunque ahora la hayan sacado del olvido para justificar lo injustificable, pues los derechos históricos forales pueden fundamentar una enorme capacidad de autogobierno, pero con el límite de la unidad constitucional en el caso navarro y del marco de la Constitución y del estatuto de autonomía en el caso vasco. Señorías, los derechos históricos, los fueros o el régimen foral no pueden convertirse en plataforma alguna para asestar hachazos a la unidad constitucional de la nación española. Tales propósitos se enfrentan a la historia y a la propia esencia de la foralidad.

Los fueros vascos y navarros han sido siempre factores de integración en la unidad española. El fuero no es otra cosa que un ámbito de poder propio, pactado históricamente o bien con el Rey, como sucedió en el pasado, o bien con el Estado, como ocurre desde 1841.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Del Burgo, le ruego concluya.

El señor **DEL BURGO TAJADURA**: Termino, señora presidenta.

Es decir, con el titular en cada momento de la soberanía. Por este motivo, ese ámbito de poder propio es indisponible para el legislador ordinario o, dicho de otra manera, no puede modificarse de forma unilateral. De ahí que el rasgo propio de la foralidad navarra, amparada por la Constitución, según reza el mejoramiento de 1982, sea que previamente a la incorporación al ordenamiento jurídico español la representación de la Administración del Estado y la de Navarra acuerden la reforma y modificación del régimen foral.

Nos hallamos, por tanto, ante un régimen no de soberanía compartida sino ante una limitación de la soberanía del Estado expresada de forma pactada. El status de Navarra es singular por tratarse de un régimen paccionado, su autonomía jurídica difiere, en cuanto a su naturaleza jurídica, de la que emana del título VIII de la Constitución. Por eso, el régimen foral incluye algunas competencias distintas de las que con carácter general se establecen en el referido título. Este es el caso de los convenios económicos inherentes a la foralidad histórica o a los derechos originarios e históricos del viejo reino navarro.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Del Burgo, debe finalizar su intervención.

El señor **DEL BURGO TAJADURA**: Señora presidenta, termino ya.

Navarra es una prueba de cómo la defensa de la propia personalidad política y la reivindicación a ultranza del derecho a conservar su identidad como pueblo no es incompatible, sino al contrario, con la voluntad de la sociedad navarra de compartir con el resto de los españoles ese gran proyecto de vida en común que se llama España.

Hoy se alzan voces que niegan la realidad nacional de España y a lo sumo sólo están dispuestos a reconocer la existencia de un mero Estado plurinacional, reducido a la mínima expresión y convertido en una especie de cooperativa de servicios comunes, la defensa y poco más, pero sin capacidad para ofrecer políticas propias dirigidas a conseguir el progreso, la seguridad y el bienestar del conjunto de los españoles. Es claro que las propuestas de este calado no tienen fácil encaje en la Constitución, sino que implican más bien la ruptura del pacto constitucional de 1978. No es esa precisamente la idea de España que brota de la foralidad. La antorcha de la libertad foral navarra ha brillado siempre con luz propia en el horizonte español. La foralidad es hoy un poderoso instrumento de autogobierno al servicio de la sociedad navarra pero, al mismo tiempo, forma parte

del acervo histórico de una comunidad, donde el amor a su libertad colectiva concretada en el fuero es el anverso de una moneda cuyo reverso...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Del Burgo, le ruego concluya su intervención de forma inmediata.

El señor **DEL BURGO TAJADURA**: Estoy terminando en este momento.

Estaba diciendo que es el anverso de una moneda cuyo reverso es la permanente expresión de lealtad y amor a la patria común y de solidaridad con los demás pueblos españoles. Este es el patriotismo constitucional de la inmensa mayoría de los navarros.

Gracias, señora presidenta. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor del Burgo. **(La señora presidenta ocupa la presidencia.)**

La señora **PRESIDENTA**: Sometemos a votación el proyecto de ley por la que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 280; a favor, 279; en contra, uno.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Sometemos a votación el proyecto de ley orgánica que, con el carácter de complementaria a la ley por la que se aprueba la modificación del Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra, modifica la disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2001, de 13 de diciembre, complementaria de la Ley General Presupuestaria.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 283; a favor, 283.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

VOTACIÓN DE CONJUNTO.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación procedemos a la votación final de conjunto, por tener el proyecto el carácter de orgánica.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 282; a favor, 282.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada al haber superado el número de votos exigible.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS.

— PROYECTO DE LEY DEL PATRIMONIO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. (Número de expediente 121/000142.)

La señora **PRESIDENTA**: Punto IX del orden del día: Debates de totalidad de iniciativas legislativas.

En primer lugar, debate de totalidad del proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas.

Para la presentación del mismo, tiene la palabra el señor ministro de Hacienda. (**Rumores.**)

Señorías, es preciso que continuemos con el debate, por lo cual ruego que aquellos que vayan a salir lo hagan de la manera más rápida posible y en silencio.

Adelante, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE HACIENDA** (Montoro Romero): Gracias, señora presidenta.

Señorías, es una satisfacción venir a presentar a esta Cámara el proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas, que sustituye a la Ley de 1964 y confiere más cohesión y movilidad al patrimonio de la Administración del Estado para contribuir con eficacia a los objetivos de la política económica y social. Este proyecto de ley recoge, actualiza y armoniza las diversas modificaciones parciales que se han introducido a lo largo de los años, sobre todo desde 1996. En efecto, este proyecto de ley pretende, en primer lugar, racionalizar el uso del patrimonio del Estado y articular los instrumentos jurídicos precisos para mejorar la eficacia en la administración de los bienes públicos. En segundo lugar, señorías, este proyecto de ley responde a la necesidad de configurar el régimen patrimonial general de todas las administraciones públicas y dar soluciones a los diferentes problemas que plantean las relaciones de carácter patrimonial entre las administraciones públicas de nuestro Estado autonómico. Y, por último, el proyecto de ley de patrimonio se ocupa de actualizar la regulación del patrimonio público empresarial.

Con esta ley de patrimonio el Gobierno quiere articular una política patrimonial para toda la Administración del Estado, coherente con el objetivo general de estabilidad presupuestaria, que es el soporte del crecimiento duradero de la economía y de la creación de empleo y coherente, también, con el objetivo particular de ayudar a la política de vivienda y contribuir en alguna medida a la moderación de los precios. Reforzamos la contribución del patrimonio del Estado a la política económica general, acentuando su coordinación interna y facilitando la movilidad de los bienes patrimoniales con el fin de que su asignación sea más eficiente.

Señorías, han transcurrido casi 40 años desde la promulgación de la vigente Ley de Patrimonio del Estado. A pesar de las distintas modificaciones parciales, que han afectado a su texto original, era necesario hacer

una revisión general, con el fin de adaptar de forma plena y coherente la ley patrimonial a las nuevas condiciones en que ha de aplicarse. El continuo desajuste de la Ley de Patrimonio del Estado con el ordenamiento administrativo, la expansión del parque inmobiliario público, especialmente en lo que se refiere a los edificios administrativos, las nuevas características del mercado inmobiliario y, en fin, el crecimiento del sector público empresarial son circunstancias que han aconsejado un replanteamiento integral de la Ley de 1964. Además, la política patrimonial tiene gran importancia en la instrumentación de la política económica del Estado. Por ello, desde 1996 se está trabajando en su mejora, que está permitiendo un mayor control de los gastos y una mejor eficiencia en la gestión del patrimonio del Estado. Así, me gustaría mencionar el acuerdo del Consejo de Ministros, de 18 de octubre de 1996, por el que se adoptaron medidas urgentes para mejorar el aprovechamiento del patrimonio inmobiliario de la Administración general del Estado y sus organismos públicos, y el acuerdo de 6 de junio de 1997, por el que se aprobó el plan de austeridad de gastos corrientes de la Administración general del Estado.

En mi primera comparecencia como ministro de Hacienda ante la Comisión de Economía y Hacienda de esta Cámara anuncié mi intención de abordar una reforma para mejorar la gestión, racionalizar y optimizar el uso de los bienes de patrimonio del Estado. El 25 de octubre de 2001 se aprobó el acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se constituye la comisión de coordinación financiera de actuaciones inmobiliarias y patrimoniales. Asimismo, durante toda la legislatura se han llevado a cabo diversas modificaciones parciales de la Ley de Patrimonio del Estado, con el fin de adecuarla a las nuevas condiciones en que ha de desenvolverse la gestión de los bienes públicos.

El proyecto de ley está dividido en dos grupos de normas, según los destinatarios. Un primer conjunto de preceptos será de aplicación a todas las administraciones públicas, configurando un régimen patrimonial básico para todas ellas. El segundo, se dirige a regular específicamente el régimen patrimonial de la Administración general del Estado y de sus organismos públicos.

Respecto a las normas aplicables al conjunto de las administraciones públicas, el texto se ampara en las competencias reconocidas al Estado por el artículo 149.1 de la Constitución, que otorga al Estado la facultad de establecer la legislación básica sobre el régimen jurídico de las administraciones públicas, sobre los contratos y las concesiones administrativas y sobre la legislación civil. La promulgación de este régimen básico satisfará una demanda planteada no sólo en normas estatales, como la LOFCA, sino también desde las diversas leyes autonómicas, que se remiten a la legisla-

ción básica estatal para integrar sus previsiones, o en la legislación de régimen local.

Dentro de este grupo de normas de general aplicación, revisten una especial relevancia las dedicadas a regular las relaciones entre las administraciones públicas, que pretenden servir de cauce para la traslación al ámbito patrimonial de los principios de coordinación y colaboración. La atención que se presta a esta regulación deriva de la convicción de que la cooperación entre las distintas administraciones públicas redundará en un mejor aprovechamiento de los bienes integrados en sus respectivos patrimonios. Al servicio de estos principios se crea una conferencia de política patrimonial, que supone la institucionalización de un foro donde plantear los problemas patrimoniales comunes a las diferentes administraciones públicas y encontrar las oportunas soluciones. Igualmente, los convenios interadministrativos reciben una particular atención en cuanto se consideran instrumentos privilegiados para concretar esa cooperación.

Respecto a las normas específicas del Estado y sus organismos públicos, el texto encuentra su base jurídica en el artículo 132 de la Constitución, que demanda leyes para regular el patrimonio del Estado y los bienes de dominio público.

Este proyecto de ley sustituye la Ley de Patrimonio del Estado de 1964 y los preceptos sobre régimen patrimonial de los organismos públicos que se incluyen en la LOFAGE, 1997. El proyecto articula las bases de una política patrimonial global del Estado. Supera así la fragmentación derivada de la proliferación de regímenes especiales y permite su integración y coordinación en el conjunto de políticas públicas, especialmente con la política de vivienda. En este sentido se redefine el concepto tradicional de patrimonio del Estado con una doble ampliación: desde el punto de vista subjetivo, se incorporan tanto el patrimonio de la Administración general del Estado como el de sus organismos públicos, aunque respetando la titularidad separada y la autonomía de gestión de cada uno de estos sujetos sobre sus respectivas masas patrimoniales. Desde el punto de vista objetivo, el patrimonio público en el ámbito estatal pasa a comprender tanto los bienes patrimoniales o de dominio privado como los demaniales.

La vinculación del patrimonio de algunos organismos y entidades (defensa, red ferroviaria, puertos, centros penitenciarios, infraestructura de seguridad, etcétera) con sus políticas activas comenzó a regularse a mediados de los años ochenta, y en conjunto sus resultados han sido positivos para la gestión de los recursos asignados y la movilización de estos activos.

El proyecto de ley introduce nuevos mecanismos para reforzar la coordinación de las operaciones patrimoniales de los diversos agentes, vinculando estas operaciones al desarrollo de políticas públicas relevantes en cada caso. La coordinación y orientación de la gestión se asegura a través del Consejo de Ministros, del

ministro de Hacienda y de dos órganos colegiados de composición interministerial: la Comisión de coordinación financiera de actuaciones inmobiliarias y patrimoniales y la Junta coordinadora de edificios administrativos. Además de este afianzamiento de la coordinación, se configura un parque patrimonial único que facilita la elección entre un mayor número de inmuebles a las instituciones públicas que los requieren.

Para reforzar la conexión entre la gestión de bienes patrimoniales y las políticas públicas prioritarias se consagra el concurso como medio preferente para la enajenación de inmuebles estatales. De esta manera, siempre que sea conveniente, las ofertas de adquisición se valorarán, no sólo en función del precio, sino también atendiendo al destino posterior del inmueble. Así, el concurso aparece como un instrumento de especial importancia para la política de vivienda, de conformidad con el acuerdo alcanzado con las comunidades autónomas en el marco de la conferencia sobre suelo y vivienda.

El proyecto supone la transición desde una legislación anclada a una concepción estática de la gestión patrimonial pública, ampliamente superada en la actualidad, a otra que incorpore los principios más dinámicos que hoy informan la administración de bienes en las grandes corporaciones públicas y privadas de nuestro entorno, y que sea capaz de responder a las demandas que plantea la consideración de la política patrimonial como parte relevante de la política económica y a la exigencia fundamental de dar respuestas ágiles y ajustadas a las necesidades inmobiliarias de la Administración.

De acuerdo con este enfoque, la revisión de las normas de gestión se ha efectuado teniendo en cuenta las siguientes directrices. En primer término, el nuevo texto ha abordado una decidida simplificación de los procedimientos de administración y contratación, con el objetivo de acortar los tiempos de la gestión patrimonial. En cualquier caso, esta racionalización de trámites se ha efectuado desde el respeto escrupuloso a los principios de objetividad y transparencia, y sin mermar los necesarios controles. En segundo lugar, el proyecto ha pretendido formalizar el pleno compromiso de la administración patrimonial con la utilización de medios electrónicos, informáticos y telemáticos y con las nuevas figuras y técnicas de gestión que hoy se emplean en el tráfico inmobiliario. En tercer lugar, el proyecto ha prestado una especial atención a la gestión de los edificios dedicados a alojar a órganos y servicios de la Administración, edificios administrativos cuya problemática particular demanda una contemplación específica de la que se carecía en la legislación vigente.

Por último, aprovechando la experiencia derivada de la ejecución del programa de optimización inmobiliaria que arrancó del acuerdo del Consejo de Ministro de 18 de octubre de 1996, se han regulado un conjunto de mecanismos que han de permitir obtener la máxima efi-

ciencia en la utilización de los espacios destinados a oficinas y dependencias administrativas como base para la movilización de los activos patrimoniales que puedan quedar liberados como resultado de estas actuaciones.

Señorías, al lado de la gestión de bienes, la configuración del patrimonio público empresarial ha sido tradicionalmente uno de los ámbitos propios de la legislación del patrimonio del Estado. A este respecto, el proyecto de ley acomete una ambiciosa revisión de las normas vigentes y articula un cuerpo de normas y principios aplicable a todas las unidades económicas vinculadas a la Administración general del Estado susceptibles de ser consideradas empresas, incluyendo a las sociedades mercantiles en las que el Estado ostenta posiciones de control, aunque no tenga la mayoría del capital. Pieza fundamental de este núcleo normativo es el diseño de un nuevo esquema de relaciones del Ministerio de Hacienda con las entidades públicas empresariales, del que son elementos fundamentales la consideración de los fondos propios de estas entidades como parte del patrimonio de la Administración general del Estado, análogamente al capital de las sociedades mercantiles, y la atribución al ministro de Hacienda de determinadas decisiones en materia de gestión estratégica.

Dentro de las sociedades mercantiles estatales se prevén normas especiales para aquellas cuyo capital corresponda íntegramente a la Administración general del Estado o a sus organismos públicos y que tienen una neta vocación instrumental. Debido a estas características y para facilitar su gestión, estas sociedades son exceptuadas del cumplimiento de algunas de las prescripciones de la Ley de Sociedades Anónimas, dirigidas a salvaguardar los intereses de los, en este caso y por definición inexistentes, accionistas minoritarios, y se someten a un régimen de funcionamiento que contempla la concurrencia y el reparto de competencias entre el denominado ministerio de tutela, responsable de la política instrumental a cuyo servicio se encuentra la sociedad, y el Ministerio de Hacienda.

Por último, y con la finalidad de agilizar el procedimiento de reestructuración del sector público empresarial, se permite que por acuerdo del Consejo de Ministros se efectúe la reasignación de participaciones accionariales entre la Administración general del Estado, Dirección General del Patrimonio del Estado y los organismos públicos dependientes de aquélla.

Como saben SS.SS., he tenido el honor de defender en esta Cámara la Ley de estabilidad presupuestaria, las sucesivas reformas fiscales, los nuevos sistemas de financiación de las comunidades autónomas, de los territorios forales y de las corporaciones locales y la Ley del Mecenazgo. En los próximos meses, además de este proyecto de ley de patrimonio del Estado, el Consejo de Ministros someterá al Parlamento proyectos importantes como la ley general tributaria, la ley de

subvenciones y una nueva ley general presupuestaria. Con este proyecto de ley de patrimonio el Gobierno del Partido Popular da un paso más en el cumplimiento del amplio programa político de reforma de la Hacienda pública que estamos realizando en esta legislatura.

En esta nueva ley late la preocupación de dar sentido económico y social a las propiedades que poseen las administraciones y conseguir que respondan con más eficacia a los grandes objetivos de la política económica y de otras políticas sociales. En nuestro tiempo, afortunadamente, el verdadero patrimonio, tanto privado como público, se encuentra antes en la capacidad de las personas y de las instituciones para conseguir los fines que se propongan que en los recursos materiales que posean. En todo caso, los recursos materiales públicos deben ponerse al servicio de los objetivos políticos de la sociedad, que no consiste en acumular ciegamente patrimonio físico, sino en crear las condiciones para el crecimiento económico, la creación de empleo y el bienestar de los ciudadanos.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA:** Muchas gracias, señor ministro.

A este proyecto de ley se han presentado dos enmiendas de totalidad de devolución. En primer lugar, para la defensa de la enmienda de devolución presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, como acaba de decir el señor ministro, las modificaciones parciales y puntuales de la legislación patrimonial en los últimos años hacían necesario que se elaborase un proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas; pero también es cierto (y es donde está el motivo fundamental de nuestra discrepancia, de la discrepancia del Bloque Nacionalista Galego) que estas modificaciones parciales y puntuales se fueron tomando en función de una línea económica y de una concepción del patrimonio público que está orientada definitivamente por un cambio de rumbo por parte de las administraciones en cuanto a la política de intervención en la economía.

Este cambio de rumbo por parte de las administraciones en la política de intervención en la economía es lo que convirtió en obsoleta la Ley de Patrimonio del Estado de 1964, que era efectivamente una ley rigurosa desde el punto de vista técnico y mucho más coherente desde el punto de vista de servicio al conjunto de la sociedad y a una concepción de lo público con un patrimonio común y colectivo. No hay que olvidar que la titularidad de empresas, en un amplio abanico de los sectores productivos, correspondió hasta el año 1990 al Estado; en concreto podemos citar empresas como Endesa o Enagás, en el campo energético; en el campo

de las telecomunicaciones, la importante participación del Estado en Telefónica; la participación fundamental y máxima del Estado en Tabacalera, por no hablar de Iberia, de Santa Bárbara o de Alúmina, por cierto, todas ellas empresas que tenían una gran presencia de activos en el caso concreto de Galicia.

A partir de 1990 se estableció un rápido proceso de enajenación de las participaciones empresariales del Estado en estas empresas, y especialmente a partir del año 1996 con la liquidación del patrimonio público empresarial, prácticamente consumada a esta altura desde que llegó el Partido Popular al Gobierno y especialmente en su etapa de mayoría absoluta. Hubo modificaciones en la normativa sobre el régimen jurídico del patrimonio del Estado que estuvieron condicionadas básicamente por esta evolución de los acontecimientos, y no afectaron solamente a los bienes inmuebles, sino también a la participación empresarial.

Este proyecto de ley lo que hace es actualizar la legislación patrimonial de las administraciones públicas con todas las innovaciones recientes, dándoles la cobertura legal y la coherencia que se necesitaba. Por tanto, estamos ante el hecho de que se va a continuar con la política del adelgazamiento del Estado, es decir, con más privatizaciones de los activos patrimoniales públicos con escaso o nulo control público de esas privatizaciones. Es cierto que la ley persigue una coordinación entre el régimen patrimonial del Estado y el de los organismos públicos, que son tratados conjuntamente, pero también veremos después cómo hay múltiples excepciones que realmente hacen que la ley en ese aspecto no cumpla los objetivos que dice en su preámbulo.

El desmantelamiento del sector público empresarial hace que la titularidad y el control de antiguas empresas públicas vayan a parar fundamentalmente a grupos de bancos e instituciones financieras, de tal manera que el Gobierno solamente tiene un papel regulador, y se excluye el control del resto de las instituciones de representación democrática que hay en el Estado, incluso impidiendo, anulando, dificultando, que puedan participar en ese proceso de venta de las acciones empresariales del Estado, y a esto me referiré después. En todo caso, esto no hace más que vulnerar un artículo fundamental de la Constitución española, el 131.2, cuando habla de la participación de las comunidades autónomas en la planificación de la economía. Recuerden que el artículo dice: «El Gobierno elaborará los proyectos de planificación, de acuerdo con las previsiones que le sean suministradas por las comunidades autónomas y el asesoramiento y colaboración de los sindicatos y las organizaciones profesionales, empresariales y económicas.» Después, habla de un consejo cuya composición y funciones serán determinadas por ley.

La incorporación de participaciones accionariales de la Administración general del Estado a la SEPI, sin

incluir previsiones de participación de las Cortes Generales en el control de estas participaciones accionariales en su privatización y tampoco de las comunidades autónomas, viola fundamentalmente este artículo. Estas Cortes no tienen ningún control en estos procesos. La política centralista se reafirma porque hay un menosprecio total de las competencias de las comunidades autónomas, sin posibilidad de participación en ese proceso de transferencia de las participaciones accionariales, que vimos palmariamente estos días en el caso de la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas. No se rectifica, por tanto, una política sino que se consolida una posición. Esa posición, para nosotros tan antidemocrática y tan falta de control o incluso de derecho a participación en las acciones del Estado de otras instituciones públicas, es lo que nos lleva a rechazar especialmente el título VII de esta ley.

La legitimación de la práctica de venta del patrimonio de las administraciones públicas para reducir y compensar el déficit público es un mecanismo de financiación más de la Administración pública, curiosamente no solamente por venta de ese patrimonio a empresas privadas, sino también a otras administraciones de carácter público. Es lamentable que en la disposición adicional décima se establezca nada menos que la sociedad estatal de gestión inmobiliaria del patrimonio, Segipsa, pueda hacer lo que quiera; en vez de eliminar o rectificar las prácticas de algunos ministerios, en concreto el Ministerio de Defensa, lo que hace es imitarla. Así, homologando el comportamiento de la Gerencia de Infraestructuras de Defensa, se opta por la alienación o la enajenación onerosa del patrimonio por encima de la cesión gratuita con fines de interés general, sean estos educativos, culturales, deportivos o residenciales. Así, estamos pasmados por el hecho de que en Galicia, donde el Ministerio de Defensa vende en pública subasta bienes nada menos que declarados de interés cultural, va a ser imitada esta política por la sociedad estatal de gestión inmobiliaria y del patrimonio. Como decíamos al principio, quedaban excluidas de la ley, con lo cual no cumplía esa función de homologación del trato del patrimonio público del Estado, en concreto en la adicional sexta, el régimen especial para el Invifas, las viviendas militares, y en la adicional séptima, la Gerencia de Infraestructuras de Defensa y, por supuesto, lo que depende del Ministerio del Interior.

Señorías, el hecho de que se vaya a seguir reduciendo el patrimonio público, el hecho de que se haga con criterio totalmente centralista y desatendiendo las competencias o las aspiraciones de las comunidades autónomas, el hecho de que en la venta se trate por igual, en un mercado privatizador, al resto de las administraciones públicas, sean estas administraciones locales o autonómicas, y a las empresas de iniciativa privada, el hecho de que vayamos a ir cada vez más aceleradamente, y pasmados después de ver lo que está pasando con

servicios públicos como el transporte aéreo, a mayor descontrol de estos servicios públicos por falta de capacidad de control de las Cortes Generales, el hecho de que el Gobierno se convierta en un mero regulador de los intereses propios del gran capital y de la banca y de que trate con más indiferencia a otras administraciones públicas que al propio capital privado es lo que nos lleva a rechazar frontalmente este proyecto de ley. Como dijo el señor ministro, no dudamos de que la eficiencia recaudatoria quede por encima del uso de este patrimonio público. Efectivamente, quedará también por encima de su cuidado y conservación y, sobre todo, margina o hace la vista ciega a la debida lealtad y apoyo entre las administraciones públicas. Sin duda, esta reforma de la Hacienda pública a la que aludió el señor ministro será muy eficaz desde el punto de vista de una política económica que pone los recursos públicos al servicio de los intereses privados, pero no al servicio de los intereses de la inmensa mayoría de la sociedad. Por esto hemos presentado esta enmienda a la totalidad de devolución.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rodríguez.

Para la defensa de la enmienda a la totalidad de devolución del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sánchez Garrido.

El señor **SÁNCHEZ GARRIDO**: Señora presidenta, señor ministro, no le voy a negar la necesidad de una nueva Ley de patrimonio de las administraciones públicas porque esto es una evidencia y, como tal, nos parece bien. Nos habría gustado que su grupo parlamentario o el Gobierno hubieran tenido el gesto de haber remitido el anteproyecto de esta ley a los grupos parlamentarios, a fin de hacer aportaciones que hubieran podido ser interesantes, lo cual habría dado lugar, a lo mejor, a no presentar esta enmienda a la totalidad de devolución. Desgraciadamente, no ha sido así, y bien que lo lamento porque se trata de una ley realmente importante que viene a sustituir a la Ley del año 1964 y que es necesaria porque administraciones públicas no existentes en aquella época obviamente existen ahora. Señor ministro, que al subir a esta tribuna ha hecho una exposición con un contenido eminentemente técnico, no ajeno a un contenido político. No estoy de acuerdo con lo que usted ha manifestado y se lo voy a intentar rebatir. Esta ley, aunque tiene un carácter técnico, es mucho peor técnicamente que la Ley de 1964, y los mejores puntos son aquellos que hacen referencia a algunos textos legales, fundamentalmente al Código Civil, a la Ley de Expropiación Forzosa y a la Ley de contratos. Esta ley tiene bastantes defectos técnicos que le voy a ir enumerando someramente.

En primer lugar, señor ministro, esta ley tiene una falta de sistematización total, ya que entremezcla los

preceptos que van dirigidos a la Administración central del Estado con los que van dirigidos a otras administraciones públicas. Este es un proyecto muy minucioso y muy prolijo y eso tiene un inconveniente, su rigidez. Esto da lugar a que, en cualquier momento en que se tenga que hacer una modificación procedimental o de organización de la propia Administración, se tenga que acometer una reforma legal, lo cual dificulta la vida de esta ley. Este proyecto, señor ministro, regula algunas materias de escasa identidad, más bien propias de disposiciones reglamentarias. Esto hace que esta ley sea muy rígida y no de pie a que se desarrollen en el reglamento esas disposiciones reglamentarias; se van a encontrar muy atados. Señor ministro, este proyecto incluye disposiciones impropias de una ley, son más bien principios, que tienen que estar en las exposiciones de motivos y no en la normativa. Por eso, en las enmiendas parciales pediremos la eliminación de algunos artículos como el 6, el 8 y el 156. Señor ministro, esta ley adopta el concepto civil del patrimonio y, sin embargo, inmediatamente después de haber adoptado este concepto, en su artículo 3.2 se aparta de él, limitando su contenido, pues dice que excluye del patrimonio de las administraciones públicas el dinero, los valores, los créditos y los demás recursos financieros de las haciendas públicas, con lo cual se está limitando totalmente el concepto de patrimonio global de las administraciones.

Desde mi punto de vista, incurre en otro error, ya que este proyecto no sólo engloba bienes y derechos, sino también obligaciones económicas. Las obligaciones económicas, señor ministro, no son garantía de derechos; dado que los derechos del Estado son inembargables, se hace una interpretación inadecuada del artículo 1.911 del Código Civil. Por lo tanto, incurren ustedes en un error conceptual técnico. Desde mi punto de vista, deberían haberse introducido algunas limitaciones, matices y definiciones que distinguieran el patrimonio de intervención del patrimonio financiero. El patrimonio de intervención tiene como fin último marcar las tendencias del mercado, mientras que los patrimonios financieros son los destinados a la constitución de reservas, explotación o enajenación en términos de rentabilidad. La admisión incondicionada de este concepto puede dar lugar a una amortización masiva de bienes, que es lo que va a ocurrir precisamente cuando esta ley entre en vigor.

Usted ha hecho una referencia a las enajenaciones de inmuebles, donde se establecen los tres sistemas clásicos, el concurso, la subasta y la adjudicación directa. Sin embargo, en el artículo 21 no queda muy claro qué es lo que ocurre cuando las subastas quedan desiertas. ¿A quién se adjudica? Podría pensarse que sería al que hiciera una adjudicación directa, pero no se dice a qué licitador se tiene que conceder esa adjudicación, con lo cual queda un vacío que da lugar a muchas suspicacias.

El artículo 21 de esta ley también habla de las adquisiciones a título gratuito, que provienen fundamentalmente de las donaciones que se hacen por las corporaciones locales a la Administración general del Estado. En este artículo se dice que su destino se considerará cumplido cuando transcurran 30 años. Señor ministro, esto no es correcto. En algunas ocasiones, se produce el esfuerzo de los ayuntamientos, para hacer frente a sus responsabilidades sociales, de entregar al Estado bienes en forma de solares o edificios, y no es justo que, después de 30 años, se considere que el objetivo está cumplido y que esos bienes tengan el destino que quiera la Administración del Estado, mientras que los ayuntamientos se quedan sin nada. No nos parece en absoluto correcto.

Señor ministro, quisiera hacer referencia a otras cuestiones que considero todavía más importantes desde el punto de vista técnico que las que acabo de nombrar. A mí me habría gustado —porque considero que esta es una ley muy importante, no solamente para el Gobierno, sino para todos los españoles— que hoy nos hubiera dicho usted que esta ley se hace porque el inventario público de los bienes del Estado está hecho. Mucho me temo que esto no sea así. Sé que tiene una gran dificultad, pero es necesario y lo primero es saber qué bienes tenemos. Digo que este inventario no está hecho —al menos, permítame que lo ponga en duda—, porque la disposición transitoria quinta establece un plazo de cinco años para que las administraciones inventarían y puedan inscribir. Eso quiere decir que el inventario no está hecho, y es un requisito bastante importante.

Usted ha mencionado como objetivo de la ley buscar la unidad del patrimonio del Estado, algo importantísimo. Sin embargo, esa unidad pretendida y objeto de esta ley queda profundamente erosionada precisamente por las excepciones que se contemplan en esta ley. Esas excepciones son a las que hacen referencia las 12 ó 14 disposiciones adicionales, donde una serie de patrimonios, como el patrimonio sindical acumulado, el Instituto Cervantes, la Gerencia de Defensa, las viviendas, la SEPI, etcétera, tienen un régimen especial. Señor ministro, debo decirle sinceramente que la pretendida unidad patrimonial no se cumple, precisamente por las numerosas excepciones que ustedes han planteado al hacer esta ley; es una lástima porque el requisito fundamental de esta ley es buscar la unidad patrimonial de los bienes del Estado.

Señor ministro, las regulaciones tan genéricas que ustedes hacen de algunos conceptos son preocupantes. Por ejemplo, en el artículo 131 del proyecto se consagra el principio de que aquello que no es necesario hay que venderlo y pasa a segundo término aquello de la protección, la conservación y la recuperación del patrimonio. No se puede decir tan genéricamente, señor ministro, que aquello que no sea necesario hay que venderlo; hay que probar por qué hay que venderlo, y eso

no se dice en la ley. Esa generalidad es una falta de garantía muy importante. ¿Sabe usted lo que le quiero decir? Que si ustedes no hubieran suprimido el requisito de alienabilidad previa que se concedía al ministro para determinar si era necesario vender aquello o no, habría sido muy importante, le habría favorecido a usted, iba a ser la persona más importante que administra el patrimonio del Estado, sobre todo nos habría dado una garantía de que aquello que se iba a hacer era correcto, y así no la tenemos. No podemos estar a expensas de los informes de los abogados del Estado, que pueden ser considerados casi como el unguento amarillo, y no es así. El requisito de alienabilidad previa le competía al ministro de Hacienda, tema que es muy importante, pues se abre una serie de posibilidades que yo entiendo que son peligrosas o, al menos, no son correctas. **(La señora vicepresidenta, Mariscal de Gante Mirón, ocupa la presidencia.)**

Hay algo en la ley que tiene mala prensa, la enajenación de los bienes litigiosos. La enajenación ha estado prohibida, pero ahora, con motivo de la aprobación de la Ley de medidas fiscales, administrativas y de orden social, está permitida. Sin embargo es de mal tono, señor ministro, que el Estado venda los bienes sin sanear y además pueden ocurrir varias cosas. En primer lugar, con la venta de los bienes litigiosos, puede ocurrir que no se obtenga un precio correcto precisamente porque los bienes están en litigio, y en segundo lugar, si el litigio es raro, complicado o largo, puede ocurrir que no haya postores o el precio pueda ser irrisorio. Estas cuestiones deberían de meditarse antes de ponerlas en esta ley.

Usted ha hecho referencia a aquellas sociedades mercantiles estatales que se aprueban por Consejo de Ministros, que en algunos aspectos van a estar reguladas por normas administrativas, pero en otros se van a regir en unos casos por el Título VI de esta ley y en otros casos, por el ordenamiento jurídico privado. Pues bien, estas sociedades mercantiles tienen una peculiaridad que yo no entiendo bien —quizá, no haya dado con el quid—, los administradores de estas sociedades mercantiles, en virtud del artículo 179 del proyecto, van a estar exonerados de todo tipo de responsabilidad. No entiendo por qué los administradores pueden estar exonerados de todo tipo de responsabilidad. ¿Quién va a ser el responsable en el consejo de administración, el ministro de tutela? Estas sociedades mercantiles tendrán que funcionar de alguna forma. Entonces, si los administradores no tienen responsabilidad en la administración de esos bienes, que son bienes públicos, ¿quién va a tener la responsabilidad? Ya sabe usted que estas sociedades, según la materia, son asignadas a determinados ministerios, cuyos titulares se llaman ministros de tutela. Me parece que no está nada bien.

Por último, en cuanto a cuestiones técnicas se refiere, como ha dicho antes el señor Rodríguez, hay dos disposiciones adicionales, la décima y la decimoquinta,

que vacían de contenido esta ley. Esta ley queda sin contenido a causa de Segipsa, que, como usted muy bien sabe, seguramente mucho mejor que yo, es una sociedad que fue creada por una ley de 28 de diciembre de 1999, que modificó la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas en su disposición adicional segunda. Esta sociedad puede hacer todo lo que ustedes le manden, puede hacer absolutamente lo que quiera, además cobrando, y puede vender todo el patrimonio del Estado. A mí me parece excesiva, señor ministro, esta magnanimidad con las sociedades mercantiles que se rigen por el derecho privado, y creo que ni siquiera facilita la transparencia en la gestión. Una cosa es que haya bienes que sean considerados innecesarios, con las garantías suficientes, y otra cosa es que por el Estado se dote de un poder omnímodo a las sociedades mercantiles privadas para enajenar lo que consideramos que es parte importante de todos los españoles.

La disposición adicional decimoquinta habla de los sistemas especiales de gestión y que prevé que la adquisición, enajenación y administración de los bienes puede encomendarse a sociedades o entidades de carácter privado. Con esto, esta ley del patrimonio de las administraciones públicas se convierte en una ley en manos de las sociedades mercantiles que se rigen por el ordenamiento jurídico privado.

No cabe duda, señor ministro, y tengo que ponerlo de manifiesto, de que lo que ustedes piensan es absolutamente distinto de lo que nosotros pensamos. Ustedes están en una posición mucho más próxima a otras teorías neoliberales, como pueden ser las de las escuelas de Chicago, y nosotros en teorías más próximas a la socialdemocracia, la creación del Estado del bienestar. Creo sinceramente que al establecer aquí la ineficiencia de lo público, al proclamar tan reiteradamente que lo público no es eficaz, estamos haciendo un flaco favor a la sociedad, porque se está haciendo desconfiar de lo público, indicando que la gestión pública no es positiva. Eso no es verdad, no hay una teoría que demuestre que lo público es ineficaz y que lo privado es lo mejor. Señor ministro, normalmente, cuando se privatiza, cuando lo público pasa a privado, aunque es cierto que al principio se produce una expectativa, a continuación se produce lo que todos esperan, que es la colusión y el quebrantamiento de los principios más elementales. Al final, señor ministro, estamos hablando de una cuestión estrictamente de principios: nosotros creemos que lo más importante en este caso es conservar, mantener y dar un sentido social a todos los bienes del Estado.

Nada más por mi parte. Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Sánchez Garrido.

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

En primer lugar y por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Anuncio que mi grupo va a votar en contra de las dos enmiendas de totalidad que se han presentado, por las siguientes razones. En primer lugar, por el propio contenido de las enmiendas, al que me voy a referir exclusivamente pues en otros aspectos esta iniciativa de enmiendas de totalidad de devolución que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista tiene algunas connotaciones con la que ha presentado el Grupo Mixto. Mi grupo va a votar en contra por entender que no se puede basar una enmienda de totalidad de devolución solamente en una presunción de que el proyecto trata fundamentalmente de facilitar instrumentos para enajenar el patrimonio. Mi grupo no ha hecho esa lectura del proyecto del Gobierno, hace una lectura positiva y entiende, señor ministro, que este proyecto era necesario para poner un orden y establecer una relación del patrimonio, porque no se habla de la Administración del Estado sino de las administraciones públicas. Es un tema en el que no está implicado Patrimonio Nacional ni lo están las fundaciones, benéficas o no, cuyo tratamiento fiscal está regulado por los proyectos de fundaciones aprobados en su día, hoy leyes. Entendemos que esta ley es conveniente, necesaria y buena, aunque se podrá modificar, como todo proyecto de ley, en los trámites de ponencia y comisión, con las enmiendas respectivas.

Vuelvo a decir aquí, respecto de la enmienda que vamos a rechazar, que mi grupo no hace la lectura de que este es un instrumento que tiene la finalidad de enajenar. ¿Que se trata también de formar una nueva sociedad, la sociedad estatal de gestión inmobiliaria de patrimonio, sociedad anónima, denominada Segipsa? Bueno, pues esta nueva razón social institucional va a gerenciar todo un patrimonio, y, de la misma manera que tendrá capacidad de adquirir, como cualquier entidad con personalidad jurídica propia, la tendrá de administrar y de vender o transferir; las facultades que, en un Estado de derecho, tiene toda entidad gestora pública o privada son capacidad jurídica de adquirir, capacidad jurídica de gestionar o administrar, y capacidad jurídica de enajenar o transferir, del modo que se dice aquí.

Entendemos que era necesaria una actualización de la legislación, y defendemos el proyecto del Gobierno cuando especifica perfectamente qué se entiende por patrimonio de las administraciones públicas; o cuando, en el capítulo III, a partir del artículo 9, habla del patrimonio del Estado. Era necesario actualizar la participación mixta que tiene muchas veces el patrimonio del Estado; de hecho, conocemos empresas públicas o semipúblicas en las que hay participación del patrimonio del Estado y participaciones accionariales de instituciones públicas, ministeriales o no. Era necesaria una puesta al día de estas nuevas figuras contractuales, en las que tiene que jugar un papel el patrimonio del Esta-

do para que haya una comprensión clara de cuál es el alcance jurídico de su legitimidad en estas cuestiones.

Cuando el título I habla en su artículo 15 de la adquisición de bienes y derechos, entendemos que está reflejando el orden en que ejercerán sus funciones legales y legítimas estas nuevas instancias de gerencia y administración del patrimonio. Creemos que servirá de instrumento legal inspirador de aquellas competencias que las comunidades autónomas tendrán sobre este patrimonio, puesto que esta ley no se refiere sólo al patrimonio del Estado —figura que inserta claramente—, sino también al de las administraciones públicas. Por tanto, todas las administraciones públicas —estatales o centralizadas, autonómicas y locales o municipales— se llamarán a la parte para la gestión y administración de su patrimonio. El concepto que trae el proyecto del Gobierno está suficientemente razonado como para asumir los compromisos que hay.

Vuelvo a insistir en que no hacemos una lectura de capacidad de enajenación. Esta no es una ley de la SEPI, es una ley que tiene otras connotaciones y otro alcance. Precisamente cuando habla de la protección y defensa del patrimonio, la ley incluye de manera muy clara la obligación de proteger y defender el patrimonio. Por tanto, se da prioridad a la competencia y a la responsabilidad de proteger y defender el patrimonio, como obligación de esas entidades, con base legal y jurídica. Desde luego, se podrá subrogar y se podrá enajenar en algún momento, como es lógico en la administración de un patrimonio, pero, frente a estas funciones, se prima en el texto del proyecto del Gobierno la obligación de proteger y defender el patrimonio.

No cabe duda de la necesidad de entrar en el régimen registral ¿Nos vamos a oponer aquí, pidiendo la devolución? ¿Para cuándo la clarificación y la seguridad jurídica, también para las comunidades autónomas, del régimen registral del patrimonio inmobiliario? Es necesario poner todo esto en orden, con todas las modificaciones legales que se vienen acumulando, para resguardo del régimen registral correspondiente. Igual se puede decir de la regulación de las facultades y prerrogativas para la defensa de los patrimonios públicos, que adolece en este momento de cierta incertidumbre jurídica: hay infinidad de normas de remisión, y estamos viendo que muchas administraciones autonómicas se encuentran con verdaderas dificultades produciéndose inseguridad jurídica, indeterminación registral, etcétera.

Señora presidenta —y voy terminando—, valoramos positivamente este proyecto de ley, que consideramos necesario para que todo este mundo del patrimonio de las administraciones públicas tenga orden y correlación. Se trata de un trabajo amplio que contempla todas las garantías jurídicas, y mi grupo quiere trasladar su reconocimiento a la iniciativa del Gobierno, sin perjuicio de las enmiendas para perfeccionarla, posiblemente obligadas siendo tantos los aspectos que se tocan.

Desde luego, mi grupo lo va a tener en mucha consideración cuando entremos en la utilización de bienes de dominio público porque, vuelvo a decir, es utilización y no enajenación de bienes.

Por todas estas razones y sin entrar en más detalles que dejaremos para los trámites de Comisión, señora presidenta, mi grupo va a votar en contra de estas enmiendas de totalidad, aprobando el proyecto del Gobierno.

Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Mardones.

En nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), señor Erkoreka.

El señor **ERKOREKA GERVASIO**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, por el modo en que se ha desarrollado la sesión es evidente que el Grupo Vasco no se encuentra entre los grupos que han enmendado a la totalidad esta iniciativa, el proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas. No lo ha hecho —y quiero poner especial énfasis en ello— no porque coincida con sus planteamientos, no porque carezca de objeciones, no porque no tenga discrepancias, no porque comulgue plenamente con su contenido material, sino porque ha considerado que la urgencia de una norma de estas características que actualice el régimen vigente —por una parte, adaptándolo a las características del mercado moderno, del patrimonio público y también privado, que están de alguna manera interrelacionados, tan distinto al que regía en el momento en que se aprobó la ley actualmente vigente; y por otra parte, adaptándolo a las características de un Estado políticamente descentralizado como es el actual, radicalmente distinto por tanto del que regía en el momento en que se aprobó la Ley de 1964, hace ya cuatro décadas— debía prevalecer sobre las discrepancias que mantenemos en relación con el contenido material de la ley, que son numéricamente abundantes, algunas de ellas de cierta relevancia y que se expresarán en las más de 40 enmiendas parciales que tenemos previsto presentar para el martes, que es cuando se agota el plazo establecido por la Cámara para su registro.

Sin embargo, hay un punto en el que creemos que tienen razón los grupos promotores de las dos enmiendas a la totalidad que ahora nos atañen. La norma, el proyecto que estudiamos, se inserta sin ningún tipo de dificultad en lo que podemos llamar la tradición protectora o tuitiva que ha presidido durante, podríamos decir, el último siglo la normativa estatal sobre el patrimonio público. Sus preceptos parten clarísimamente del presupuesto de que la protección, la adecuada gestión y la defensa de los bienes y derechos que integran el patrimonio público es algo que merece ser tenido en consideración, que se relaciona directamente con el

interés público, y sobre la base de esta consideración establece una normativa claramente garantista, protectora de este patrimonio. Hay, es cierto, algunas modificaciones que son discutibles, hay innovaciones que pueden o no compartirse —y nuestra discrepancia se expresa, como antes decía, a través de algunas de las enmiendas que hemos planteado en relación con algunas de estas modificaciones— y hay algunos aspectos que son también técnicamente cuestionables. Pero, en general —difícilmente se puede cuestionar este hecho—, la norma, el proyecto que estudiamos, se inserta en esta tradición tuitiva que es perfectamente identificable en gran parte de su articulado; una tradición tuitiva de la normativa española protectora del patrimonio público que se ha definido tradicionalmente por dos características: por un lado, atribuye a los órganos gestores del patrimonio público una serie de facultades exorbitantes, una serie de potestades administrativas auténticas, reales y efectivas, que son incomparables con las que tiene el particular en la defensa de los bienes y derechos de su propiedad y, por otro lado, sujeta al ejercicio de esas potestades a una serie de procedimientos, de garantías y de limitaciones que tampoco existen en el régimen privado pero que, las unas y las otras, las potestades públicas y las limitaciones procedimentales, están ordenadas a la protección y garantía de esos bienes que integran el patrimonio público. Todos esos elementos aparecen recogidos en gran parte del articulado de la norma, eso es innegable.

El problema es que de poco sirve todo esto si al mismo tiempo se introducen en su articulado o en su parte dispositiva una serie de válvulas de escape como las que están recogidas en las disposiciones adicionales. Válvulas, por ejemplo, como las que aparecen en las disposiciones adicionales segunda, tercera, cuarta, sexta, séptima y octava, que establecen que la normativa recogida en la Ley de patrimonio de las administraciones públicas sólo se aplicará con carácter supletorio en una serie amplísima de organismos públicos, algunos de los cuales tienen una gran implantación patrimonial y desde luego un desenvolvimiento presupuestario muy importante; válvulas como la que está recogida en la disposición adicional quinta, que sencillamente excluye a algunos organismos, como en este caso al Instituto Cervantes, del ámbito de aplicación de la ley, y válvulas de escape más graves como, por ejemplo, la recogida en la disposición adicional décima, donde se contempla la regulación de este organismo, Segipsa, que habilita al Ejecutivo para prácticamente desactivar todo el régimen tuitivo, tan exhaustivo, tan pormenorizadamente regulado en los artículos precedentes. Efectivamente, el articulado recoge un bien articulado edificio protector del patrimonio público, pero inmediatamente lo desactiva a través de estas disposiciones y singularmente a través de la disposición adicional décima.

Nosotros hemos planteado más de 40 enmiendas al proyecto de ley y, puesto que no hemos presentado enmienda a la totalidad, no vamos a prestar apoyo explícito a las enmiendas a la totalidad que se han presentado, pero tampoco vamos a votar en contra. Creemos que se sustentan en sólidas razones y, por tanto, nuestra posición va a ser de abstención.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Erkoeka.

En nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, señor Ruiz.

El señor **RUÍZ LÓPEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señor ministro, es indudable la necesidad de modernizar, homogeneizar y remozar la legislación sobre patrimonio público. Los cambios materiales y normativos producidos en los últimos años hacen inevitable el cambio. Pero una cosa es que sea necesario mejorar la legislación sobre el patrimonio público y otra bien distinta es que la modificación necesaria sea precisamente la que nos presenta en este caso el Gobierno del Partido Popular al que usted representa.

Como ya se ha puesto de relieve en varias enmiendas a la totalidad, el Gobierno del Partido Popular no está por la labor de instaurar mecanismos de mejor gestión del patrimonio, de bienes inmuebles y muebles públicos; muy al contrario, el Gobierno del Partido Popular pretende seguir caminando en la línea de eliminación del patrimonio público y la transferencia de los bienes adquiridos con el esfuerzo fiscal de todos los ciudadanos y ciudadanas españoles a determinados operadores privados, a través de acuerdos no siempre confesables. El programa del Partido Popular en este campo es bien conocido. Se debe enajenar patrimonio público para conseguir el déficit cero y de esa manera reducir de forma drástica los servicios públicos que el Estado presta a la ciudadanía.

Estamos, pues, ante un nuevo episodio de ataque al Estado social que, recordemos, se encuentra nada más y nada menos que en el frontispicio de nuestra Constitución cuando define, en su artículo 1, a España como un Estado social y democrático de derecho. Todos los ciudadanos, y muy especialmente aquellos que por su situación de fragilidad socioeconómica necesitan el apoyo de lo público para poder desarrollar con dignidad su proyecto vital, tienen en esta ley de patrimonio de las administraciones públicas una mala noticia. La apuesta del Partido Popular por un sector público mínimo y un mercado privado todopoderoso es un nuevo ataque a la democracia española, entendida esta en un sentido amplio del término. Es decir, como aquella democracia, no sólo formal sino material, que permite a los ciudadanos situarse en pie de igualdad de oportunidades de cara al futuro. Esta deriva neoliberal,

señor ministro, está haciendo un daño terrible a una de las características más notables de la Europa moderna y civilizada. Los integrantes del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida no seremos, no lo hemos sido nunca, cómplices de este atentado social y por tanto votaremos de forma favorable todas las enmiendas a la totalidad presentadas por el resto de los grupos parlamentarios que en este momento estamos debatiendo.

En cualquier caso, y para terminar, señor ministro, señoras y señores diputados, no me resisto a comentar una faceta aparentemente menos evidente de la reforma de la legislación sobre patrimonio de las administraciones públicas. La laminación de lo público y la ultraexpansión del mercado tiene consecuencias no sólo sobre los derechos sociales y económicos de los ciudadanos españoles, también nuestra democracia sufre como consecuencia de esta persecución de lo público y reino de lo privado. Por ejemplo, en una situación tal como la que estamos describiendo, hay poderes económicos privados que entienden que cuando su partido no gana las elecciones es posible comprar ese resultado electoral a través de la corrupción de los tránsfugas. Lo sucedido en la Comunidad de Madrid tiene mucho más que ver de lo que pudiera parecer con el vilipendio de lo público y la existencia de poderes económicos que campan a sus anchas y que creen que los gobiernos se pueden comprar. La pelota, señor ministro, no está en el tejado de un solo partido político, la pelota, en este caso, está en el tejado de todos los partidos políticos democráticos.

Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Ruiz.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, señoras y señores diputados, el Gobierno presenta hoy a la Cámara un proyecto de ley de patrimonio de las administraciones públicas al que mi grupo parlamentario no ha presentado enmienda a la totalidad, y no lo ha hecho, señor ministro, señorías, básicamente por una razón de fondo. Entendemos que es necesario legislar, adaptar la actual normativa por el propio hecho temporal de los cambios producidos en el ámbito de las administraciones públicas tras un nuevo marco constitucional, tras la construcción del Estado autonómico, tras las nuevas funciones que las administraciones públicas tienen que acometer. La función social, la promoción de las políticas de vivienda exigían cambiar un marco normativo que viene del año 1964, concretamente el texto articulado es de 15 de abril de 1964, pero que tiene su origen en la Ley 89/1962, de 24 de diciembre de bases del patrimonio del Estado, que es la ley que permitió después aprobar el correspondiente texto articulado.

Por tanto, la nueva realidad de las administraciones públicas, la nueva configuración de un Estado con distintos centros de poder, con distintas comunidades autónomas que ejercen también sus poderes en este ámbito, hacían necesario presentar un proyecto de ley. Mi grupo no presenta enmienda a la totalidad de devolución porque entiende que es necesario legislar sobre este ámbito y tampoco va a votar a favor de las enmiendas de totalidad presentadas. Mi grupo se va a abstener, pero es una abstención en positivo, que esperamos se pueda convertir en un voto favorable cuando se apruebe la mayoría de los artículos del dictamen. ¿Qué motivos justifican la abstención de hoy? En primer lugar, un motivo formal, ya que el proyecto de ley afecta al ámbito de las administraciones públicas, a la legislación básica. No hemos tenido oportunidad hasta el momento de poder negociar el contenido final que el Gobierno ha decidido presentar ante esta Cámara y nos hubiera gustado tener contactos previos, influir en lo que finalmente va a ser este importante y necesario proyecto de ley.

En este proyecto de ley existen artículos concretos que mi grupo tiene la confianza de que en el trámite de ponencia y Comisión, a través de enmiendas que mi grupo intentará que sean sensatas y positivas, se mejoren, ya que entendemos que sobrepasan el ámbito de legislación básica que corresponde al Estado. Efectivamente, el 149.1.18 permite al Estado establecer un ámbito básico en esta normativa, pero ese ámbito básico tiene que permitir un desarrollo legislativo a las comunidades autónomas que tienen la competencia de desarrollo de esa legislación básica estatal. Hasta el momento presente, como sólo se disponía de una ley de 1964, lo que hacían las comunidades autónomas era deducir cuál era la legislación básica y, a partir de esa deducción, legislar. Quiero recordar que el Parlament de Catalunya ha aprobado la Ley de Patrimonio de la Generalitat de Catalunya, a pesar de que no tenía fijadas las bases sobre esta materia, ya que estas Cortes Generales todavía no habían aprobado la ley que hoy nos presenta. Creo que al final podremos encontrar unos puntos de coincidencia.

Mi grupo comparte algunos de los aspectos que han planteado los grupos enmendantes. Entendemos que la solución podrá encontrarse en las enmiendas que se presentarán al articulado, por lo que nos vamos a abstener, abstención que es respetuosa con la discrepancia global que se ha manifestado.

Repito, hay artículos concretos que mi grupo parlamentario entiende que sobrepasan ese marco de legislación básica, como el 55.3, el 92 y el 93, así como el 148 y el 190. El 148 reconoce unas amplias facultades de control a la vinculación real del Patrimonio del Estado cedido a otras administraciones e incluso arbitra la posibilidad de que intervenga la Intervención General de la Administración del Estado. Esa posibilidad de que la IGAE intervenga en el patrimonio ya cedido a otra

administración pública, en este caso la autonómica, entendemos, señor ministro, que sobrepasa claramente el marco competencial del Estado. Esta posibilidad contemplada en el artículo 148 vulnera la competencia exclusiva de las comunidades autónomas de autoorganización, igual que el artículo 190 vulnera la competencia de la autonomía local en relación con las recalificaciones urbanísticas. Por eso mi grupo intentará negociar estos dos artículos. Como decía, hoy nos vamos a abstener, pero esperamos y confiamos que esta abstención se pueda convertir en un voto favorable al proyecto de ley cuando se hayan producido esas negociaciones y encontrado ese punto de consenso que hoy no existe.

Para finalizar, señor ministro, señorías, nuestro grupo va a presentar un conjunto de enmiendas que, más allá del ámbito competencial, intentarán priorizar la política de vivienda frente a una política más recaudatoria que a veces puede ser inherente a una ley de patrimonio. Entendemos que debemos huir de la política recaudatoria de la Administración y, por el contrario, encontrar los mecanismos que hagan posible promocionar vivienda pública a un precio asequible. Para ello presentaremos una serie de enmiendas destinadas a dar la prioridad que debe tener la política de vivienda en un Estado social de derecho. Quiero recordar que mi grupo firmó los acuerdos de la conferencia sectorial sobre vivienda, celebrada el pasado 23 de enero. Mi grupo dio el sí a esa conferencia sectorial porque existía la necesidad de poder adjudicar a las administraciones públicas patrimonio de la Administración general del Estado cuando fuese objeto de enajenación, huir de las subastas y buscar un acuerdo con las administraciones públicas competentes. En el texto del proyecto de ley tenemos que perfeccionar ese acuerdo con la conferencia sectorial, para lo cual mi grupo va a plantear una modificación, añadiendo un nuevo apartado en el artículo 138, para favorecer la adjudicación directa de ese patrimonio de la Administración general del Estado cuando así lo solicite la Administración pública correspondiente a través de una audiencia previa obligada en esos procesos de enajenación. Aquí no debemos primar la recaudación, no debemos primar la estabilidad presupuestaria —a pesar de que haya sido el señor ministro de Hacienda quien ha presentado el proyecto—, debemos primar las políticas públicas de vivienda. Mi grupo presentará un conjunto de enmiendas en ese sentido.

También presentaremos enmiendas al artículo 64, en relación con el deber que tiene la Administración general del Estado de propiciar el mejor conocimiento de la información registral de su patrimonio. Mi grupo parlamentario entiende que, dentro del marco de colaboración necesaria entre las administraciones, es necesario el conocimiento público de los bienes y derechos que son propiedad de la Administración general del Estado.

Termino ya, señora presidenta, señorías. Mi grupo no puede presentar una enmienda a la totalidad, porque considera que el proyecto es necesario. Es un proyecto que tiene que dar respuesta a una petición que era ya unánime sobre la necesidad de legislar en este ámbito. Por esta razón tampoco vamos a votar favorablemente las enmiendas de devolución presentadas. Mi grupo parlamentario se va a abstener, con el ánimo de que esa abstención se pueda convertir finalmente en un voto afirmativo, si llegamos a un punto de acuerdo a través de las enmiendas que vamos a presentar.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Jané.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gómez Darmendrail.

El señor **GÓMEZ DARMENDRAIL**: Señora presidenta, señorías, señor ministro, el Partido Popular planteó en su programa del año 2000 la necesidad de llevar a cabo una racionalización del patrimonio público. Pues bien, señorías, esta nueva ley que hoy se debate nos da la oportunidad de llevar a cabo esta propuesta y poder cumplir así el deseo de los ciudadanos, con el apoyo de esta Cámara.

Uno de los objetivos y compromisos del Gobierno del Partido Popular y del Grupo Parlamentario Popular es hacer un uso racional y óptimo de los recursos de los que se dispone en España. Siguiendo esta línea, que ha servido de eje en otras materias, como la estabilidad presupuestaria, apoyamos ahora que se traslade al patrimonio, ese patrimonio que pertenece al conjunto de la ciudadanía, que espera que se emplee en su mayor beneficio y provecho. Si en todos los ámbitos de la vida los bienes inmuebles tienen una relevancia y atención muy importantes, es normal y natural que esta apreciación se eleve hasta el Estado y el patrimonio del que hace uso y tutela.

También es un objetivo del Gobierno y del Grupo Parlamentario Popular, que venía contemplado en el programa 2000, la simplificación de las administraciones públicas y su eficacia, por lo que se hacía necesaria una única ley que recogiese la variedad de normas que regían el patrimonio nacional, para disponer así de una legislación lo más sencilla y coherente posible. La rigidez de la Ley de Patrimonio del Estado hacía necesario un nuevo precepto que permitiese una mayor movilidad, acorde con los tiempos actuales y en consonancia con las administraciones de los países de nuestro entorno. Las disposiciones fundamentales, a nivel estatal, que regían el patrimonio de las administraciones públicas se remontan al año 1964, señorías, lo que indica que no se aproximan a la realidad de las necesidades de este país y que era necesaria una reestructuración del mismo y su actualización.

Durante estas cuatro décadas, señorías, la realidad de España ha variado en casi todos sus fundamentos y el caso de patrimonio no está exento de estos cambios sufridos, así como de la nueva estructura civil que rige el país. En este sentido, se ha pasado de un Estado centralizado a un Estado donde las autonomías tienen un arco importantísimo de competencias que nos convierten en uno de los países más descentralizados del mundo y que ha generado una mayor complejidad en el marco de la Administración. Por eso, esta ley abarca la gestión del patrimonio en todos sus niveles.

Por otra parte, se hacía necesario integrar en una sola ley el conjunto de normas y dictámenes que componían toda la estructura sobre la que se basa la regulación del patrimonio de las administraciones públicas y evitar la progresiva descoordinación que se estaba produciendo con la llegada fragmentada de nueva normativa a nuestra legislación. La administración de los bienes públicos se debe hacer, tal como constata la Constitución, de acuerdo con los criterios de eficiencia y economía, y ésta debe ser la base sobre la que se asiente esta ley. Otra razón para aprobar este proyecto de ley es la necesidad de eliminar la inseguridad jurídica que genera la actual indefinición que se produce en algunos casos, como constatan algunos veredictos judiciales. Siempre es importante, señorías, un ordenamiento jurídico claro y en el caso del patrimonio de las administraciones públicas es básico en tanto que abarcan una gran amplitud de bienes que suponen un pilar básico de la economía y del funcionamiento de este país. La importancia de los bienes públicos se plasma cuando en 1978 se aprobó la Carta Magna y se hizo una mención expresa a la regulación del patrimonio del Estado y al régimen jurídico de los bienes de dominio público. No hay que olvidar que desde que se aprobó la vigente Ley de patrimonio, hace ya 40 años, el patrimonio del Estado ha crecido en gran medida, por lo que se hace necesaria una adaptación a las nuevas circunstancias. Esperamos que con esta naciente ley quede perfectamente regulado el patrimonio nacional en este nuevo contexto del siglo XXI. También es fundamental que la nueva legislación sirva de sustento para una buena relación en la gestión de los bienes entre las diferentes administraciones sin que dé lugar a dudas ni conflictos en el proceder y actuación en cada caso.

Esta ley, señorías, no debe suponer cambios traumáticos en la gestión de patrimonio, sino que simplemente actuará como una herramienta más sencilla que las dispuestas hasta ahora, siendo su espíritu la ordenación, la eficacia en la gestión y la claridad en sus cometidos. Todo ello tendrá como corolario el buen funcionamiento de las administraciones, con la consiguiente satisfacción de los ciudadanos y las consecuencias positivas de la economicidad producida y obtención del máximo provecho de los recursos disponibles. Además, este proyecto de ley tiene como característica que, siendo una ley estatal, trata de regular en

su totalidad el régimen patrimonial del conjunto de las administraciones públicas para tratar de clarificar el ámbito competencial en su totalidad.

En definitiva, señorías, el Grupo Parlamentario Popular, que siempre ha tenido presente la importancia de una gestión clara en todos sus ámbitos, espera con esta ley lograr un nuevo enfoque de la gestión patrimonial que la haga más eficiente y optimice los recursos disponibles, clarificar la relación entre las diferentes administraciones y actualizar la legislación vigente a las necesidades y funcionamientos contemporáneos y venideros. Por eso, señorías, en mi grupo no hemos entendido nada las enmiendas a la totalidad, pues, a nuestro juicio, no son ni eso, pues más bien parece que son fijación de posición por escrito. En primer lugar, respecto a la enmienda a la totalidad que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado, creo que una enmienda a la totalidad versa sobre la oportunidad, los principios o el espíritu de la ley. La legislación actual, a pesar de que su perfección técnica hoy nadie la discute, es evidente que tiene 40 años y por tanto la oportunidad difícilmente se puede negar. En cuanto a los principios, señorías, son los artículos 132 y 149.1 de la Constitución. Por tanto, es muy difícil que esto sea una enmienda a la totalidad. Me he quedado más satisfecho cuando he oído la intervención de S.S. desde la tribuna, porque desde luego quien ha hecho este papel no se ha leído la ley y S.S. parece que sí lo ha hecho. Aquí hablan de una notable erosión en el principio de unidad de patrimonio del Estado y reiteradamente usan el concepto de desinversión. La palabra desinversión aparece cuatro veces en el articulado del proyecto, y la palabra adquisición aparece noventa y tres veces; es una simple curiosidad pero va más allá de lo puramente lingüístico. Ustedes siguen hablando de favorecer la enajenación de los bienes públicos, etcétera. En lo que se refiere al patrimonio inmobiliario público el proyecto no se orienta, señorías, a la acumulación o a la enajenación, sino fundamentalmente a la optimización, y eso en este papel no se ha entendido. De todas formas, aquí no manifiestan ninguna opinión, tampoco en catorce años la han manifestado, pero lo que le digo es que quien ha hecho este papel sólo se ha leído las adicionales. Este proyecto es importante; tiene 196 artículos frente a los 128, veintidós adicionales, cinco transitorias, una derogatoria y seis finales; por tanto, hay que leerse todo.

En cuanto a la enmienda del Grupo Mixto, habla de adelgazamiento patrimonial del Estado, de dismantelar el sector público empresarial; en fin, siguen diciendo cosas que yo creo que sólo ellos se las creen, tan es así que ni siquiera están en el Pleno, es decir, estoy hablando para un grupo que no está. En definitiva, siguen diciendo también que se podrá continuar una política centralista que menosprecia las competencias socioeconómicas de las comunidades autónomas, y esto demuestra realmente que no se han leído en absoluto la ley, porque si lo hubieran hecho habrían visto que hay

una consideración especial de las relaciones interadministrativas que se ordenan alrededor de los principios de cooperación y colaboración; al servicio de estos principios se crea una Conferencia sectorial de política patrimonial. Además de eso, los convenios entre administraciones reciben una particular atención en cuanto instrumentos privilegiados para concretar esta cooperación.

Por último —también quizá sea algo que le pueda dar tranquilidad al portavoz de Convergència i Unió—, he de destacar que el anteproyecto contiene un mecanismo novedoso para que los bienes de la Administración general del Estado puedan afectarse a otras administraciones para que éstas presten servicios públicos de su competencia; es el artículo 71.4 —aprovechando que ha venido el portavoz del Bloque Nacionalista le invito a que se lo lea—, que habla de la mutación demanial interadministrativa. Señorías, habría muchas más cosas que decir sobre esta ley, pero simplemente querría felicitar al señor ministro por su trabajo y porque efectivamente dé cumplimiento a las promesas electorales que hacemos en las campañas.

Respecto a las enmiendas de totalidad, simplemente digo que mi grupo parlamentario va a votar en contra de las dos.

Nada más y muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Gómez Darmendrail. **(La señora presidenta ocupa la presidencia.—Pausa.)**

La señora **PRESIDENTA**: Sometemos a votación las enmiendas a la totalidad de devolución presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto y por el Grupo Parlamentario Socialista.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos 287; a favor, 110; en contra, 163; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas las enmiendas a la totalidad de devolución.

AVOCACIÓN POR EL PLENO

— DEL PROYECTO DE LEY DEL PATRIMONIO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

La señora **PRESIDENTA**: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 del Reglamento, se somete al Pleno de la Cámara la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley del patrimonio de las administraciones públicas.

¿Lo acuerda así la Cámara? **(Asentimiento.)** En consecuencia, queda aprobada la propuesta de avocación.

— PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. (Número de expediente 121/000141.)

La señora **PRESIDENTA**: Debate de totalidad del proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. Para la presentación del mismo, tiene la palabra el señor ministro de Fomento. **(Rumores.)**

Señorías, es preciso que continuemos el debate. El ministro de Fomento está esperando para iniciar la presentación del proyecto de ley. Les ruego que las conversaciones las mantengan fuera del hemiciclo. Señorías, ¿sería posible que las conversaciones las mantuvieran fuera del hemiciclo?

Adelante, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Con la venia, señora presidenta.

Señorías, me honro en presentar ante esta Cámara el proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 11 de abril, dando así cumplimiento a la moción de esta Cámara de 29 de mayo de 2001, que con un amplísimo consenso de los grupos parlamentarios instaba al Gobierno a remitir a las Cortes un proyecto de ley reguladora del sistema portuario de interés general. Está dirigido a dotar a los puertos españoles de un marco jurídico global consistente y estable, que establezca entre otros los regímenes económico, tributario, de utilización del dominio público portuario y de prestación de los servicios portuarios. En cumplimiento de este mandato el Gobierno remite a la Cámara este proyecto de ley, consciente de la importancia que tienen los puertos como elementos esenciales de una política de transportes dirigida a conseguir un sistema de interés general a escala nacional y europea, competitivo y sostenible tanto ambiental como económicamente. Una política de transportes basada en la intermodalidad, en la que los puertos recuperan una nueva centralidad de importancia como nodos clave del sistema de transporte, como puntos de transferencia modal, integrándose dentro de un esquema general de servicios de transporte que permite participar al transporte marítimo en una prestación puerta a puerta. En este sentido, el Libro Blanco sobre la política europea de transportes, presentado durante el año 2001 por la vicepresidenta de la Comisión y comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, apuesta decididamente por potenciar esta concepción intermodal del transporte como única salida a nivel europeo para hacer frente a crecimientos estima-

dos de la demanda, superior al 40 por ciento en esta década, motivados por el crecimiento económico sostenido, por la aceleración de los procesos de mundialización de la economía y el comercio exterior, por la consolidación del mercado interior comunitario, así como por la ampliación al este de la Unión; una política que nos lleva a un reequilibrio modal del sistema de transporte que integra completamente a los puertos en las redes transeuropeas, que apuesta por la potenciación del cabotaje comunitario y por la complementariedad de los modos marítimo y ferroviario, basado en similares capacidades de transporte, de forma que estos modos incrementen su cuota de participación en el aumento de los tráficos. La Unión Europea considera a su vez que esta política no puede desarrollarse ni ser eficaz sin la creación de mercados liberalizados de los servicios de transporte en todos los modos, de forma tal que se garantice el necesario equilibrio modal en un marco de libre mercado. De esta forma, la oferta de prestación de servicios logísticos y de transporte se orientará hacia la formación de cadenas integradas puerta a puerta en competencia, donde el precio y la calidad del servicio estarán determinados por las propias fuerzas del mercado. La actual política de transporte en Europa y España apunta claramente en esta dirección, habiendo avanzado en los procesos de liberalización del acceso a la prestación de servicios de transporte en todos los modos para mejorar su competitividad, en particular en el ámbito portuario y ferroviario, de acuerdo respectivamente con la propuesta de directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios, cuya posición política común fue alcanzada bajo el impulso de la presidencia española en el Consejo de Ministros de Transporte de junio del año pasado, y actualmente en fase previa de conciliación en el Parlamento Europeo, y con los denominados paquetes ferroviarios, el primero de los cuales ha sido traspuesto a la legislación española con el proyecto de ley del sector ferroviario actualmente en fase de tramitación en esta Cámara.

Así pues, considero que es imprescindible avanzar lo más posible en la concreción de estas líneas en textos legales y europeos con el objeto de acometer las reformas estructurales necesarias para llevarlas adelante de forma efectiva. Independientemente de estos procesos de política general de transporte que afectan a los puertos españoles y que deben tener un reflejo y una incidencia clara lo antes posible en la regulación portuaria para que sean efectivos, los puertos españoles de interés general han estado sometidos en los últimos años, como SS.SS. conocen ampliamente, a un grave problema de urgente solución: la inestabilidad jurídica de su marco económico financiero causada a raíz de la sentencia del Tribunal Constitucional de 1995, sobre lo que debe entenderse por prestaciones patrimoniales e impuestos de carácter público, que está condicionando la estabilidad y viabilidad del sistema portuario espa-

ñol y, consiguientemente, su competitividad en el escenario europeo internacional. Este aspecto todavía no ha sido resuelto, al haber decidido el Tribunal Supremo y algunos tribunales superiores de Justicia no resolver los recursos de casación, sino elevar el tema al Tribunal Constitucional al considerar que hay indicios de presunta inconstitucionalidad en conceptualizar las tarifas portuarias como precios privados; problema que ha hecho imprescindible y urgente que independientemente del resto de consideraciones el Gobierno asumiera la necesidad de afrontar en este momento una profunda reforma estructural del marco económico de los puertos españoles.

El análisis jurídico del régimen de prestación de los servicios portuarios incluido en la vigente Ley de puertos, aunque no muy desarrollado, demostró su alto grado de incompatibilidad con una modificación del régimen económico de los puertos, de acuerdo con la doctrina del Tribunal Constitucional, haciendo aconsejable su modificación simultáneamente con el régimen económico. Por otra parte, la política común de transportes en el ámbito de la Unión Europea ya considerada, apoyada decididamente por el Gobierno español, tiene efectos muy relevantes en la definición del régimen de prestación de los servicios portuarios en un marco de libre competencia. Particularmente, el avanzado estado de tramitación del primer paquete portuario comunitario, en el que se incluye la directiva de acceso al mercado de los servicios portuarios, hace también imprescindible su toma en consideración para la articulación de un nuevo régimen jurídico de los servicios portuarios que incorpore las líneas fundamentales y los objetivos políticos de la citada directiva. Esta situación conjuntamente con la necesidad de potenciar aún más la participación de la iniciativa privada en los puertos, como elemento fundamental de la dinamización y competitividad portuarias, ha estado en la base de la decisión de afrontar una revisión global y conjunta del marco jurídico, que regula los regímenes económico-financieros de prestación de servicios y de utilización del dominio público portuario para dotar a los puertos españoles de interés general de la necesaria estabilidad y coherencia jurídicas adaptadas a la situación y a las políticas de transporte nacionales y europeas. Se trata de un nuevo marco jurídico que cimiente el crecimiento sostenido del sector portuario español al margen de coyunturas económicas más o menos favorables, con los objetivos simultáneos de promover la posición competitiva de los puertos españoles en un contexto del sector del transporte internacional y europeo globalizado, abierto y liberalizado, garantizando los principios de libre competencia inter e intraportuaria, de acuerdo con las características de los tráficos y el número y tamaño de nuestros puertos, y de potenciar un modelo portuario en el que la explotación del dominio público compatibilice el interés general con criterios de rentabilidad y eficiencia, promoviendo e incre-

mentando la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias sobre la base de un amplio desarrollo del modelo concesional del demanio público portuario basado en la titularidad pública del suelo portuario y en la gestión por la iniciativa privada de toda actividad prestacional en un marco de libre competencia.

En definitiva, se ha apostado por establecer un nuevo marco jurídico que además de solucionar los problemas causados por la inestabilidad del actual marco económico financiero promueva la calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, favoreciendo la reducción global del coste del paso de las mercancías por los puertos en línea con las propuestas y criterios, incluidos en la política europea de transportes y, en particular, que fomente el cabotaje comunitario y potencie la situación geoestratégica de los puertos españoles para el tráfico marítimo internacional. Para ello, los elementos clave del nuevo marco legal son los siguientes: Evolucionar hacia un nuevo modelo de gestión portuaria más eficaz y eficiente en el que el sector público asume la provisión y gestión del demanio público portuario, así como el liderazgo tecnológico y comercial de toda la comunidad portuaria y el sector privado toda actividad de prestación de servicios en un marco de libre competencia; desarrollar la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera de las autoridades portuarias sobre los principios de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios, bajo principios homogéneos y no discriminatorios basados en la recuperación de los costes de explotación, los costes externos y los costes de nuevas inversiones; potenciar la competencia intraportuaria, a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso; regular el demanio público portuario hacia un completo desarrollo del modelo concesional dentro de los usos portuarios garantizando el interés general; y favorecer la inversión privada en infraestructuras, instalaciones y equipamientos portuarios. Es un marco jurídico, señorías, que no modifica en ningún aspecto —lo subrayo—, que no modifica en ningún aspecto, sino que respeta escrupulosamente el esquema competencial que surgió del último cambio legislativo en el ámbito portuario efectuado en 1997, ni altera el marco de autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias, cuyos consejos de administración mantienen su composición, la forma de nombramiento de sus miembros y la totalidad de sus competencias y funciones como mejor garantía para la eficacia en la gestión portuaria, para la integración en los intereses económicos y territoriales de la comunidad autónoma en la que se ubican y, en definitiva, para que pueda desarrollarse la competencia interportuaria.

El proyecto de ley se estructura a través de cuatro títulos. El título I, que se refiere al régimen económico,

viene a dar respuesta a tres tipos de necesidades: en primer lugar, compatibiliza la doctrina constitucional establecida por la sentencia del Tribunal Constitucional de 1995 sobre lo que debe entenderse por prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público, con el modelo de gestión de los puertos y con las exigencias de mejorar la competencia de los puertos españoles en el actual mercado internacional de transporte marítimo; en segundo lugar, consigue una mejor adaptación del sistema tarifario en su conjunto a la doctrina constitucional, teniendo en cuenta la experiencia acumulada en la financiación del sistema portuario; y, en tercer lugar, el sistema portuario se articula como un instrumento de primer orden para la competitividad de los puertos, para potenciar la participación de la iniciativa privada en la actividad portuaria y en la provisión de infraestructuras y para impulsar las políticas de transportes. Las principales innovaciones de este título son las siguientes. Se redefinen y se simplifican las antiguas tarifas portuarias en tasas por utilización especial de instalaciones portuarias. Se crea la tasa por servicios generales, no comerciales, prestados por la autoridad portuaria, que refuerza la competencia interportuaria en un marco de autonomía de gestión. Se reduce el peso porcentual de la tasa a la mercancía y se aumenta el de la tasa al buque en el total de ingresos portuarios, de acuerdo con las tendencias vigentes en los puertos europeos. Se reducen las tasas portuarias, cuando se tengan infraestructuras otorgadas en concesión. Se prevén coeficientes correctores que disminuyen la cuantía de las tasas en los puertos más rentables y las incrementan en los menos rentables, para garantizar el principio de autosuficiencia económica y la no discriminación de tráficos cautivos. Se regulan bonificaciones para potenciar a España como plataforma logística internacional; para favorecer la intermodalidad, el cabotaje comunitario y la captación y consolidación de tráficos; para incrementar la calidad en la prestación de los servicios, así como las mejores prácticas medioambientales, sin olvidar las circunstancias de alejamiento, insularidad y en su caso de doble insularidad de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias. Se acota el ámbito de los precios privados a las tarifas por servicios comerciales prestados por las autoridades portuarias en régimen de concurrencia con la iniciativa privada, estableciéndose el principio de libertad tarifaria. Se refuerza el papel del fondo de compensación interportuaria como elemento básico de solidaridad entre los puertos españoles y de garantía de la autosuficiencia global económica del sistema portuario.

Las principales innovaciones que se recogen en el título II del proyecto de ley son las siguientes. Se regula el marco estratégico como un nuevo instrumento, mediante el cual se define el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal, de conformidad con la política económica y de transportes

del Gobierno. Se dota de mayor sistemática y seguridad jurídica a la definición y aprobación de los diferentes instrumentos de planificación de cada puerto, creando mecanismos que permitan ajustar la inversión a las necesidades, favoreciendo la coordinación e integración de los puertos en el sistema de transportes de interés general. Se establece un convenio colectivo para todo el sistema portuario, negociándose en cada autoridad portuaria un acuerdo de empresa en materia de productividad y otros aspectos específicos, cuya vigencia será como máximo la del convenio colectivo.

En el título III el proyecto de ley afronta la liberalización de los servicios portuarios de acuerdo con las orientaciones políticas de la Unión Europea, lo que implica abandonar el actual sistema de gestión de dichos servicios y concentrar los esfuerzos en la creación de marcos jurídicos y económicos que refuercen el desarrollo de mayores niveles de competencia y eficiencia entre los prestadores de servicios como único mecanismo para lograr la reducción de costes del paso de las mercancías por los puertos. Para lograrlo, el proyecto de ley modifica los siguientes aspectos respecto de la actual situación. Se establece una nueva regulación de los servicios portuarios y del acceso al mercado, con el consiguiente abandono de la reserva de titularidad pública de los mismos, imprescindible para crear marcos de competencia. Los actuales contratos de gestión indirecta de prestación de servicios se reconvierten en licencias. El equilibrio económico en la prestación de servicios portuarios desaparece. Se establece la libertad de acceso a la prestación de servicios portuarios sin limitaciones por volumen de la demanda en un marco de libre competencia. Se introduce el principio de autoprestación de los servicios hasta los niveles definidos en la propuesta directiva europea; se introduce la posibilidad de integración de servicios técnico-náuticos por parte del titular de una terminal no abierta al tráfico general con objeto de mejorar los costes para los tráficos cautivos que no tienen posibilidad de puerto o terminal alternativa. Se potencia el régimen de incompatibilidades entre prestadores de servicios portuarios con objeto de favorecer la competencia y evitar la formación de monopolios. Se da un tratamiento específico y diferenciado al servicio portuario de practica, dada la gran importancia que tiene este servicio para la seguridad de las operaciones portuarias. Se regula el servicio de recepción de desechos generados por buques, de acuerdo con el Real Decreto 1381/2002 que traspone a la legislación española el contenido de la Directiva 2.000/59, estableciéndose la tarifa fija que ha de exigir la autoridad portuaria a todo buque que haga escala en su puerto con el objeto de evitar vertidos ilegales en el mar.

Respecto al sector de la estiba, el proyecto de ley supone una reforma del régimen jurídico del servicio portuario de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías, introduciendo el principio de

autoprestación y unificándolo con el resto de los servicios portuarios sin producir modificaciones sustanciales de la regulación laboral del sector de la estiba en España. No se altera, por tanto, el *statu quo* actual de los trabajadores portuarios, manteniéndose sus derechos laborales y el nivel de empleo en el sector. Se refuerza, no obstante, la profesionalización y cualificación del sector con la exigencia de una titulación de formación profesional a los nuevos estibadores como requisito habilitante.

En lo que respecta a la eliminación de la participación de la administración de las sociedades que actualmente gestionan los censos de trabajadores portuarios, se suprime un intervencionismo que el sector, con agentes empresariales y sindicales perfectamente cualificados, hace tiempo que no necesita. Se abre el campo a la negociación colectiva como en otro sector económico sin ninguna intervención de la administración pública.

El título IV, que se refiere a la regulación del dominio público portuario, presenta las siguientes innovaciones: se regula más ampliamente el dominio público portuario, configurándose como categoría demanial específica, aunque formando parte del dominio público marítimo-terrestre; se procede a una delimitación y ordenación más exhaustiva de usos y actividades permitidas en el dominio público portuario; se procede a una nueva regulación de las concesiones demaniales, dirigida a favorecer la inversión privada, incrementando el plazo máximo de vigencia para permitir la amortización de la inversión privada en grandes obras de infraestructura portuaria; se fomenta la publicidad y concurrencia en el otorgamiento de concesiones; se recupera la propuesta de proyectos de competencia y se potencia el concurso; se desarrolla el contrato de concesión de obra pública para su aplicación a las infraestructuras portuarias; se regula la prevención y tratamiento de aquellas actuaciones que pueden tener efectos en el medio ambiente (vertidos, recepción de desechos y residuos procedentes de buques y obras de dragado). En definitiva, este proyecto de ley supone un paso importante no únicamente para solucionar los problemas endémicos de estabilidad jurídica del marco económico de los puertos españoles que hipotecaban su futuro y competitividad, reforzando simultáneamente el principio de autosuficiencia económica como mejor garantía para la modernización y provisión de las infraestructuras portuarias, de acuerdo con las necesidades de la demanda de un marco de competencia entre puertos, sino un paso importante también en la dirección adecuada para articular un sistema de transporte de carácter multimodal, eficaz, eficiente y ambientalmente sostenible en un marco de libre mercado de los servicios de transporte, por otra parte imprescindible para la competitividad de la economía española y de su comercio exterior en el marco del mercado interior

europeo y de una economía mundial crecientemente globalizada. Un proyecto de ley que en ningún caso supone la privatización de los puertos españoles, y tampoco la desregulación de los mismos, ya que los puertos continuarán siendo ámbitos incluidos en el dominio público, en los que se quiere potenciar la participación de la iniciativa privada, tanto en la financiación de infraestructuras como en la prestación de servicios, a través del completo desarrollo de modelos concesionales. Por otra parte, este proceso de liberalización comporta necesariamente un reforzamiento de los mecanismos reguladores por parte de los poderes públicos, con el objeto de que queden completamente garantizados marcos de libre y leal competencia.

Este es, señorías, el contenido del proyecto de ley que hoy me honro en presentar a esta Cámara; proyecto de ley que ha sido fruto de un diálogo amplio y prolongado con todos los sectores institucionales, empresariales y sociales con presencia en la actividad portuaria, como expresión de la voluntad de alcanzar los máximos acuerdos, que están aportando su visión de la situación y de las necesidades actuales del sector portuario español, así como su opinión sobre las últimas propuestas de la Unión Europea que le afectan y sobre la forma más adecuada de incorporarlas a la legislación española.

Hemos trabajado hasta hoy para conseguirlo, y creo que en gran medida estamos acercándonos a este objetivo. Con esta voluntad de acuerdo confío poder trabajar también con los grupos parlamentarios a lo largo de su tramitación en esta Cámara, con ese mismo fin de incorporar cuantas iniciativas ayuden a alcanzar los objetivos planteados. Desde esta actitud, pido a SS.SS. el apoyo para este texto y reitero la disposición para estudiar las enmiendas, las sugerencias y las modificaciones que los distintos grupos propongan, en beneficio de alcanzar un marco regulador para los puertos españoles, estable jurídicamente, que responda a la actual realidad económica y de los mercados, y que en resumen favorezca su posición competitiva en el escenario internacional, y por supuesto para lograr una ley que consolide la posición competitiva de todos y cada uno de los puertos de interés general que forman parte del sistema portuario español, grandes, medianos y pequeños; interoceánicos, graneleros y distribuidores; peninsulares e insulares; garantizando el crecimiento y la viabilidad económica en el futuro de todos y cada uno de los que conforman el sistema portuario español; potenciando el importante papel que éstos desempeñan en la dinamización económica de las ciudades en las que se ubican y en su área de influencia, sin discriminaciones y sin privilegios, con regímenes especiales entre puertos de primera y de segunda clase, que no se justifican por las necesidades competitivas de un mercado abierto y que sólo producirían la alteración del normal funcionamiento de los mercados de los servicios del transporte, distorsionando los marcos de leal

competencia entre puertos, y por tanto impidiendo el normal desenvolvimiento de la actividad portuaria y sus efectos en las economías regionales. En definitiva, articulando un sistema de transporte que responda al interés general y a la correcta vertebración de nuestro territorio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

En primer lugar y para la defensa de la enmienda a la totalidad de devolución, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, señor ministro, cuando compareció usted por primera vez en esta Cámara como ministro de Fomento, nos hablaba ya del grupo Fomento. En aquel momento parecía un lapsus, se ha ido configurando como política del Ministerio de Fomento y del Gobierno del Partido Popular en general; pero ya nos habló usted del grupo Fomento. En aquel momento en broma, con la ingenuidad que parece mentira que nos pueda quedar a algunos políticos y pensando que eso no podría ser posible —que sería una mala interpretación—, le preguntaba si quería usted convertir el Ministerio de Fomento en una empresa. La verdad es que me equivoqué, no quiere convertirlo en una empresa, quiere convertirlo en un trust empresarial, en el que quede el Ministerio de Fomento como algo que no puede desaparecer, porque forma parte del Gobierno —de la Administración General del Estado—, pero que sólo estará ahí para ser operador de determinados sistemas; es decir, que sería el director, el jefe, pero sin demasiados recursos económicos para beneficiar a quién tiene que beneficiar, es decir a la mayoría de la sociedad y al interés general y público de esa sociedad.

Estamos ya en lo último que le queda usted, no ya por privatizar —porque ya estaba privatizado—, sino por liberalizar y desregular; desde nuestro punto de vista por empeorar su funcionamiento, y desde luego el desarrollo económico de los puertos de interés general de nuestro Estado. Creo que poco más le queda, porque no tiene competencias sobre el aire que respiramos; si las tuviera, y tuviera que invertir para que el aire que respiramos tuviera calidad, seguro que lo privatizaría y que tendríamos que pagar la cuota correspondiente para poder respirar. **(La señora García— Alcañiz Calvo: ¡Qué barbaridad!)** Pues no es tal barbaridad, señorías; eso es lo que ha hecho el Ministerio de Fomento durante los tres años que lleva gobernando con mayoría el Partido Popular, y a las pruebas hay que remitirse. **(La señora García-Alcañiz Calvo pronuncia palabras que no se perciben.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señora García-Alcañiz, le ruego que guarde silencio.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Nos ha dicho usted en la presentación del proyecto de ley del régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general que el mismo se hace para que nuestros puertos sean más competitivos y sostenibles desde el punto de vista medioambiental. De la sostenibilidad medioambiental hablaré en último lugar, señor ministro, pero nuestros puertos, según los informes del Ministerio de Fomento, son competitivos; nuestros puertos tienen un buen desarrollo económico, y desde luego están obteniendo beneficios empresariales.

En realidad, señor ministro, este proyecto de ley es una mera coartada; es una coartada para seguir haciendo lo que ha venido usted haciendo con todos los proyectos de ley que ha traído a esta Cámara: dar más participación si cabe a la iniciativa privada en asuntos de interés general, haciendo además desaparecer la idea de que son servicios públicos de los que la Administración general del Estado tiene que ser garante. Esa es la coartada que nos traen, junto con la coartada de la necesidad —por la sentencia del Tribunal Constitucional— del sistema tarifario portuario que se les vino abajo. Pues, para eso sí que está la ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado, señoría, y para eso tendría que servir: para armonizar, para mejorar, para subir o para bajar las tasas o tarifas de los servicios que hay que prestar y que deben estar todavía regulados.

Es, pues, una coartada, eso sí con un fondo real. Por un lado la comisaria europea, señora De Palacio, necesita el respaldo de un Gobierno al menos, porque la propuesta de directiva europea no sale adelante, usted lo sabe mejor que yo, y no sale adelante como directiva porque se oponen a ello la mayoría de los Estados miembros. En el Parlamento Europeo, que la está debatiendo, hay desacuerdo sobre determinados puntos, pero sobre otros ya le han dicho a la comisaria que es imposible llegar a ningún tipo de acuerdo; lo sabe usted mejor que yo, señor ministro. Es más, entramos en período electoral, y de aquí a un año y pico el Parlamento Europeo no sólo no negociará esto, sino que será totalmente imposible que se ponga en práctica. Ustedes han tomado la decisión de poner en marcha una directiva europea que está en propuesta y que además saben que no se va a poder poner en práctica porque no va a llegarse a un acuerdo; no va a haber tal directiva. Señoría, ustedes con su iniciativa no están ayudando al mejor desarrollo de los puertos de interés general del Estado, al contrario, señor ministro, están perjudicándolos. Además, señor ministro, estamos hablando de infraestructuras, estamos hablando de un sector que es vital para el desarrollo económico de muchas zonas de nuestro país y ustedes no sólo lo dejan en manos de las empresas privadas sin ningún tipo de control, sino que

además, señor ministro, están ustedes incidiendo en materias cuya competencia no se pueden ceder en ningún momento, ni siquiera a otras instituciones de la Administración del Estado o a otras instituciones de las comunidades autónomas.

La Ley de Puertos de 1992 ha sufrido distintas reformas, entre ellas la reforma de 1997 que ustedes pactaron con el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Usted se ha empeñado en que este proyecto de ley no modifica el esquema competencial de las comunidades autónomas, de la autoridad portuaria ni de puertos del Estado. Señoría, de la lectura del texto se desprende que sí incide en esas competencias y ustedes están haciéndolo. Ya se van a modificar las formas de nombramiento y están dando ustedes a este proyecto de ley —como prácticamente en todo, señor ministro— un giro centralista, según el concepto que tienen ustedes de lo que son las comunidades autónomas y de cómo es el desarrollo de nuestro Estado autonómico. Por tanto, señor ministro, no van ustedes a plantear esto como lo que realmente debería ser, un proyecto de ley que viniera a resolver los problemas que hay, que no son tantos porque los puertos están funcionando, y lo único que hacen ustedes es dar carta de naturaleza a algo que no permitía la Ley de Puertos y que ahora ustedes convierten en legal, por decirlo de alguna forma. Pero es que además este proyecto de ley contraviene otros textos legislativos, señor ministro, e incluso puede que contravenga hasta la propia Constitución y si no tienen ustedes verdadero interés en modificar el texto en el debate del Parlamento, en el transcurso de nuestro debate se pueden encontrar con verdaderos problemas a la hora de poderlo poner en práctica, porque entran en competencias de otros ministerios preservadas por textos legislativos y desde nuestro punto de vista entran ustedes también en colisión con la propia Constitución.

En la presentación que ha hecho hablaba usted de la inestabilidad jurídica en el régimen económico y que eso les llevaba fundamentalmente a plantear este proyecto de ley. Ya se lo he dicho, señorías, este proyecto de ley no hubiese sido necesario si ustedes hubieran querido darle esa estabilidad jurídica al régimen económico a través de la ley de acompañamiento de los presupuestos. Además, señor ministro, es una propuesta que nace de manera unilateral. Aunque puedan ustedes haber llegado a determinados acuerdos en el transcurso de un período de tiempo desde que se terminó el proyecto de ley y entró en esta Cámara hasta estos momentos, ustedes no tenían el consenso del sector ni tan siquiera de las empresas privadas, a no ser las grandes empresas que se podrían ver beneficiadas no en la gestión de puertos, sino en lo que es realmente el dominio público marítimo-terrestre, y en lo que ello les va a beneficiar con posibilidades de desarrollo; desarrollo urbanístico o de explotación de ese desarrollo urbanístico que hoy está prohibido por la Ley de Costas. Voy a

ser más concreta. Ustedes en el artículo 38 cuando se refieren al Plan director de infraestructuras (y esto viene a colación, señor ministro, de que usted ha hablado del desarrollo sostenible medioambiental de nuestros puertos de interés general o de las modificaciones que se puedan introducir en sus infraestructuras) hablan de ese desarrollo sostenible. Pues bien, el artículo 38 del proyecto de ley habla del Plan director de infraestructuras del puerto; la construcción de un nuevo puerto, señor ministro, por si no lo sabe, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno ya existente que alteren significativamente su configuración, alterarán también significativamente la fachada costera y la dinámica litoral en esa zona. Sin embargo, en lo relativo al plan director no se establece la obligatoriedad de justificar socioeconómicamente estas actuaciones ni se insta a la búsqueda de alternativas a través de la amortización del espacio portuario existente u otras vías, en contra, señor ministro, de las recomendaciones de la Unión Europea en esta materia. A este respecto, el artículo 44 de la Ley de Costas establece en su apartado 2 que deberá prever la adaptación de las obras al entorno en que se encuentran situadas y en su caso la influencia de la obra sobre la costa y los posibles efectos de regresión en la misma, y en el apartado 3 que cuando el proyecto contenga la previsión de actuaciones en el mar o en la zona marítimo terrestre, como es el caso, deberá comprender un estudio básico de la dinámica litoral referido a la unidad fisiográfica costera correspondiente y de los efectos de las actuaciones previstas.

Por otro lado, no se puede hablar de realizar una evaluación de impacto ambiental cuando proceda, como propone el articulado del proyecto de ley, cuando la legislación en materia de evaluación de impacto ambiental es bastante clara, señor ministro, a este respecto: los puertos comerciales, pesqueros y deportivos deben someterse a evaluación de impacto ambiental de forma obligatoria en virtud de las trasposiciones de las directivas europeas en esta materia y que están recogidas en la ley 6/2001, de 8 de mayo, que modificó un real decreto-legislativo de evaluación de impacto ambiental. Por tanto, señor ministro, hablar de desarrollo sostenible queda muy bonito en las palabras, queda muy bonito cuando aparece escrito en determinados textos, pero la aplicación no es real. Al contrario, no solamente contraviene la ley, sino que además, señor ministro, están ustedes contraviniendo también la estrategia de desarrollo sostenible que tanto promociona su Gobierno, y de la que tiene elaborado un borrador el Ministerio de Medio Ambiente. El artículo 48 habla de la desafectación de bienes de dominio público adscritos a la autoridad portuaria. En este artículo, y además el concepto que usted ha expresado aquí denota la intención que tiene realmente el ministerio, proponen ustedes desvincular de la Administración del Estado que es responsable de las costas, es decir el Ministerio

de Medio Ambiente es el titular, señor ministro, no está formando parte del dominio público marítimo-terrestre. No, el titular del dominio público marítimo-terrestre es el Ministerio de Medio Ambiente y no otro, no la autoridad portuaria, no el Ministerio de Fomento, sino el Ministerio de Medio Ambiente a través de la Ley de Costas que es en todo caso el que puede autorizar los usos que se tengan que dar de él. Por tanto, señorita, tiene la tutela y policía del dominio público marítimo-terrestre. Es necesario recordar que las zonas costeras adscritas a Puertos del Estado constituyen parte de ese dominio y esta franja litoral está afectada por la actividad portuaria. En caso de que parte de las instalaciones portuarias se consideren innecesarias, la zona en que se ubica, es decir el propio dominio público, debe devolverse a la tutela del Ministerio de Medio Ambiente. La propia autocesión de un territorio de dominio público por parte del Ministerio de Fomento a través de la incorporación al patrimonio portuario, es una forma de enajenación de este bien de dominio público que contraviene lo establecido en la Ley de Costas. Lo contenido en este artículo además va en contra del interés general, porque la Ley de Costas dice que el uso y disfrute libre y gratuito de esta porción de territorio también es así, señor ministro. Por tanto, no procede la enajenación, la permuta ni la cesión gratuita.

Ustedes continúan, y en el artículo 49 siguen hablando de la desafectación de los bienes de dominio público y en el artículo 92, cuando hablan ustedes del modelo de dominio público portuario, siguen ustedes incidiendo en este tema. Además, señor ministro — para ir concluyendo—, ustedes hablan también en el artículo 96, en ese plan de utilización de los espacios portuarios, de tal manera lo legislan que siguen ustedes contraviniendo la Ley de Costas al proponer usos que no tienen nada que ver con los usos portuarios y a facilitar que esos terrenos pasen a tener una cesión a manos privadas.

Señor ministro, en alguno de los artículos que inician el proyecto de ley —creo recordar que son los artículos 11 y 12— ustedes hablan de cuáles son los recursos que tiene la autoridad portuaria o que tiene el ente Puertos del Estado en sus propiedades y precisamente uno de ellos es la desafectación de estos terrenos que los pueden enajenar o que los pueden vender. Señor ministro, eso no está permitido por la Ley de Costas ni por la propia Constitución, cuando defiende que el dominio público marítimo— terrestre es propiedad de todos y no puede pasar a manos de nadie que no sea el propio Estado, a través de quien tiene la obligación de gestionar, el Ministerio de Medio Ambiente, o como patrimonio del Estado, el Ministerio de Hacienda.

Para concluir, señorías, este proyecto de ley, innecesario totalmente, sólo va a servir para seguir ahondando en la línea establecida por el ministro de Fomento desde su toma de posesión. La creación del *holding* empresarial Ministerio de Fomento va a beneficiar a un

sector de la población en detrimento del interés general y de los servicios públicos, poniendo en riesgo la seguridad de las personas —si no, ahí tienen ustedes los resultados de determinadas privatizaciones como puede ser Sasemar— y el desarrollo equilibrado y real de Puertos del Estado, manteniendo la competitividad que ya tienen en estos momentos, que es real, no solamente con los puertos del resto de los países de la Unión Europea sino entre los propios puertos de las diferentes comunidades autónomas, incluso dentro de las mismas.

Señor ministro, dé marcha atrás, que su grupo apoye las enmiendas de devolución, trabajen un texto para realmente solucionar alguno de los pequeños problemas que puedan existir, y dejen que el dominio público marítimo-terrestre siga estando en manos de quien le corresponde: el Estado, es decir, la Administración general del Estado, todos y todas las ciudadanas del Estado español.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Urán.

Para la defensa de la enmienda de totalidad de devolución, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Señorías, señor ministro, señora presidenta, los puertos son infraestructuras estratégicas no sólo para el funcionamiento del transporte marítimo sino también para el desarrollo económico de las zonas donde se asientan, incluso de zonas alejadas a través de la promoción de plataformas logísticas o de los llamados puertos secos. Precisamente debido a ese carácter estratégico, históricamente se consideró que la gestión portuaria debe constituirse y concebirse jurídicamente como un servicio público, del que los poderes públicos sean titulares y responsables directos, precisamente para garantizar el equilibrio entre el interés general y la vertiente comercial de los servicios portuarios.

Este entendimiento empezó a quebrar con la Ley de 1992. Esta ley fue el primer instrumento que favoreció una liberalización portuaria que potenció el carácter comercial de los puertos, y en efecto a pesar de responsabilizar unos entes públicos a las autoridades portuarias de la gestión integral de estas infraestructuras, al mismo tiempo se introducía un abanico de instrumentos de derecho privado a través de los cuales se daba cabida directa o indirectamente a la iniciativa privada en la gestión portuaria.

La reforma de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante del año 1997 avanzó aún más en esa línea y acabó generalizando prácticas liberalizadoras en los puertos de interés general trasladando facultades a los operadores privados en detrimento de la intervención pública directa a través de los entes gestores de los puertos. El resultado es conocido: reforzar el protagonismo de la

iniciativa privada de las infraestructuras portuarias reduciendo las funciones de servicio público a la mera gestión de espacios y a la tutela en la prestación de determinados servicios.

El presente proyecto de ley se inscribe precisamente en la línea de regularizar prácticas privatizadoras que en algunos casos incluso bordean la legalidad vigente y avanza además en una mayor desregulación que afecta incluso a servicios portuarios relacionados con la seguridad marítima o las tareas de carga y descarga que exigen su ejecución directa por las entidades públicas debido a su relación con competencias aduaneras.

Esta iniciativa responde a un doble objetivo: por un lado, normalizar, desde un punto de vista legal, una práctica real que favoreció la extensión de la presencia de operadores privados en determinados servicios portuarios en los puertos de interés general, en los puertos de competencia estatal; y en segundo lugar abrir aún más las posibilidades de actuación directa a la iniciativa privada en los servicios portuarios relegando al mínimo las funciones de las autoridades portuarias. Esa dinámica descentralizadora, de cesión de facultades caracterizadas como servicio público a la iniciativa privada, afecta también de lleno a las competencias autonómicas. Resulta paradójico observar —y no es este proyecto de ley el único ejemplo— cómo se opta casi por que todos los servicios prestados en los puertos de interés general sean transferidos al sector privado mientras, al mismo tiempo, el Estado hace una férrea defensa de sus competencias, se niega de forma insistente a que estas competencias sean transferidas a las comunidades autónomas, ni siquiera permitiéndoles una mayor presencia en los órganos de decisión de los puertos. Precisamente la calificación de interés general era el argumento utilizado para que el Estado ejerciera estas competencias sobre los puertos, pero si ahora el régimen jurídico se flexibiliza para que gran parte del contenido de esas competencias se transfieran al sector privado, ¿por qué razón las comunidades autónomas no pueden entrar también a ejercerlas con el fin de poner en práctica su propia política en materia de infraestructuras portuarias? Por otra parte, en la génesis, en la tramitación del anteproyecto de ley hasta su conversión en proyecto por el Consejo de Ministros no hubo diálogo, se imposibilitó la existencia de un diálogo y de un debate con todos los sectores implicados, actuando de una forma prepotente y autoritaria. Y esto —usted lo sabe, señor ministro— desembocó en graves conflictos con importantes colectivos portuarios. El resultado es un texto que no refleja la opinión mayoritaria del sector y un texto que no refleja consenso alguno de todos aquellos agentes relacionados con las actividades portuarias y en el que las divergencias se centran en los siguientes aspectos.

En primer lugar, el texto favorece de forma clara y determinante a grandes grupos navieros y empresariales al contemplar la promoción por parte de los entes

públicos de la iniciativa privada en la financiación y gestión de las autoridades portuarias. Veremos qué sucede con el puerto exterior de A Coruña y si es cierto, señor ministro, como anunció ayer el conselleiro de Obras Públicas de la Xunta de Galicia, que se van a invertir 600 millones de euros procedentes de la privatización de ENA, la Empresa Nacional de Autopistas, en la creación de esta infraestructura. Si es cierto, no sería la primera vez que hay divergencias entre ustedes —lo digo porque lo anunció en un debate parlamentario— y usted, que el lunes estuvo en A Coruña, desde luego no se refirió en absoluto a esa posibilidad.

En segundo lugar, el proyecto de ley promueve un modelo de gestión del dominio público que favorece las simples autorizaciones y licencias sobre el otorgamiento de concesiones tanto de obra pública como demaniales, artículo 106 y siguientes. Una parte importante de las operaciones de tráfico portuario, practicaje, remolcaje, amarre y desamarre de buques, servicios al pasaje de buques, servicios de manipulación y transporte de mercancías, entre los que se enmarca la estiba y desestiba, son considerados servicios básicos en el artículo 60 del proyecto, cuya prestación se atribuye de forma prioritaria al sector privado a través del otorgamiento de autorizaciones, de tal manera que las autoridades portuarias pasan a ocupar un papel subsidiario y subordinado.

En tercer lugar, la inhibición de los entes públicos se manifiesta de forma más extrema al acoger la posibilidad, muy criticada por el sector y por los representantes sindicales de los trabajadores, de la llamada autoprestación de servicios portuarios por parte del buque usuario, utilizando sus propios medios, favoreciendo a empresas navieras sin atender los mínimos requisitos de capacitación del personal para realizar tareas relacionadas con estos servicios. **(La señora vicepresidenta, Becerril Bustamante, ocupa la presidencia.)** Debe mencionarse también que el afán liberalizador de los servicios portuarios afecta a importantes servicios relacionados con la seguridad marítima y portuaria, de manera que se superponen las razones mercantilistas y economicistas a las garantías de seguridad que la gestión pública directa asegura. Creo, señor ministro, que en los últimos tiempos tuvimos ejemplos sobrados de la falta de seguridad. Eso de que menos impuestos más seguridad en el ámbito del transporte marítimo se ha demostrado que es absolutamente falso. Hay más impuestos y hay bastante menos seguridad marítima.

Se avanza, desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Galego, por una peligrosa senda cuyos resultados ya hemos visto en el caso del salvamento marítimo, en el que la privatización de servicios ocasiona problemas de eficacia para garantizar la seguridad marítima y se detecta una colisión de intereses que va en detrimento de la propia efectividad del servicio. Menciónense las escasas competencias que se reservan a las autoridades portuarias, competencias que se centralizan,

retornando a un modelo caracterizado por una intervención constante del ente público Puertos del Estado, que reduce la autonomía de los puertos y las posibilidades de participación en los mismos por parte de las comunidades autónomas. Es ilustrativo señalar cómo la elaboración de determinado desarrollo estratégico del sistema portuario se llevó a cabo con la aprobación del marco estratégico aprobado finalmente por el Ministerio de Fomento, en el que no se prevé participación alguna de las comunidades autónomas.

Se avanza también en una eliminación gradual de profesiones portuarias, eliminación que afecta a importantes colectivos de trabajadores altamente especializados, para favorecer la prestación de sus servicios a través de las propias empresas navieras o de terceras empresas, lo que originará una menor calidad en la prestación y una mayor precarización de las condiciones laborales. Podemos referirnos —ya lo hemos hecho— a la autoasistencia de los propios buques, que provocará una paulatina desaparición de las empresas de estiba y desestiba, o a la creación de esas agrupaciones de interés económico, en la disposición adicional sexta, que desnaturalizan el actual sistema de estiba y desestiba al tener como única finalidad la oferta de mano de obra portuaria a las empresas que no cuentan con personal suficiente; es decir que a estas agrupaciones de interés económico se les asigna de antemano un papel residual. Además, las funciones de seguridad del colectivo de celadores guardamuelles se reducen en el proyecto únicamente a unas vagas y aún por definir funciones de policía especial, lo cual anuncia que las funciones de seguridad en amplias zonas de los servicios portuarios podrán ser de nuevo privatizadas y podrán ser gestionadas de forma indirecta por empresas de vigilancia, seguridad y policía, en terrenos de dominio público y en puertos de interés general. Por tanto, se mantiene una situación de inseguridad jurídica y se elimina la homogeneidad del modelo de policía portuaria.

Finalmente, menciónese que el afán mercantilista que se imprime a este proyecto de ley, que exalta el carácter de infraestructura con vocación exclusivamente comercial de los puertos, implica subordinar otras competencias relevantes, competencias que titulan las comunidades autónomas, como pueden ser las de protección y conservación del dominio público marítimo-terrestre, subordinadas a las necesidades de funcionamiento y expansión de los puertos. En el artículo 131 del proyecto se mantiene y se refuerza la competencia exclusiva de las autoridades portuarias para autorizar obras de dragado en el dominio público portuario —y esto es muy grave—, sin necesidad de informe del órgano ambiental. Es decir que se excluye no ya a las comunidades autónomas sino incluso al propio Ministerio de Medio Ambiente. En A Coruña, señor ministro, también tenemos experiencias de cómo se las gastan las autoridades portuarias con el dragado general

del puerto y la posterior ubicación de esos lodos tóxicos en una balsa —la tristemente conocida balsa de Oza—, sin ninguna garantía de seguridad. Por otra parte, en el proyecto de ley el Ministerio de Fomento se atribuye importantes facultades para autorizar nuevas obras portuarias en zonas costeras de dominio público marítimo-terrestre, atendiendo en exclusiva a las necesidades e intereses portuarios, ahora con este proyecto de ley mucho más vinculados, mucho más subordinados a intereses privados, de nuevo sin tener en cuenta criterios medioambientales y sin tener en cuenta tampoco la opinión de la Administración competente en materia ambiental o en materia de costas.

En definitiva, señor ministro, este no es el modelo portuario que el Bloque Nacionalista Galego defiende. Nosotros defendemos un modelo caracterizado por una dirección e intervención públicas acentuadas, con una participación de las comunidades autónomas mucho mayor que la que se recoge en este proyecto de ley y con una planificación ordenada de las infraestructuras portuarias. Por esta razón, señor ministro, señorías, presentamos esta enmienda y pedimos la devolución del proyecto al Gobierno.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Gracias, señor Aymerich.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, señorías, la disposición transitoria tercera de la Ley 62/1997, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, mandaba y obligaba al Gobierno a que en el plazo de los tres primeros años de su vigencia presentase ante las Cortes un proyecto de ley de libertad tarifaria, pero transcurridos aquellos tres años el proyecto de ley no entró. El Gobierno se dio a continuación tres meses de prórroga legislativa en la ley de acompañamiento de aquel año, pero pasaron los tres meses y tampoco vino el proyecto de ley. La realidad es que como consecuencia de ello el Grupo Parlamentario Socialista, en su obligada constitucional labor de control al Gobierno, se vio obligado a presentar una interpelación de la que se derivó una moción. Aquella moción indicaba una filosofía, unas ganas de consenso, un deseo de profundizar en la autonomía de gestión de los puertos españoles, un deseo de ponerlos cada vez más al servicio del interés ciudadano y de la colectividad. Aquella moción que se aprobó prácticamente por unanimidad no se ha visto reflejada en voluntad política por parte del Gobierno y la realidad hoy se pone de manifiesto con las enmiendas a la totalidad que diferentes grupos parlamentarios estamos presentando.

Señorías, el rechazo del Grupo Parlamentario Socialista al proyecto de ley —señor ministro, le debe que-

dar claro— es total. Lo fundamentamos en múltiples razones que hemos expuesto con suficiente extensión en el texto que hemos presentado en el registro de la Cámara en forma de enmienda a la totalidad, constituyendo ésta una práctica procedimental del Grupo Parlamentario Socialista en proyectos de ley derivados de su gobierno. Lo hemos hecho en la Ley reguladora del contrato de concesión de obra pública; lo hemos hecho en la Ley de seguridad aérea; lo hemos hecho en la Ley del sector ferroviario y lo hacemos en la actual con la enmienda a la totalidad que, insisto, presentamos con suficiente extensión. Por el respeto que nos merece la ciudadanía española, por el respeto que nos merecen los servicios que se les han de prestar para que se cumplan los fines de igualdad en todo el Estado español y por el prestigio de las Cortes Generales no presentamos un texto de enmienda a la totalidad pobre para salir del paso. Con el criterio del Grupo Socialista, que podrá discutir el grupo mayoritario, presentamos un texto en el que se recogen los aspectos esenciales que nos llevan a discrepar de la posición del Gobierno y previsiblemente del Grupo Parlamentario Popular.

Señor ministro, cuando defiende los proyectos de ley usted invita permanentemente al consenso, a la cooperación y a la presentación de enmiendas parciales. Le voy a contar algo que no sé si sabrá. En la mañana de anteayer, en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados se ha dictaminado la Ley del sector ferroviario, importante ley que traspone a nuestro ordenamiento jurídico directivas comunitarias, importante ley que pretende regular de forma ordenada, razonable e integradora las políticas de transporte ferroviario. Señor ministro, su grupo parlamentario no nos ha aceptado ni una sola enmienda parcial. Resulta sorprendente el afán de la búsqueda de consenso que manifiesta el ministro en sus intervenciones en momentos equivalentes a estos, en momentos en los que defiende y presenta ante la Cámara un proyecto de ley, pero a continuación esa buena voluntad que manifiesta el ministro no se ve acompañada por actuaciones parlamentarias que conduzcan a un razonable —insisto— consenso. Por esta razón, señor ministro, nosotros hemos decidido presentar una enmienda a la totalidad a este proyecto de ley derivada de la importancia de los contenidos del mismo. Lo hemos hecho con el objeto claro de que no se enmascaren intencionalidades de distinta índole en los 132 artículos que lo integran y en las variadísimas disposiciones adicionales, transitorias y derogatorias. No tenga duda de que a esta enmienda a la totalidad le seguirá razonablemente un número importante, en esta línea ideológica, de enmiendas parciales. Señor ministro, en el próximo mes de septiembre —porque tenemos claro que la mayoría no va a aceptar la enmienda de devolución—, cuando se produzca la tramitación en la Comisión de Infraestructuras para dictaminar este proyecto de ley, tenemos claro que si se continúa en la misma línea que hasta el momento,

con los precedentes de esta semana a los que he hecho referencia, el Grupo Parlamentario Popular prestará escasa atención a nuestras enmiendas parciales.

Señor ministro, nosotros creemos que desde el punto de vista procedimental el proyecto de ley adolece de importantes valores parlamentarios democráticos en su tramitación. En primer lugar, se trata de un proyecto de ley legislativo de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Este proyecto legislativo tendría que venir acompañado de una memoria justificativa económica, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 de la Constitución y 109 del Reglamento del Congreso de los Diputados. Ciertamente es que ha venido acompañado por una memoria económica, pero la consideramos insuficiente, que no da satisfacción a los retos nuevos que plantea el proyecto de ley. Es un proyecto de ley en el que se crean y regulan unos tributos nuevos. La memoria económica que debería haber venido debía haber cubierto las exigencias derivadas de los conceptos y de los mandatos de la Ley de tasas y precios públicos para el establecimiento o la modificación de las cuantías de las tasas portuarias que se concretan en establecer el coste o valor del recurso o de la actividad de que se trata y la justificación de la cuantía de las tasas propuestas. Señor ministro, el proyecto de ley establece cuotas para las diferentes tasas que son muy variadas, son tasas nuevas, son nuevas figuras tributarias que modifican anteriores: la tasa del buque, la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo, la tasa del pasaje, tasas de la mercancía, tasas sobre la pesca fresca, sin que exista en la memoria económica ningún dato ni cálculo que justifique estas cuantías. Lo mismo pasa con la tasa de señalización marítima. La memoria económica que acompaña a este proyecto de ley es manifiestamente incompleta, limitándose a describir de forma resumida el contenido del mismo y a comprobar que las cuotas establecidas garantizan el mantenimiento de los ingresos económicos del sistema portuario y, en la medida de lo posible, el de cada una de las autoridades portuarias en varios supuestos de grado de concesión del espacio portuario.

Señorías, desde la perspectiva del Grupo Parlamentario Socialista la metodología lógica debería haber sido otra en la que se partiera de la cuantificación individualizada de los costes atribuibles a cada una de las tasas en cada puerto, de acuerdo con los elementos que el propio proyecto de ley establece para su cuantificación. En segundo lugar, entendemos que el proyecto de ley tenía que haber venido acompañado, y no lo ha hecho, del preceptivo informe del Consejo Económico y Social. El proyecto de ley, señorías, contiene disposiciones normativas muy importantes en relación con el servicio de carga, estiba, desestiba y descarga, tales como la propia transformación —esto es muy importante— de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico, o la nueva regulación laboral especial que trae. Estos conte-

nidos por sí solos justifican el que se produzca un informe del Consejo Económico y Social, y no ha venido. En tercer lugar, nosotros estimamos que el Consejo de Estado tenía que haber emitido también informe. ¿Por qué? Porque estimamos que hay una trasposición parcial de la directiva a la que el señor ministro ha hecho referencia, que es la Directiva 2000/59, de 20 de diciembre, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga. De la lectura de aquella directiva a la que estoy haciendo referencia se desprende que la herramienta fundamental prevista en la misma para el cumplimiento de sus fines se basa esencialmente en los regímenes tarifarios que apliquen los Estados miembros, y porque en el proyecto de ley donde se trasponen al ordenamiento español los aspectos tarifarios globales de la directiva y de recuperación de costes en la aplicación de la misma son las razones por las que nosotros estimamos que son complementarios a los contenidos de un real decreto previo que traspuso a nuestro ordenamiento jurídico los contenidos parciales de aquella directiva.

Señor ministro, estimamos que se trata de un proyecto de ley de intrincada lectura y de difícil comprensión. Es un proyecto de ley que arrastra numerosos errores técnicos e imprevisiones que hacen pronosticable su próxima e intensa judicialización y la necesidad de seguir utilizando por parte del Gobierno las sucesivas leyes de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado, como ha hecho en los últimos cinco años, para su aclaración y permanente corrección. Por parte del Gobierno se ha tenido un especial cuidado en transformar en el proyecto de ley toda la terminología al uso en el sector, sustituyéndola por otra seguramente de gran precisión política y jurídica — vamos a estimar que esa es la intención— pero de complicada utilización práctica. Le voy a poner algunos ejemplos. El antiguo canon de ocupación se denomina en el proyecto de ley tasa por ocupación privativa del dominio público portuario. Las tarifas portuarias se denominan tasas por utilización especial en las instalaciones portuarias. El canon de actividad pasa a ser denominado tasa por aprovechamiento especial del dominio público. Los servicios de estiba pasan a ser servicios y actividades de manipulación de carga. Gran parte de este esfuerzo y complejidad se podría reducir apreciablemente manteniendo o simplemente retocando la legalidad vigente que mantiene la titularidad de la prestación de esos servicios, a los que he hecho referencia, en el ámbito público y en el ámbito del derecho administrativo y se podrían remitir a desarrollos reglamentarios los detalles de su regulación. Por conseguir que los puertos sigan funcionando sensiblemente como en la actualidad —esa es nuestra aspiración en el mejor de los casos— y se mejoren en un futuro, que los servicios portuarios se presten por los mismos agentes y con la eficacia semejante a la actual, aunque privatizados

en su titularidad, es donde nos encontramos nosotros con una discrepancia de un proyecto de ley que contiene 19 disposiciones adicionales, 11 disposiciones transitorias, una derogatoria, cinco finales y 132 artículos.

Señor ministro, estimamos que en el proyecto de ley se utilizan palabras y estereotipos al margen de su significado o contenido con los que se induce a un alto grado de confusión. Por lo visto el Gobierno ha descubierto que se pueden decir unas cosas y hacer las contrarias o simplemente modificar la terminología e introducir nuevos parámetros. Baste señalar algunos ejemplos. Primero, se proclama a los cuatro vientos la privatización de algunos aspectos que ya están privatizados pero se privatiza la titularidad de los servicios públicos, que es el hecho más grave de los contenidos de este proyecto de ley. Segundo, se establece un marco de titularidad privada de estos servicios portuarios cuyos funcionamientos se regulan con tal intensidad que resultan incompatibles con el principio constitucional de libertad de empresa que, parece ser, inspira el contenido del proyecto de ley. Se intenta también combinar los conceptos de tasa y de libertad tarifaria, camuflando éste en un bosque de criterios indeterminados para la aplicación de las tasas. La Ley de 1997 impulsaba la libre competencia. No hay posibilidad de libre competencia interportuaria con este encorsetamiento de tasas. No va a haber libertad tarifaria con el proyecto de ley que remite el Gobierno. El principio de equivalencia de las tasas se ve afectado por los de rentabilidad y autofinanciación, incluidas las inversiones. La financiación de las inversiones en infraestructuras se contempla con recursos públicos generados por las autoridades portuarias a la hora de calcular las tasas, pero a la vez se contempla su financiación privada con compensación a través del otorgamiento de otras concesiones. Se afirma que las concesiones y autorizaciones son improrrogables, pero luego el proyecto de ley trae de una forma potente una serie de mecanismos para poderlas prorrogar. Se prohíben determinados usos en los puertos, usos hoteleros, líneas aéreas de alta tensión, pero siempre aparece una cláusula en la que se permite un escape para que se autoricen excepcionalmente. Se afirma que los contenidos del proyecto de ley son acordes con los criterios de la Unión Europea, pero se ponen de forma tergiversada.

Señorías, nos preocupa profundamente que el proyecto de ley traiga todo un mecanismo distorsionador de una realidad en la que se podría haber profundizado. Nos preocupan muchos de sus contenidos que se han expresado por alguno de los intervinientes que han defendido enmiendas a la totalidad. Existe una relevante incoherencia en el proyecto de ley entre la naturaleza jurídica de las autoridades portuarias, que desde nuestro grupo parlamentario deseamos que se doten de gran autonomía y descentralización, y sus competencias de gestión, que se reducen sensiblemente al quitar a las autoridades portuarias la titularidad de los servicios

portuarios. Debe quedar claro que el Grupo Parlamentario Socialista no defiende que el modelo organizativo de los puertos españoles deba transformarse en el caso de la estructura de las autoridades portuarias en entes públicos empresariales, o en el caso del ente Puertos del Estado en un organismo autónomo, ni que se reinventen mecanismos anteriores. Lo que sostenemos claramente desde el Grupo Parlamentario Socialista es que no está justificada una privatización formal de los servicios portuarios de motivación exclusivamente ideológica, es decir, sin que exista una justificación objetiva de gestión, que no añade nada al funcionamiento actual de los puertos en los que los servicios portuarios se están prestando ya por empresas privadas por el procedimiento de gestión indirecta autorizada, como se recoge en la propia exposición de motivos del proyecto de ley, donde dice textualmente: Servicios que se vienen prestando en régimen de competencia con alto grado de eficiencia y rentabilidad por el sector privado y que debilita la posición reguladora y controladora de la Administración portuaria, sobre cuya conveniencia existe una amplia experiencia en los propios servicios portuarios y una de cuyas consecuencias naturales o lógicas debería ser la reconsideración de la propia naturaleza jurídica de los organismos portuarios, aplicando el doble criterio general de que la organización debe adaptarse en cada caso a la función a desarrollar y de la ventaja de aplicar modelos organizativos generales y de acogerse a la normativa general frente a la alternativa de crear otros específicos o particulares como hacen ustedes.

Señorías, las autoridades portuarias tienen la obligación y se les deben dar los instrumentos para que lideren y conformen la oferta portuaria que es única y que incluye una diversidad de agentes públicos y privados en su entorno, en ocasiones con intereses contrapuestos; en modo alguno a las autoridades portuarias se les debe llevar a que jueguen exclusivamente el papel que se les confiere desde el proyecto de ley, limitándoles exclusivamente a jugar el papel de arrendatarios de suelo portuario como función esencial. Señorías, tenemos que remarcar una serie de conceptos. La Constitución española establece muy claramente que los puertos son de titularidad pública, los puertos contienen infraestructuras y servicios que se prestan en ellos. Las infraestructuras y los servicios son de titularidad pública y con los contenidos del proyecto de ley, por ejemplo, en las sociedades de estiba, participadas en un 51 por ciento por la Administración general del Estado, se les obliga a renunciar a esa participación, se convierten en entidades —con una nueva terminología— de titularidad exclusivamente privada, sin dar la posibilidad a las comunidades autónomas de que si el Estado renuncia a esa participación que sea la comunidad autónoma quien participe. Les garantizo que si las comunidades autónomas —y eso es deseable; nosotros lo veríamos mejor— aceptan el control del 51 por ciento en lugar

de que quede en manos de entidades privadas que participen en la vida comercial en los puertos, al menos la comunidad autónoma y la Administración del Estado, ambas, sin duda alguna representarán y defenderán el bien público. Por eso, señorías...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Señor diputado, permítame que le recuerde, al igual que ayer a última hora, que rebasa el tiempo. Antes de que continúe y continúe quiero que lo tenga en cuenta su señoría.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señora presidenta, la enmienda de totalidad que nosotros hemos presentado contiene argumentos explicativos suficientes de la posición de este grupo parlamentario. Este grupo parlamentario rechaza la globalidad del proyecto de ley. El proyecto de ley podía haber tenido un contenido centrado exclusivamente en la regulación económica, en el sistema de cobro por la prestación de servicios para salvar las resoluciones del Tribunal Constitucional en lo que se ha referido al problema de cobro de prestación de servicios, y haberlo dejado para otras oportunidades posteriores a medida que las políticas de liberalización del transporte en el seno de la Unión Europea se fuesen consolidando siguiendo las directrices de los contenidos del Libro Blanco del transporte, y no meteríamos a la estructura portuaria española en el lío en que la vamos a meter si este proyecto de ley sigue adelante. Se produce de forma lamentable la titularidad de la gestión de los puertos españoles, que nosotros no podemos compartir en modo alguno.

Nada más, señora presidenta, señorías. Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Muchas gracias, señor Segura.

Para la defensa de la enmienda de texto alternativo, por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señora presidenta.

Nuestro grupo ha presentado al proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general una enmienda de totalidad con texto alternativo. Es un texto alternativo que, como verán a lo largo de mi explicación, más bien de la mitad al final, tiene una motivación muy concreta.

Uno de los pilares básicos que sustentaba la reforma profunda que supuso la vigente Ley 27/1992 en el modelo portuario anterior ha sido la potenciación de las autoridades portuarias, dotándolas a tal efecto de autonomía de gestión y de criterios empresariales. Lo citaba ya esta ley en su preámbulo. También en la exposición de motivos de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, que modificaba la anterior, se trata de incrementar la citada autonomía de gestión, siendo buena prueba de

ello las siguientes afirmaciones. Se decía en su exposición de motivos: Para ello resulta recomendable profundizar en la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias, que ya tienen personalidad jurídica y patrimonio propio y plena capacidad de obrar, fomentando el desarrollo de la organización profesionalizada, ágil y adaptada a las peculiaridades de cada puerto, capaz de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales. Reforzar la autonomía funcional y de gestión de las autoridades portuarias para que desarrollen su actividad con procedimientos de gestión empresarial, sin perjuicio de los necesarios mecanismos de control y coordinación, son citas que figuraban también dentro de la exposición de motivos de estas leyes anteriores. Concretamente, la de 1997 cierra su exposición de motivos con unas frases que dicen: Todo ello en un régimen de autonomía de gestión de las autoridades portuarias, reflejado en su plena capacidad para desarrollar las políticas portuarias y de inversiones comerciales de organización y servicios y de recursos humanos, que les permita ejercer su actividad con criterios empresariales. Esto marca el esquema de cómo se creía en aquellos momentos que deberían funcionar los puertos de interés general.

Si partimos de este contexto normativo vigente, debe convenirse en que el proyecto de ley que se examina en este trámite de debate que ahora empezamos, cuyo motivo es solucionar el problema tarifario que existe actualmente y clarificar la prestación de los servicios portuarios, se ha aprovechado para introducir otras reformas de más calado respecto a las que nosotros tenemos muchas dudas o que en todo caso necesitamos enmendar, como así vamos a intentar hacer durante el debate de todas las enmiendas parciales. No obstante, debe decirse también que se ha hecho un gran esfuerzo para solucionar el problema tarifario, verdadero *leitmotiv* de la ley, reconsiderando el marco jurídico de las tarifas portuarias, con el fin de solucionar este aspecto, decía, y con la justificación en la adaptación de una normativa nacional a la futura directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios, directiva que verdaderamente todavía presenta toda una serie de dudas porque tiene muchas discusiones en su trámite.

Nosotros estamos dispuestos a trabajar duramente en la búsqueda de consensos y acuerdos durante el debate de las enmiendas parciales. Hoy el señor ministro nos ha ofrecido diálogo, aunque más que ofrecimiento de diálogo lo que hace es reiterarlo. Como digo, pensamos trabajar duramente en ello, aunque también he de comentar que en el diálogo que mantuvimos a cerca del sector ferroviario tuvimos nuestras pegas. En fin, esto fue ayer y ahora estamos en otra cosa. Nosotros vamos a presentar muchas enmiendas parciales, en el conocimiento de la voluntad de resolver los problemas que han demostrado ya personas responsables autorizadas del ministerio.

La fecha en que viene este proyecto no es oportuna. Parece que el proyecto de ley llega de forma precipitada. La reforma quizá no debería hacerse hasta que se apruebe definitivamente la directiva. Ya se ha citado aquí que el proyecto llega huérfano de algunos informes y básicamente huérfano de que la directiva esté aprobada. La fecha es mala, se acaba una legislatura y en leyes de tanta trascendencia, de tanto calado —aquí está apropiada la palabra— es difícil trabajar a fondo y nos podemos encontrar con que si la ley avanza, que puede avanzar por la mayoría existente, tenga sus inconvenientes respecto a lo que definitivamente se apruebe en la directiva que puede hacer cambiar alguna de las cosas del texto que se nos presenta. Por ello, hubiese sido interesante adaptarla de otra manera, por ejemplo, si se requiere solucionar el tema tarifario, que se haga, pero dejando pendientes algunos temas. De todas maneras, presentamos un texto alternativo que quiere expresar que hay un modelo más allá del propuesto.

El camino de la liberalización deseable para el modelo portuario pasaría también por un modelo de puertos total y realmente autónomos, en el que las autoridades portuarias se configuren como concesionarias por parte del Estado del dominio público portuario, gestionando el puerto bajo el paraguas de una sociedad estatal en la que tengan cabida todos los intereses en juego. Los intereses en juego podrían ser: El Estado, la correspondiente comunidad autónoma, las administraciones locales y nosotros creemos que también podría estar dentro del sector privado. Este avanzado modelo, no obstante, requiere de una profunda reflexión. Hemos presentado esta enmienda que pretende dejar constancia escrita en sede parlamentaria de que puede existir un sistema portuario que vaya más allá de lo que fija la actual ley y del proyecto que hoy debatimos.

En la exposición de motivos de la ley expresamos una serie de puntos y se esboza en el texto de la misma cómo podría ser, llegado el momento de abordar esta reforma, el nuevo marco jurídico que garantice que los puertos de interés general continuarán desempeñando un papel fundamental en nuestra economía. **(La señora vicepresidenta, Mariscal de Gante Mirón, ocupa la presidencia.)** Para ello se hace imprescindible continuar avanzando en la modernización de la Administración portuaria y en la liberalización de los servicios portuarios, sin perjuicio de revisar la regulación de las tarifas con vistas a un futuro escenario en el que sea posible establecer finalmente la ansiada libertad tarifaria. Una mejora de la competitividad de los puertos pasa necesariamente por un incremento de la capacidad de estos de autogestionarse. La competencia en el ámbito portuario no ha de limitarse únicamente al interior de un mismo puerto o entre los puertos de los diferentes Estados de la Unión, sino que ha de darse entre puertos de un mismo Estado. En el caso español implica revisar los principios que rigen el funcionamiento y

la actual estructura de la Administración portuaria estatal. En cuanto a lo primero, hace falta definir unos principios generales que permitan que los organismos portuarios puedan actuar con verdadera capacidad de decisión y dinamizar su gestión de forma competitiva. En estos principios ha de basarse la gestión de los puertos, eliminando los últimos resabios de funcionamiento burocrático lento sujeto a interrupciones y a duplicidades de trámites que suponen determinadas actuaciones. En cuanto a lo segundo, por una parte, es preciso adecuar el Estatuto de los organismos gestores de los puertos a la realidad de estos; por otra, es necesario racionalizar las funciones de tutela que se ejercen sobre ellos precisamente en aras a la eficacia de esta gestión.

El modelo de gestión actual ha demostrado ser eficiente, pero también mejorable. La realidad de los puertos que integran el sistema portuario ha venido a corroborar un hecho que no puede ignorarse. No obstante, considerados en su conjunto, los puertos de interés general son una pieza clave de nuestra economía. Considerados por separado, no todos tienen el mismo peso, ni presentan la misma problemática. En determinados supuestos, dado el volumen de tráfico que tienen algunos puertos, cuentan con las inversiones que precisan y su posición en el contexto internacional, en el que hay una competencia muy intensa, en suma, la masa crítica de su negocio exige un tratamiento diferenciado que permita la inmediata toma de decisiones desde el mismo puerto, sin que sea preciso llevar a cabo la tramitación de complicados expedientes burocráticos propios de administraciones de otra entidad. Por este motivo, el presente texto prevé la diferenciación en el sistema portuario de dos grandes tipos de puertos. Esto no quiere decir que califique los puertos como de primera, segunda o tercera, como antes citaba el señor ministro. El Gobierno es quien va a fijar en realidad esta clasificación, en lo que nosotros creemos. Por una parte, deben estar aquellos puertos cuya importancia estratégica en la economía del Estado hace deseable dotarles de un régimen de gestión aún más autónomo que el que actualmente tienen las autoridades portuarias y, por lo tanto, podrían ser puertos de interés general con régimen especial. Por otra parte, estaría el resto de puertos de interés general, para los que el modelo de gestión actual es en estos momentos suficiente, sin perjuicio de que puedan y deban evolucionar hacia una situación como la anteriormente descrita. Ello se traduce en una mayor descentralización administrativa y en una reducción de la dimensión del sector público portuario, en beneficio de una mayor capacidad de decisión de los mismos puertos. Así, para los puertos del primer grupo, se avanza en la racionalización de la función del ente *holding*, limitando sus funciones a las de recabar la información pertinente sobre la gestión desarrollada por las correspondientes autoridades portuarias; entidades públicas portuarias estatales que han de funcionar con la mayor autonomía posible. La determi-

nación de estos puertos con importancia estratégica habrá de hacerse por el Gobierno, previo informe de la respectiva comunidad autónoma. No obstante, el texto que nosotros presentábamos incluía una relación con unos puertos a título informativo, pues corresponde al Gobierno definir esta cuestión.

Se me está acabando el tiempo, pero me gustaría citar que en nuestro texto también hablamos del tema de las tarifas y del impulso liberalizador que tienen que tener los servicios. El texto, en cuanto regulador de la materia tarifaria y la problemática existente en torno a este tema, con motivo de la sentencia del Tribunal Constitucional, pretende resolver la cuestión —aunque no sé si lo logramos— a través del esbozo de un sistema que consideramos mejor y que podría ser muy beneficioso, introduciéndolo mediante enmiendas, siempre que la reforma no hubiese tenido la urgencia de fechas que tiene. Con enmiendas parciales será difícil encajarlo, aunque si hay que adaptar algún tema de la directiva en el futuro, se podría debatir esa posibilidad. Por ello, nosotros creemos que nuestro texto era una buena opción —para que constase por escrito en sede parlamentaria— y que no sustituiría del todo al que se ha presentado actualmente. Si el Gobierno reconsiderase el texto actualmente presentado, daría lugar al estudio profundo de todos los conceptos del sistema tarifario, que es lo que verdaderamente urge en todo el amplio esquema de reforma de los puertos de interés. Necesitaríamos un debate y un diálogo más sosegado y mucho más amplio al que permiten las fechas de final de la legislatura. Quizá en la próxima legislatura seamos más afortunados y entraremos de lleno en este tema.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Sedó.

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

En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Coalición Canaria ha valorado muy positivamente la necesidad de este proyecto de ley que nos trae el Gobierno de la mano del Ministerio de Fomento, cuya presentación ha hecho aquí el señor Alvarez-Cascos como ministro de este ramo administrativo. Qué decir de un proyecto de ley que trae 132 artículos, de la densidad de los mismos y de las competencias que trata de abarcar en ellos, acompañado de una serie de disposiciones finales, disposiciones transitorias y disposiciones adicionales que constituyen una globalización que supera incluso en muchos aspectos y perfecciona la Ley de Puertos y de la Marina Mercante que hace diez años habíamos votado en este Parlamento. Si nos basamos en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, en

estos diez años de experiencia y en lo que ha ocurrido en la globalización de los transportes públicos, fundamentalmente en esta área de los transportes marítimos nosotros valoramos positivamente la necesidad de este proyecto de ley y que venga a dar una nueva impronta, con unos giros muy significativos que ahora diré. Por entender precisamente que este proyecto de ley es imprescindible y necesario y satisface su articulado en muchos aspectos lo que Coalición Canaria viene defendiendo —y esperamos que en los trámites de ponencia, de Comisión y subsiguientes en esta Cámara o en el Senado se puedan incorporar sobre todo a los que me referiré, dedicados al título III, De los servicios en los puertos—, nuestro voto va a ser en este trámite en contra de todas las enmiendas de totalidad o de devolución que se han presentado en defensa de la necesidad de este proyecto del Gobierno. No creemos oportuno, por la aceptación de enmiendas que nos parecerían improcedentes e inconvenientes, demorar ni paralizar la dinámica económica y social que se está produciendo en todos los puertos españoles.

Canarias, como comunidad archipelágica, con las siete islas del Archipiélago y las dos islas capitalinas, por extensión insular, tiene la red más numerosa y la suma de tonelaje de registro bruto de mercancías más importante. Es la comunidad autónoma con mayor número de puertos tanto con dependencia de la autoridad portuaria estatal como autonómica y de puertos menores, lo que la convierte en una necesidad vital para su relación económica y social en la conexión con todas las redes de los puertos españoles peninsulares y no solamente con los puertos europeos, sino internacionales. Por tanto, valorando nuestra responsabilidad para una buena gobernabilidad de toda la red de puertos del Estado y con la valoración especial que estamos haciendo de los puertos canarios, nos comprometemos a contribuir a un buen gobierno del Estado español. Ahí está el testimonio que vamos a dar con nuestro apoyo y nuestro voto.

Los puertos para nosotros no son solamente una cuestión puramente territorial como pudieran ser los puertos deportivos, que están en una competencia autonómica, sino que generamos una economía de escalas. Entendemos que este proyecto que hoy se nos ofrece aquí tiene, como bien se señala, y lo ha dicho el señor Alvarez-Cascos, ministro de Fomento, cuatro grandes pilares para entender lo que es una nueva ley de regulación en el régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. En primer lugar, regular el régimen económico del sistema portuario estatal. No hemos encontrado en estas enmiendas de totalidad unos motivos que justifiquen un rechazo a toda esta parte del régimen económico del sistema portuario estatal, porque vamos a entrar también con las liberalizaciones que trae un sistema competencial. ¡Allá los empresarios y las empresas que tengan que utilizar los puertos para el tránsito de entrada o de sali-

da de sus mercancías! El segundo pilar en que se establece el sistema es el régimen de planificación presupuestario, tributario, de funcionamiento y control. ¿Vamos a estas alturas de los tiempos y dentro de la globalización de la economía a tener que poner restricciones a un régimen de planificación presupuestario? Se ha de planificar dentro de una red portuaria, no solamente en nuestro caso del archipiélago canario, no sólo en las líneas de cabotaje sino en las líneas de tránsito internacional, bien en la Unión Europea bien con otros países que nuestra posición geográfica nos limita, porque para toda España este proyecto de ley tiene una gran importancia, señora presidenta, señorías, y para Canarias incluso trasciende toda esta importancia, por lo que nos felicitamos y damos por bienvenida la oportunidad de este proyecto de ley. El tercer pilar, en el que nuestra insistencia se va a hacer sentir sobre todo con enmiendas, es la prestación de servicios, y el cuarto sería el del dominio público portuario estatal.

Me quiero fijar fundamentalmente, señora presidenta, en el título III. Cuando en el título III estamos hablando de la importancia de los puertos, encontramos algo que nos diferencia de la red de puertos del territorio peninsular español. Nos parecería más adaptable la de las Islas Baleares, pero con la dimensión extraordinaria, cualitativa y cuantitativamente, que tienen los puertos canarios. Nuestra situación periférica respecto a la Península, las grandes concentraciones económicas e industriales, la cuestión de las economías de escala que se generan precisamente aquí, el hecho de tener cámaras de Comercio, Industria y Navegación —que en muchas comunidades autónomas solamente pasan de la denominación de Industria y Comercio cuando tienen puertos que están abiertos a este tránsito de mercancías— obligan a que tengamos que hacer una adaptación.

Cuando en este proyecto de ley se habla de algo tan importante como es la situación del tercer punto programático del mismo, es decir, la prestación de servicios, queremos hacer una observación. Aquí, en los servicios de estiba y desestiba es fundamental que exista una compenetración y una armonía. También vamos a apoyar, y lo queremos destacar, el principio de liberalización que trae este proyecto de ley. Sustraer ya del Estado una competencia de patrono de todo este sistema y traslada esta responsabilidad y esta competencia a los operadores privados comerciales que hay en los puertos. Vamos a ver, ¿se nos ocurriría, en estos momentos, comparándolo con el del tráfico aéreo, que el *handling* que se ejerce por las compañías comerciales privadas de aviación en los aeropuertos fuera una competencia del Estado? ¿Que tuviera que administrar el Estado la carga y descarga de maletas y equipajes en los aviones, la estiba en los mismos a este respecto? ¿Por qué ha de ser así si en el área aeronáutica, en el área de los aeropuertos, toda esta cuestión está dentro de una línea plena de privatización y de responsabili-

dad, y a ninguna empresa aeronáutica se le ocurre tener un mal *handling*, porque daría una imagen negativa en todas las operaciones comerciales y de cualquier otro tipo que se ejerzan? Vamos a tener, por tanto, este grado de responsabilidad.

Mi grupo va a presentar amplias enmiendas perfeccionadoras sobre esta cuestión, porque nos interesa garantizar una paz social. Señorías, una huelga de servicios portuarios, de estibadores, en los puertos de Barcelona, Bilbao, Sevilla o La Coruña no tendría la repercusión sobre la población y el abastecimiento que tendría en los puertos canarios. ¿Por qué? Porque nuestra entrada de mercancías por ellos es única, mientras que en los otros puertos peninsulares la entrada de mercancías y abastecimiento de alimentos si no se puede hacer por vía portuaria se hará por vía terrestre, por ferrocarril, por camión o por cualquier otro sistema de transporte que se haga por tierra. De ahí que a nosotros nos interese tener muy reconocidos a todos los colectivos sindicales o profesionales de los estibadores portuarios para que exista una relación contractual, vía convenio, con las empresas que utilizan el puerto. Nos parece muy adecuada esta norma de liberalización que trae el proyecto. Sobre todo, creemos que haber entrado con vigor y valor en todo este título III de los servicios de asistencia en los puertos es importante y queremos aprovechar este instrumento que viene a liberalizar la prestación de servicios, que es uno de los nudos gordianos donde con frecuencia nos hemos encontrado con problemas con la Administración estatal, en los casos de conflicto colectivo, de huelga, y que tenemos que resolver por una vía acorde con una economía libre de mercado. Cuando nos encontramos con la liberalización de la prestación de servicios portuarios y lo que esto implica para el Estado, a través de las autoridades portuarias, debemos pensar en abandonar el sistema actual de gestión; así lo indica todo un proceso de racionalidad. La concepción del Estado como agente económico directo —promotor, catalizador y garante de los derechos de propiedad y de la libertad de las empresas— queda garantizada en este proyecto de ley, y, por tanto, debemos centrar la actividad oficial en el funcionamiento y desarrollo de las políticas que favorezcan la estabilidad que pretendemos.

El proyecto de ley prevé la liberalización de todos los servicios portuarios básicos, sin excepción; y por eso nos oponemos a las enmiendas de totalidad. Esto es importante porque si hacemos una especie de cotos de reserva estaríamos propiciando una falta de equilibrio o de simetría en la regulación, por ejemplo, de la estiba y desestiba, y en la de los servicios portuarios en general.

Quiero destacar finalmente, señora presidenta, entre las innovaciones que trae este proyecto de ley, la que corresponde a que lo que ahora es un servicio público de titularidad estatal pasa al ámbito de la responsabilidad empresarial. El tiempo hará honor, por vía de la competencia, a la claridad que el proyecto pretende en

todos los aspectos.

Coalición Canaria motivará la discusión sobre esta administración de los puertos, mediante la presentación de enmiendas, en los debates de ponencia y de Comisión, para las que esperamos la mejor receptividad del Ministerio de Fomento y del Grupo Parlamentario Popular. Esto nos lleva a apoyar hoy este proyecto de ley del Gobierno, por las razones que he dicho, y a votar en contra de las enmiendas de totalidad de devolución, que supondrían, de aceptarse en la Cámara —lo que no ocurrirá, espero—, una situación de inmovilización y de pérdida de oportunidades, teniendo en cuenta la globalización del transporte marítimo.

Nada más. Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Mardones.

Señor Otxoa, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV.)

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, señor ministro, los anteriores intervinientes que han defendido sus enmiendas a la totalidad han hecho una disección completa de la ley, así que no voy a insistir mucho en esos puntos para no ser reiterativo. Sí quiero dar un enfoque diferente, que será el del Grupo Parlamentario Vasco en el Congreso.

Todos sabemos que la política europea de transportes trata de vincular los distintos modos de transporte garantizando la intermodalidad. Su concreción respecto al transporte marítimo se dibuja, en la viabilidad de su integración, con las vías fluviales y con el ferrocarril. El Libro Blanco sobre la política europea de transportes hasta 2010 propone fomentar los servicios marítimos intereuropeos e incluir algunos de ellos en la red transeuropea, al igual que las autopistas o los ferrocarriles. Han de elegirse líneas marítimas entre puertos europeos, que fomentarán las redes entre los Estados miembros. La base de desarrollo de este tipo de transporte es el principio de competencia controlada, favoreciendo servicios portuarios con una buena relación calidad/precio. A ello se dirigen las normas comunitarias, que permiten a los prestadores de servicios acceder al mercado de los servicios portuarios. Además, conviene simplificar las normas de funcionamiento de los puertos, evitando que la autoridad portuaria sea juez y parte en la gestión de los mismos.

Europa apuesta por unas prestaciones comerciales integradas y eficaces: la habilitación de una ventanilla única que permita expediciones intermodales y la utilización del transporte marítimo y fluvial fiable y flexible. Estas reflexiones se concretan en la posición común de las comunidades europeas —61/2002, del Consejo—, con vistas a la adopción de la directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios; directiva que, como ya se ha dicho, tiene dificultades

insalvables, de momento, para su aprobación. La posición común europea diseña la libre prestación de servicios portuarios en puertos de mar, y únicamente podrá restringirse esta por causas ligadas a la disponibilidad de capacidad y de espacio, a la seguridad del tráfico marítimo o a la política de desarrollo del puerto; reconoce que existe un deber de respeto a los requisitos de seguridad, protección del medio ambiente y obligación del servicio público e instaura la separación entre prestación de servicios y gestión de infraestructuras portuarias, de forma que los prestadores de servicios tendrán acceso sin discriminación a la infraestructura portuaria en la medida necesaria para el desarrollo de sus actividades. Se define a la autoridad portuaria u organismo gestor del puerto como aquél que tiene a su cargo la administración y gestión de las infraestructuras del puerto y la coordinación y control de los operadores con actividad en el puerto o sistema portuario considerado. Este organismo gestor puede estar formado por varios organismos separados. Dice que puede haber, por tanto, una o varias autoridades con competencia para conceder las autorizaciones, limitar el número de prestadores de servicio, velar por la neutralidad del proceso de selección, desarrollar la política del puerto u ordenar el servicio de practica. Insisto en que puede haber una o varias autoridades.

Hasta aquí parece que todos estamos de acuerdo en los diagnósticos y en las medidas a adoptar respecto a los puertos, pero he aquí, señorías, que el Gobierno presenta este proyecto de ley en el que aunque en su parte expositiva parece recoger este espíritu del Consejo de Europa, en su contenido y a nuestro juicio lo incumple; lo incumple porque existe en el proyecto de ley de referencia una finalidad no declarada, cual es la de menoscabar o condicionar las competencias de los órganos de gobierno de las actuales autoridades portuarias, cuya autonomía de gestión queda seriamente mermada, trasladando sus atribuciones, de hecho, a favor del Ente Público Puertos del Estado. Se puede afirmar que el nuevo texto legal no modifica expresamente las competencias del consejo de administración o del presidente de las autoridades portuarias reconocidas por la vigente Ley de Puertos, excepto en materia de recursos humanos que pasa a ser competencia de Puertos del Estado. Sin embargo, son innumerables las disposiciones del proyecto de ley hoy discutido, especialmente en materia de presupuestos, de servicios portuarios o de dominio público, como con posterioridad se indica con más detalle, que supeditan la tramitación correspondiente a la autorización o el informe de Puertos del Estado, en muchos casos vinculante o favorable, lo que deja vacías de contenido las funciones de los citados órganos de gobierno que, en muchas ocasiones, se verán relegados a ser meros sancionadores o validadores de los respectivos expedientes.

Por el contrario, nuestro grupo entiende que, siguiendo la normativa comunitaria, la legislación de

los distintos Estados que forman la Unión debe hacer primar la autonomía de los entes portuarios con modelos de gestión y con criterios empresariales, así como incentivar la libre competencia entre los puertos marítimos. Sin embargo, el articulado del proyecto opta por una regresión en materia de autonomía competencial por medio de la introducción de trámites y controles, numerosísimos, a través de la entidad centralizadora, burocratizadora y que personifica en el Ente Público Puertos del Estado, a quien se dota de nuevas y mayores funciones acompañadas de un notabilísimo incremento de sus presupuestos; se le encomienda, insisto, todo ello, lo uno y lo otro, a expensas siempre de las autoridades portuarias y de sus aportaciones económicas. Este nuevo marco de competencias es un grave error, a nuestro juicio, que desvirtúa el referenciado acervo liberador comunitario que deshace los últimos avances legislativos del sector, especialmente los obtenidos y operados por medio de la Ley de Puertos de 1992, que reconocía la efectiva autonomía de gestión de las autoridades portuarias, y su modificación de 1997, que refrendaba su autonomía funcional y de gestión, haciendo copartícipes de su gerencia en un proceso descentralizador a las comunidades autónomas, debiéndose hacer igualmente alusión a los antecedentes históricos referidos a los estatutos de autonomía de los extintos puertos autónomos, entendiéndolo todo ello como autonomía para el ejercicio de los propios intereses y funciones reconocidas por la ley.

Las autoridades portuarias, señorías, deben ser autónomas, esto es, plenamente responsables de sus resultados económicos, de la ejecución de sus planes de inversiones, de su organización, servicios y recursos humanos; esto es, autonomía, como decimos, para el ejercicio de sus propios actos, teniendo como límite aquellos que excedan de las competencias que no les sean reconocidas expresamente. Todos estamos de acuerdo en que los puertos y su desarrollo constituyen una parte esencial del sistema de transportes, tanto a nivel estatal como autonómico, además de su estrecha relación con la ordenación del territorio y su ligazón con la actividad ciudadana de allí donde se ubiquen. Por nuestra parte creemos que una gestión centralizada de los puertos de interés general, aun admitiendo la necesidad de una gestión básicamente unitaria, no puede desplazar totalmente la presencia de las comunidades autónomas que, en virtud de sus títulos competenciales, deben ver su participación en la gestión como una modulación de la excesiva centralización. Por tanto, defendemos no una total fragmentación de la gestión, sino una verdadera participación en la misma, una valoración mayor del papel autonómico en virtud de la vinculación y enraizamiento de los puertos de interés general en el territorio y de la estrecha relación entre el marco de la ordenación urbanística y del puerto. Cuando avanzamos en las reflexiones en torno al proyecto, éstas nos llevan a observar la confluencia de

títulos competenciales sectoriales, tanto estatales como autonómicos, que debieran provocar intervenciones multiniveles. Nos referimos a las competencias exclusivas estatales en materia de marina mercante, obras públicas de interés general, defensa, transportes, sanidad exterior, o para el establecimiento de bases en materia de medio ambiente. Títulos que confluyen con los autonómicos propios en sectores como transportes marítimos con respecto al criterio territorial, transportes marítimos limitados a los que se dan entre puntos de la misma comunidad autónoma o del territorio, urbanismo, espacios naturales, protección del medio ambiente, ejecución en vertidos y salvamento marítimo, competencias autonómicas que chocan con las establecidas en esta ley.

En definitiva, tenemos graves dificultades desde el punto de vista autonómico. El proyecto de ley separa las funciones de provisión y gestión de espacios de dominio público que corresponden a la autoridad portuaria de la prestación de servicios portuarios básicos, que pasan a ser responsabilidad del sector privado, actuando la autoridad portuaria con carácter subsidiario y para unos concretos servicios. Por otro lado, el proyecto adapta el régimen económico de prestación de servicios y de gestión del dominio portuario, en lo que al marco tarifario se refiere, a la sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, sobre las prestaciones patrimoniales de carácter público y se orientan hacia una mayor autonomía financiera y de gestión de las autoridades portuarias, ampliando el panorama de competencia interportuaria. Estas pautas claramente indicadas en el proyecto llevan a dos reflexiones: que el Estado renuncia a la reserva de la gestión directa de la mayoría de los servicios que se van a prestar en los puertos y, por tanto, se produce el hecho contemplado en el Estatuto de Autonomía del País Vasco en su artículo 12.8. En él se contempla que para que la Comunidad Autónoma del País Vasco asuma la ejecución de la legislación sobre puertos de interés general, requiere que la autonomía organizativa de gestión que se preconiza, propia en cada puerto, quede en entredicho cuando se analizan las competencias del Ente Puertos del Estado. Si Puertos del Estado renuncia a sus competencias, según este artículo del estatuto de autonomía, deben pasar al Gobierno vasco y no liberalizarse directamente.

Evidentemente, tenemos problemas en el capítulo 2, en cuanto que nosotros entendemos que es censurar la modificación en materia de nuevos recursos económicos adscritos a Puertos del Estado, que viene sustancialmente a dotarse con cargo a las autoridades portuarias. Consideramos desacertada la redacción del artículo 13, regulador del fondo de compensación interportuario, que sustituye al actual fondo de financiación y solidaridad y que se nutre entre otros ingresos con hasta el 12 por ciento de los recursos generados por las operaciones de autoridades portuarias. En cuanto a las

tasas portuarias, entendemos que es claramente desacertada la configuración que se hace de los coeficientes correctores de las mismas. En relación con el régimen de planificación presupuestaria tributaria de control, también tenemos objeciones, pero, dada la escasez de tiempo y como esos temas se han tocado por otros intervinientes, no queda más remedio que pasar sobre ello. Tendremos tiempo de discutir sobradamente en la Comisión, a la que parece que indudablemente será llevado este proyecto. No voy a decir nada de la gestión medioambiental, porque aquí se ha hablado largo y tendido desde esta tribuna de la gestión de los espacios públicos, de la diferenciación que se hace entre las administraciones. Parece ser que las administraciones territoriales no son administraciones públicas, solamente son las administraciones estatales...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Otxoa, le ruego concluya.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Sí, señora presidenta, concluyo rápidamente.

Señor ministro, señorías, a pesar de todas nuestras prevenciones aquí expuestas sobre el proyecto de ley enviado por el Gobierno, el Grupo Parlamentario Vasco no ha presentado enmienda a la totalidad, porque ha confiado en la oferta negociadora planteada públicamente por el señor ministro, hoy reiterada en su exposición. Tenemos que decir al respecto que, como consecuencia de esta oferta, se han tenido conversaciones en las que —reconozcámoslo— se nos ha tratado con delicadeza y diplomacia florentinas, pero al menos hasta el momento se han obtenido escasísimos resultados, que por ahora no justifican en absoluto nuestro cambio de criterio respecto a la ley.

De todas formas, el Grupo Vasco se mantiene abierto a la negociación y por ello se abstendrá en la votación de las enmiendas a la totalidad presentadas. No obstante, nuestra abstención será expectante, señor ministro, dado que, si no se alcanzan acuerdos aceptables en el proceso negociador durante la tramitación de la ley en el Senado, apoyaremos la filosofía planteada en algunas enmiendas a la totalidad, particularmente la del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), presentando incluso nuestra propia enmienda a la totalidad. No es esto una amenaza sino simplemente una fijación de postura política que espero que comprendan.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Otxoa, le ruego encarecidamente que finalice su intervención.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Otxoa.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señores diputados, señoras diputadas, señor ministro, el proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general es un buen proyecto que responde a las necesidades que el mismo plantea y que se presenta en el momento oportuno en que es necesario actualizar nuestro modelo al contexto europeo de liberalización, de consagración del principio de subsidiariedad del Estado, que no de subordinación. Se enmarca también dentro de la política del Partido Popular de conseguir una gestión más eficaz y eficiente de los puertos, conjugando felizmente la actuación pública con la iniciativa privada para una mejora de la competitividad de los puertos españoles que, dada nuestra posición geoestratégica, están llamados a ser un elemento fundamental en la logística de la intermodalidad de los transportes de mercancías.

El ministro de Fomento ha hecho una exposición clara, precisa, metódica del contenido del proyecto de ley, mucho mejor que pudiera hacerla yo, por lo que me voy a ceñir a analizar los motivos que tiene el Grupo Popular para no poder apoyar las enmiendas de totalidad que se han presentado por los distintos grupos de la oposición. Las dos primeras, de Izquierda Unida y del señor Rodríguez, del Grupo Mixto, parten, como siempre, de conceptos diametralmente opuestos a los del Partido Popular y devienen totalmente anacrónicos.

Señorías, el proyecto de ley tiene unos principios y objetivos en su artículo primero y que son los que el texto desarrolla: la autonomía de gestión con autofinanciación del sistema portuario que optimiza la gestión económica, propiciando la competitividad y competencia interportuaria con cierta libertad tarifaria y fomentando la participación de la iniciativa privada, que se configuran como la columna vertebral del proyecto, y entendemos perfectamente que no sea de su agrado. Calificarlo de coartada privativa pueden hacerlo libremente, pero parece que lo único que les molesta es la cantidad de inversiones y el crecimiento que se está dando en materia de transportes, no sólo en puertos sino en lo demás, por el ministro de Fomento, del Partido Popular. Alegar que se están alterando las competencias autonómicas o que tiene un giro centralista no es más que faltar a la verdad, por cuanto este proyecto no modifica ni una coma la composición de las autoridades portuarias consagrado en la reforma de la Ley de Puertos de 1997.

Por otro lado, señalar que no se tienen en cuenta criterios medioambientales o que se modifican las competencias entre los ministerios de Medio Ambiente y Fomento, y que sólo se atiende al interés portuario con afanes mercantilistas, responde sencillamente, porque no vemos otra explicación, a que no se han leído el pro-

yecto, habrán tenido otras cuestiones más importantes que hacer.

La propuesta normativa del Gobierno introduce por primera vez, como ha destacado el señor ministro, en la legislación portuaria el principio de desarrollo sostenible, toda vez que las autoridades portuarias deberán velar por la protección y conservación medioambiental, introduciendo mecanismos de prevención y lucha contra la contaminación, dedicando a tal efecto un capítulo exclusivo en el título IV y recogiendo hasta 15 citas sobre el respeto, la garantía y el incentivo de las prácticas medioambientales.

Con referencia a la enmienda de Convergència i Unió, con texto alternativo, debemos ser algo más prolijos. Se presenta un texto alternativo corto, escaso, raquítico, que desde luego no regula el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. Regulará otras cosas que quizá parcialmente tengan algo que ver, pero no regula el régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, por lo que carece de cualquier fundamento y posibilidad. Sí hace alguna otra cosa: modifica el texto de 1997, que fue el resultado de un pacto legislativo. Si el Gobierno y este grupo están respetando el modelo de 1997, no parece muy oportuno que con un texto alternativo con enmienda a la totalidad se pretenda cambiar el resultado de un modelo pactado, cuando el Gobierno lo respeta en su integridad. Quizá no haya que decir que no sólo no sea oportuno, sino incluso impresentable.

Pretende, por otro lado, establecer puertos de primera y de segunda categoría con una escasa justificación, a pesar de que pretendan negarlo, cuestión que nos parece inaceptable porque se vuelve a un sistema anterior de puertos autónomos y los gestionados por las comisiones de puertos.

Es difícil entender que ustedes prefieran el sistema de precios privados al de tasas, que precisamente responde a la incorporación del criterio jurisprudencial de constitucionalidad planteado recientemente por el Tribunal Supremo, máxime cuando las tasas portuarias contenidas en el proyecto se adecuan perfectamente al principio de autonomía de gestión y otorgan mecanismos para permitir las políticas comerciales de las autoridades portuarias.

Es inadmisibles, señor Sedó, que pretendan alterar el marco legislativo de 1997, establezcan puertos de mejor y peor condición, que sólo pretendan la autonomía de los puertos catalanes y que parezca que quieren establecer la competencia no en la base de la mejor oferta, sino en el privilegio que se da a unos puertos por excepciones normativas, lo cual no es oportuno.

Por último, la enmienda río, más bien enmienda oceánica, del Grupo Parlamentario Socialista no puede por menos que dejar perplejo a cualquiera. Pretende, con un afán academicista, que no por extensión, largueza, reiteración, argumentaciones artificiales y proféticos males, alcanzar mejor consideración.

Las críticas al proyecto, señorías, son deleznable, y difícilmente podemos entender la virulencia de alguna de sus afirmaciones. Hablar de zarandeo de la gestión portuaria por haber modificado en 1997 la Ley de 1992 y haber hecho adaptaciones posteriormente en la Ley de acompañamiento al conjunto de la legislación es irrisorio, porque solamente hay que ver la diferente gestión portuaria hasta 1996 y desde 1996 hasta ahora. Pero lo más grave es que no tienen ningún modelo. No sabemos si hace falta más autonomía, si hace falta menos, qué piensan de la liberalización, del sistema jurídico. No lo podemos saber porque no lo dicen. Espero que por esas enmiendas parciales que nos han anunciado podamos saber qué es lo que piensan.

El proyecto de ley ha sido consensuado hasta donde ha sido posible, y no desde hace un mes, sino desde el 29 de noviembre de 2002. Desde que se aprobó el borrador de proyecto se ha intentado llegar a acuerdos con todos los sectores afectados y, en particular, si no ha sido consensuado con el Grupo Socialista ha sido por su negativa reiterada, a pesar de los reiterados ofrecimientos que se han hecho por parte del Ministerio de Fomento. Si se quieren mantener los argumentos en contra del contenido de la memoria económica del proyecto se puede hacer, pero confundir la memoria económica de un proyecto de ley con el análisis económico-financiero de la implantación de una tasa o la fijación de un precio público como hace la enmienda es algo más grueso y que no vamos a calificar. La privatización de los servicios portuarios tiene por fundamento superar dos problemas que debían de saberse: por un lado, permitir el libre acceso a terceras empresas y, por otro, suprimir la titularidad pública de unos servicios que de hecho se realizan por la actividad privada; privatización de los servicios portuarios que es coherente y compatible con la titularidad pública de los puertos, ya que se conservan íntegramente todas las potestades administrativas de control sobre los servicios portuarios y sobre la gestión del dominio público portuario, que sigue correspondiendo a entidades públicas, que ven reforzadas sus prerrogativas a cambio de dejar a las empresas privadas el protagonismo de la gestión de servicios portuarios, siguiendo por otra parte las orientaciones de regulación existentes en el ámbito europeo e internacional.

Tengo que recordarle que el problema tarifario de los puertos proviene de que la Ley de 1992 —que no fue aprobada precisamente por impulso de este grupo— confundió el concepto de servicio con el de utilización de infraestructuras y permitió definir servicios que consistían en utilizar infraestructuras, cobrándose además por ello precios privados. Dicha confusión ha llevado al Tribunal Supremo a plantear la cuestión de inconstitucionalidad. Lo que hace el proyecto de ley es distinguir perfectamente ambos conceptos y ordenar de forma impecable el régimen tarifario de los puertos, sin riesgo de inconstitucionalidad y con gran flexibilidad y adap-

tación a las necesidades de los puertos españoles. El cambio que tanto le escandaliza sobre la denominación responde precisamente a ello, a no confundir servicios con usos y sus correspondientes prestaciones y a ajustar las denominaciones a la Ley de tasas.

Con respecto a la nueva regulación de la estiba, que también le ha causado un gran impacto, me va a permitir, señor Segura, que no le conteste yo. El coordinador general de la Coordinadora de Estibas, en el diario de puerto de ayer mismo dice: Las declaraciones de José Segura, en su condición de portavoz del Partido Socialista Obrero Español, no pueden ser más desconcertantes para los trabajadores, son un cúmulo de incoherencias. Segura afirma que la privatización es signo del fracaso en la gestión de los puertos, que la iniciativa privada tiene más que probada su incapacidad, que es un hecho preocupante que el Gobierno haya continuado las negociaciones; toda una colección de despropósitos y afirmaciones gratuitas —dice—, reflejo de una concepción ideológica de la derecha más pura y rancia. Convertir el sector de la estiba en uno convencional debe ser para el señor Segura sinónimo de desregularización y de pérdida de empleo. A estas alturas aún no sabemos cuál es la posición del Grupo Socialista, y el señor Segura y sus asesores —ex cargos portuarios e incluso algún ex cargo socialista— podrán decirlo. Señor Segura, sea sincero...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Ayala, le ruego concluya.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino, señora presidenta. Espero que tenga la misma generosidad que con otros grupos.

Señor Segura, sea sincero...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Exactamente la misma, señor Segura.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señor Segura, sea sincero, y si está en contra de las sociedades de estiba, presente una enmienda para mantener el servicio público y la sociedad pública. Aunque diga lo que diga —y termino—, los estibadores de toda España no tenemos duda sobre su posición: el Gobierno del Partido Popular le queda a la izquierda. Si usted es el ejemplo de la esperanza del cambio político, ya sabemos que el cambio será a peor.

Pues bien, sí, se privatizan las sociedades estatales de estiba y desestiba, de acuerdo con empresarios y sindicatos, dejando en manos de los sectores sociales la gestión de la actividad, convirtiéndola en servicio básico de interés general, dejando de ser un servicio público, y profesionalizando a los trabajadores por medio de la creación de un título de formación profesional que la dignifica.

Parece que siguen sin conocer las diferencias entre concesiones demaniales y contratos de concesión de obras públicas, lo que deberían saber por la reciente aprobación de la Ley reguladora del contrato de concesión de obras públicas, que también se desarrolla aquí. Confunde —y acabo, señora presidenta—, no sé si intencionadamente, el régimen de las instalaciones hoteleras...**(Rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señorías, guarden silencio.

Señor Ayala, le conmino a que finalice su intervención.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Acabo, señora presidenta, me queda un párrafo. Evidentemente, los demás portavoces han consumido más tiempo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, termino de verdad, diciéndole que se confunde, quizá porque no lo ha leído. Las instalaciones hoteleras necesitan un acuerdo del Consejo de Ministros, porque están expresamente prohibidas, no así la zona de actividades logísticas y de usos no portuarios, en la que sí se pueden establecer actividades culturales, recreativas y feriales sin dicho acuerdo.

Por último...**(Continúan los rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Señor Ayala, ha finalizado su intervención.

Muchas gracias.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta. **(Aplausos.—Rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Gracias, señor Ayala. **(La señora presidenta ocupa la presidencia.)**

La señora **PRESIDENTA**: Sometemos a votación las enmiendas a la totalidad de devolución, presentadas por los grupos parlamentarios Federal de Izquierda Unida, Mixto y Socialista, al proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 267; a favor, 95; en contra, 159; abstenciones, 13.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda a la totalidad, con texto alternativo, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 266; a favor, 102; en contra, 157; abstenciones, siete.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

AVOCACIÓN POR EL PLENO.

— **PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL.**

La señora **PRESIDENTA**: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1 del Reglamento, se somete al Pleno de la Cámara la avocación de la deliberación y votación final del proyecto de ley de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

¿Lo acuerda así la Cámara? (**Asentimiento.**)

Queda aprobada la propuesta de avocación.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta y cinco 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**

