



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 56

Pág. 1

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

Sesión plenaria núm. 54

celebrada el jueves 18 de mayo de 2017

	<u>Página</u>
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes:	
— Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052). (B.O.E. núm. 114, de 13 de mayo de 2017). (Número de expediente 130/000014)	2

SUMARIO

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

	<u>Página</u>
Convalidación o derogación de reales decretos-leyes	2
Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052)	2
<i>El señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz) expone a la Cámara las razones que han llevado al Gobierno a la promulgación del real decreto-ley de referencia.</i>	
<i>En turno de fijación de posiciones intervienen los señores Martínez Oblanca y Matute García de Jalón, la señora Sorlí Fresquet y el señor Bel Accensi, del Grupo Parlamentario Mixto; los señores Barandiaran Benito, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); Salvador i Duch, del Grupo</i>	

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 2

Parlamentario de Esquerra Republicana; Navarro Fernández-Rodríguez del Grupo Parlamentario Ciudadanos; Ramos Esteban, del Grupo Parlamentario Socialista, y Barrachina Ros, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Sometida a votación la convalidación del Real decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052), se aprueba por 173 votos a favor más 1 voto telemático, 174; 164 en contra más 1 voto telemático, 165, y 8 abstenciones.

Sometida a votación su tramitación como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia, se rechaza por 81 votos a favor más 1 voto telemático, 82; 172 en contra más 1 voto telemático, 173, y 91 abstenciones.

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

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

CONVALIDACIÓN O DEROGACIÓN DE REALES DECRETOS-LEYES:

- **REAL DECRETO-LEY 8/2017, DE 12 DE MAYO, POR EL QUE SE MODIFICA EL RÉGIMEN DE LOS TRABAJADORES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS DANDO CUMPLIMIENTO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA DE 11 DE DICIEMBRE DE 2014, RECAÍDA EN EL ASUNTO C-576/13 (PROCEDIMIENTO DE INFRACCIÓN 2009/4052). (Número de expediente 130/000014).**

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Comenzamos con el único punto del orden del día, correspondiente a la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, dando cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

Para presentar el real decreto-ley, tiene la palabra, en nombre del Gobierno, el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco en esta Cámara para someter a su consideración la convalidación del Real Decreto-ley 8/2017, que fue aprobado por Consejo de Ministros el pasado 12 de mayo. En el mismo se modifica el régimen de trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, dando cumplimiento así a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014. La mencionada sentencia condena al Reino de España por considerar que el régimen legal en el que se desenvuelve el servicio portuario de manipulación de mercancías contraviene el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión sobre libertad de establecimiento. Esto es así porque impone a las empresas que deseen desarrollar esta actividad las siguientes obligaciones: en primer lugar, participar en el capital de una sociedad anónima de gestión de estibadores portuarios conocida como Sagep y, en segundo lugar, contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por dicha sociedad anónima. Por ello, el real decreto-ley, tal y como su propia denominación indica, tiene como objetivo único dar cumplimiento estricto a la sentencia sobre régimen legal español de los trabajadores portuarios.

De este modo, el real decreto tiene únicamente cuatro artículos. El artículo 1 establece el objeto del real decreto-ley. El artículo 2 establece el cumplimiento estricto de la sentencia, es decir, la no obligación de que las empresas estibadoras participen en el capital social de ninguna empresa de puesta a disposición de trabajadores portuarios y, en segundo lugar, la libertad de contratación de trabajadores por parte de las empresas, siempre que cumplan con alguno de los requisitos establecidos en el siguiente artículo. El artículo 3 define tales requisitos de capacitación, objetivos y transparentes, para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Dichos requisitos no son otros que los del reconocimiento de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 3

experiencia profesional a través de un certificado de profesionalidad regulado en el Real Decreto 988/2013, que incluye la realización de unas prácticas profesionales no laborales en instalaciones portuarias en los términos que reglamentariamente se determine, o alternativamente poder acreditar cien jornadas de trabajo en el servicio de manipulación de mercancías en cualquier Estado de la Unión. El artículo 4 regula la posibilidad de la creación de los denominados centros portuarios de empleo como núcleo estable compartido de estibadores en el puerto para la cesión temporal a las empresas estibadoras, como viene siendo, por otro lado, práctica usual en los puertos. Finalmente, el resto de disposiciones adicionales y transitorias van dirigidas a facilitar la transición ordenada al nuevo marco legal de libertad de contratación de trabajadores y de libertad de empresa. Todo ello, con las máximas condiciones de flexibilización permitidas por la Comisión Europea, compatibles —eso sí— con el cumplimiento de la sentencia.

Así, se fija un periodo transitorio de tres años en el que se mantiene la utilización obligatoria progresivamente descendente del personal de las Sagep: 75, 50 y 25 % respectivamente. Por otro lado, se establece un sistema de compensaciones por parte de las administraciones portuarias, articuladas a través de las tasas portuarias devengadas por las empresas estibadoras, que tendrán lugar únicamente cuando se produzca la realización de algún pasivo laboral. Además, esto tendría lugar en cualquier momento temporal en que se produjera dicha realización por cualquiera de las causas objetivas de carácter individual o de carácter colectivo en los términos establecidos en el Estatuto de los Trabajadores; dicho de otra manera, la asunción de los pasivos laborales de los trabajadores, lo cual facilita —estimula— la subrogación de los trabajadores al situarlos en condiciones de igualdad de oportunidades con aquellos trabajadores que fueran de reciente ocupación. Los actuales fondos de maniobra de las autoridades portuarias les permitirían —en los casos en que fuera necesario— atender estas obligaciones, sin condicionar los niveles de inversión que ya están incluidos en la programación plurianual de inversiones aprobadas y, por tanto, poder proseguir con la política de reducción de tasas portuarias.

Como cambios más destacados respecto al real decreto-ley que aprobamos en febrero, me gustaría resaltar los siguientes. En primer lugar, se ha eliminado una disposición adicional primera referida a los contratos de carácter temporal, desapareciendo la obligación de que en los contratos laborales de carácter temporal cuya duración efectiva sea inferior a los siete días no sería de aplicación el incremento de la cuota empresarial de la Seguridad Social por contingencias. Entendemos que esto puede despejar cualquier duda que hubiera sobre la protección laboral que no influye en el cumplimiento de la sentencia.

En segundo lugar, y muy importante, se ha incluido una disposición final tercera que contempla el desarrollo reglamentario que tendrá este real decreto-ley. En concreto, se dice que el Gobierno aprobará un real decreto que recoja la propuesta de mediación de fecha 30 de marzo de 2017, por la que se pone fin a la mediación tripartita entre las organizaciones sindicales, la asociación empresarial y el Gobierno. Con este apartado, el Gobierno da cumplimiento a lo que ya había anunciado, es decir, recoge el producto final de la negociación, el producto final de la mesa de diálogo social que se había iniciado el 21 de febrero y que finalizó con esa mediación el 30 de marzo de 2017. Es decir, cumplimos al cien por cien un compromiso hecho público por el Gobierno al final de ese proceso de mediación. En este punto quiero volver a agradecer, en nombre del Gobierno, el extraordinario trabajo que ha llevado a cabo el mediador Marcos Peña en una situación francamente difícil. Dicha propuesta tiene por objeto el mantenimiento del empleo de los actuales trabajadores de la Sagep y la mejora de la organización y productividad del sector de la estiba mediante el acuerdo de las organizaciones sindicales y asociaciones empresariales y el establecimiento de un sistema de ayudas para el acceso a la jubilación anticipada de los trabajadores de mayor edad, que se va a desarrollar reglamentariamente a través del real decreto al que me referiré más adelante.

En tercer lugar, también hay una modificación en cuanto al artículo 3, relativo a los requisitos de capacitación de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. Esa modificación contempla la no necesidad de disponer de un título de formación profesional, pero simple y llanamente porque realmente no existe un título propio, exclusivo de formación profesional para la estiba cuyo contenido normativo se corresponda de forma específica con la actividad de manipulación de mercancías. Por lo tanto, entendemos que esta cuestión no altera el contenido de la sentencia ni tampoco la pluralidad de las personas que puedan libremente llevar a cabo la labor de la estiba. Además, se contempla que el certificado de profesionalidad —este sí estaba en el real decreto-ley— requerirá la realización de esas prácticas profesionales no laborales en instalaciones portuarias en el sentido que desarrolla el real decreto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 4

Se considera que la realización de estas prácticas es necesaria para alcanzar desde el inicio de la incorporación laboral altos niveles de productividad en las actividades correspondientes al servicio portuario para mantener la competitividad de los puertos españoles ante, por ejemplo, las navieras que exigen tiempos reducidos de estancia de los buques en puerto. Nos gustaría dejar bien claro que ese certificado de profesionalidad tiene que emitirse por un instituto oficial y que en ningún caso estamos hablando de prácticas que se vayan a realizar con ninguna lista o carácter contingentado, sino que existe un libre acceso a ese certificado de profesionalidad y a las prácticas correspondientes. Además, en cuanto a la disposición derogatoria única, se ha modificado el alcance de la derogación normativa en relación con el artículo 130.3.c), en su último inciso, de la Ley de Puertos. Este apartado se refiere a la manipulación portuaria de vehículos a motor sin matricular. Como saben, la actual Ley de Puertos lo regula en dos artículos. Es cierto que en uno de ellos, en el 130.3.c) se establecía que esta labor de embarque y desembarque de cualquier clase de vehículos estuviera fuera del sector de la estiba, pero también es cierto que un artículo posterior de la misma ley, el 155, anulaba el efecto del artículo anterior porque daba opción preferente a los trabajadores de la Sagep para llevar a cabo este tipo de actividad. Por consiguiente, existía amparo legal en la actual Ley de Puertos para que los estibadores fueran los que realizaran las tareas de embarque y desembarque de vehículos. Por lo tanto, al derogar los artículos en los que estaba contemplada la Sagep, de forma indirecta se eliminaban también los artículos que amparaban la posibilidad de llevar a cabo esas tareas de embarque y desembarque de vehículos. Lo que el Gobierno hace ahora es, en cierta medida, recuperar la capacidad legal asignando esta tarea a la estiba, pero también es importante dejar claro aquí que al no ser la estiba, a partir de la convalidación de este real decreto-ley, un sector monopolístico —es un sector liberalizado—, esta actividad puede ser realizada por distintas personas y empresas que operen en el mercado y, por lo tanto, se hayan incorporado al sector de la estiba como sector liberalizado. En cualquier caso, también es bueno señalar que la situación actual en nuestro país es que este servicio lo realizan los propios estibadores y solamente en el caso de que los estibadores sean insuficientes para llevar a cabo esta tarea en un puerto hay terceros que atienden las demandas puntuales superiores a las que pueden atender dichos estibadores. Por último, en la disposición adicional segunda se establece la posibilidad de que existan convenios de puertos a los que me referiré más adelante.

Quisiera destacar que el Gobierno ya ha finalizado el borrador del real decreto que desarrolla reglamentariamente este real decreto-ley. En el día de ayer, tal y como nos comprometimos, trasladamos este borrador, antes de la tramitación administrativa, a sindicatos y patronal para que lo analicen. Por tanto, este trabajo ya se ha finalizado. Como he dicho anteriormente, en él se recoge la mediación, es decir, la capacidad para que, de forma voluntaria, se puedan alcanzar acuerdos, a través de los correspondientes convenios, en esos procesos para el mantenimiento del empleo. También se recogen una serie de medidas de productividad que están en la mediación, propuestas en su mayoría por los sindicatos y los empresarios, y las ayudas —muy importante— que benefician a los estibadores portuarios que han estado prestando los servicios a través de la Sagep. En este real decreto que se va a aprobar está previsto que se contemplen las características de las prácticas profesionales. En concreto, que estas alcancen las 660 horas y que al menos el 75% de las mismas se tenga que realizar en los puertos y el 25% restante pueda ser utilizando un simulador.

Me gustaría dejar claro que la legislación que como consecuencia de la sentencia debe ser modificada no es únicamente responsabilidad del Gobierno, sino del conjunto de esta Cámara. Esto es así porque afecta a leyes surgidas de esta Cámara bajo diferentes Gobiernos y con diferentes mayorías, pero muy en particular a la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada en el año 2010, con un Gobierno del Partido Socialista aunque con un amplio consenso parlamentario. Por lo tanto, estamos obligados a corregir esta situación, lo estábamos haciendo hace dos meses por lo que, evidentemente, lo seguimos estando ahora y cada vez con más necesidad puesto que hay que dar cumplimiento a la sentencia antes de una inminente segunda sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Señorías, llegados a este punto también quiero resaltar el esfuerzo en la negociación que hemos llevado a cabo, pues desde el principio hemos perseguido que el contenido del real decreto-ley fuera con el máximo acuerdo y consenso entre los agentes sociales y empresariales del sector portuario. Con ese objetivo, compartido por todos, de asegurar la estabilidad del sector, con una transición suave y consensuada desde el actual modelo de estiba, que es el puesto en cuestión por la sentencia, a un nuevo modelo exigido por la misma. En esto ha sido muy importante la mediación tripartita, cuyo resultado, insisto, se va a incorporar en el real decreto. Quiero matizar que esta no era la propuesta del Gobierno,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 5

sino que es la propuesta de la mediación. Ya en el año 2012, a partir de la primera carta de emplazamiento, con el objetivo de evitar su remisión al tribunal por parte de la Comisión, comenzaron las reuniones y encuentros entre sindicatos y patronal para tratar de consensuar las respuestas a la Comisión. Pero esas reuniones fueron infructuosas, por lo que se produjo la sentencia en el año 2014. A pesar de ello, continuaron todos los contactos a todos los niveles para intentar dar cumplimiento a esa sentencia. En particular, durante el año 2015 se intercambiaron propuestas, se analizaron jurídicamente por los servicios del Estado y se remitieron a la Comisión Europea las cuestiones planteadas especialmente por la parte sindical, pero no se pudo avanzar, puesto que muchas de esas cuestiones mantenían el actual *statu quo* de la estiba. Había una conocida por todos, que era la existencia de un registro cerrado y contingentado, que daba prioridad de contratación a los trabajadores. Estas cuestiones eran inaceptables para la Comisión al cuestionar la libertad de empresa y de contratación de trabajadores y hacían inviable el cumplimiento de la sentencia. La negociación continuó en el año 2016, aunque con un Gobierno en funciones y por lo tanto sin capacidad legislativa para poder aprobar un real decreto-ley como este. Finalmente, en el año 2017 se ha seguido trabajando. Se ha enviado un documento a la Comisión con la modificación legislativa, de acuerdo, como digo, con las condiciones establecidas por la misma, pero, eso sí, garantizando las máximas condiciones de flexibilidad para mantener los derechos de los trabajadores y la máxima igualdad competitiva entre las empresas. El hecho de que se mantuvieran algunas cuestiones, como la que he mencionado del registro o la necesidad de que la subrogación de trabajadores se planteara por ley, es el motivo por el que se inició un proceso de mediación, que, vuelvo a insistir, ha acabado con un acuerdo. No fue posible el acuerdo rubricado por las partes y no es algo que diga el Gobierno, este ministro, sino que lo dijo el propio mediador. Esa es la razón por la que se presenta una mediación, porque no fue posible cerrar un acuerdo, y quiero decir que ese mismo proceso avala plenamente la posición del Gobierno y deja en evidencia a aquellos que ponían como única condición para facilitar la aprobación del real decreto-ley la existencia de un acuerdo previo. Les puedo garantizar que a nadie le hubiera gustado más que al Gobierno que se hubiera llegado a ese acuerdo, pero tenemos claro que esa mediación es un punto de encuentro, el resultado de un proceso de diálogo social, un proceso que acaba con el máximo consenso al que ha sido posible llegar y que nos comprometemos a elevar, como digo, al rango normativo adecuado.

Estos cambios, fruto de la negociación y el diálogo social, se han enviado a los servicios jurídicos de la Comisión, que han trasladado ya el cumplimiento de la sentencia. Me gustaría decir, señorías, que no podemos ser europeos para unas cosas sí y para otras no; si somos europeos, somos europeos y más en el cumplimiento de las sentencias y en el respeto de los tratados. No podemos decir, cuando nos venga en gana, cuándo vamos a cumplir una sentencia y cuándo no. Somos un país serio y desde luego ninguno de nosotros tendría ninguna autoridad, ninguna, para exigir a una comunidad autónoma, a un ayuntamiento o a cualquier ciudadano que cumpliera una sentencia de un tribunal si nosotros mismos no somos capaces de cumplir las sentencias que el propio Tribunal de Justicia de la Unión Europea nos exige cumplir. Por lo tanto, nuestra obligación, por encima de todo, es no obstaculizar la labor de la justicia europea y facilitar el cumplimiento de la sentencia. El Gobierno considera que esta convalidación es inaplazable y por eso hemos dedicado desde el primer momento hasta el último todos los esfuerzos del mundo a buscar apoyos suficientes. En primer lugar, como digo, tenemos que convalidarlo porque de esa manera damos cumplimiento al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Estamos hablando de nuestro prestigio y de nuestra credibilidad como socio europeo fiable y respetuoso con el contenido de los tratados e impulsor del proceso europeo, todo ello para evitar esa segunda condena al Reino de España, que sería la primera que tendría por incumplimiento de los tratados.

En segundo lugar, la convalidación también es importante para dar estabilidad jurídica y continuar en la senda de la competitividad. Las consecuencias de un periodo largo de inestabilidad jurídica para el sector portuario español, para la economía española en su conjunto, para nuestro potencial exportador, pueden ser muy relevantes si no tomamos en consideración la convalidación. Lo hemos vivido. Tenemos como ejemplo lo que ha ocurrido cuando se presentó la primera propuesta legislativa. A partir de la primera semana de febrero y, sin que hubiera habido un solo día de huelga, se produjeron una serie de consecuencias que ya en su día pusimos de manifiesto y que dieron lugar a una serie de daños en mercancías y equipamientos, reducciones de rendimiento, pérdidas económicas y desvíos de buques. **(Rumores).**

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, señorías, por favor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 6

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Les podría dar muchos datos concretos sobre estas pérdidas, pero simplemente es bueno recordar que, además de todas estas cosas, fueron utilizadas cadenas logísticas alternativas por productores y cargadores en otros puertos europeos y africanos debido a esas convocatorias, con el consiguiente encarecimiento de los costes logísticos para nuestro sistema productivo y, sobre todo, con la consiguiente pérdida —en algunos casos definitiva— de flujos de mercancía del sistema portuario español.

Como saben, ahora, como consecuencia de la aprobación del nuevo real decreto-ley, se han vuelto a producir nuevas convocatorias de huelga. Señorías, permítanme aprovechar esta intervención para solicitar a los sindicatos y también a la patronal sensatez, mesura y sentido común, desde el máximo respeto —como no podía ser de otra manera— al derecho a la huelga. ¡Faltaría más! Lo pido por convicción, porque creemos que el real decreto-ley y este real decreto que desarrolla el real decreto-ley establecen las bases suficientes y contienen las herramientas adecuadas para alcanzar acuerdos que aporten estabilidad y para garantizar que se celebren los correspondientes convenios colectivos dirigidos al mantenimiento del empleo y la mejora de la productividad de las empresas. Los acuerdos se pueden alcanzar en muy poco tiempo si hay voluntad por las partes. Por tanto, señorías, es la hora del diálogo y no de la presión. Es la hora de sentarse en cada puerto para cerrar acuerdos. En esta normativa tienen probablemente más medidas y más estímulos que los que haya tenido ningún otro sector productivo en nuestra historia reciente para alcanzar esos acuerdos. Lo otro ya sabemos adónde nos lleva: a ningún sitio. Conocemos que sus efectos terminan siendo negativos para el conjunto del país, para nuestra economía y también para los trabajadores, no solo para los propios estibadores, sino para los de otras empresas que exportan o importan a través de nuestros puertos.

En tercer y último lugar, la convalidación también es necesaria para evitar las cuantiosas sanciones económicas solicitadas por la Comisión al Tribunal de Justicia de la Unión Europea en caso de incumplimiento de las sentencias; sanciones muy elevadas que tendrían que pagarse con dinero público. Se trata de una suma a tanto alzado de más de 27 500 euros diarios desde la fecha en que se dictó la sentencia —así, hasta el día de hoy esta suma asciende ya a más de 24 millones de euros— y una multa coercitiva que supera los 134 000 euros desde el día en que se dicte la segunda sentencia hasta el día en que se ejecute plenamente; una sentencia que podía haber caído ya, señorías, y puede caer hoy o mañana. Por tanto, estamos absolutamente en tiempo de descuento. Me gustaría decir que, a diferencia de la anterior ocasión en la que vinimos aquí con el real decreto-ley, en esta la Comisión no nos ha trasladado —al menos hasta la fecha— la garantía de que podamos salvar el pago de los 24 millones de euros que ya tenemos devengados. En la anterior ocasión sí, porque nos aseguraba ese desistimiento, pero en esta ocasión, de momento, esa garantía no la tenemos.

Antes de finalizar mi intervención, hago un comentario sobre el objetivo compartido por todos —estoy seguro que por los empresarios, por los sindicatos, por el Gobierno y por todos los diputados— en relación con el mantenimiento del empleo. Es un objetivo que se va a llevar a cabo gracias, entre otras cosas, a algunas disposiciones que van a permitir facilitar el mantenimiento del empleo de los actuales estibadores, haciéndolo compatible con la posibilidad de que las empresas puedan organizar su trabajo. En este sentido, me gustaría resaltar que, entre los cambios introducidos en el real decreto-ley, se establece en la disposición adicional segunda la posibilidad que citaba al principio de realizar convenios de puertos. Son convenios que rigen con un estatus similar al de las empresas vinculadas, que recoge ya el artículo 87 del Estatuto de los Trabajadores, para que la negociación colectiva tenga lugar entre los sindicatos, los empresarios y sus asociaciones y pueda abordar las necesidades específicas de cada puerto. Por lo tanto, esta capacidad amplía las posibilidades para que esos acuerdos se puedan ir celebrando a partir de ya puerto a puerto y, por otro lado, el sistema de concesión de ayudas públicas previsto para facilitar una transición ordenada a los trabajadores que voluntariamente decidan acogerse al mismo. En concreto, podrán acogerse los estibadores portuarios a quienes resten sesenta meses o menos para acceder a la jubilación ordenada desde la fecha de entrada en vigor del real decreto-ley, unas ayudas que además se van a extender durante el periodo transitorio a los puertos que a 31 de diciembre de 2016 hayan tenido tasas de ocupación inferiores al 85%. Se garantiza a los trabajadores acogidos a estas ayudas las cotizaciones necesarias a la Seguridad Social, que se harán efectivas mediante la firma de los correspondientes convenios especiales hasta la edad legal de jubilación con un subsidio equivalente al 70% del promedio de las percepciones salariales por todos los conceptos correspondientes a los seis meses anteriores a la baja.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 7

Concluyo ya, señorías. Una vez analizada la situación y ratificadas ampliamente las razones de urgencia exigidas constitucionalmente, el Gobierno decidió aprobar en Consejo de Ministros el pasado 12 de mayo este real decreto-ley para el cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Como ya les he relatado, esta propuesta normativa no responde realmente a una decisión estrictamente política vinculada a un planteamiento ideológico; estamos hablando del cumplimiento estricto de una sentencia y, por tanto, me gustaría volver a insistir en que el margen de actuación que se ha tenido ha estado absolutamente condicionado por dicho cumplimiento. Es decir, no estamos ante un real decreto-ley cualquiera, por la sencilla razón de que no tenemos amplios márgenes políticos de negociación, sino estrechos márgenes para la negociación marcados por el cumplimiento de la sentencia y marcados por las propias líneas rojas de la Comisión Europea.

La convalidación es necesaria para el cumplimiento de los tratados, para afianzar la competitividad de la economía española, de lo que depende también el mantenimiento de inversión privada en los puertos y el futuro de nuestro país como importante base logística para el transporte marítimo internacional; para evitar hacer frente a importantes sanciones con dinero público y para volver a alcanzar la estabilidad social en el sector portuario español. Sin duda el contenido de este real decreto-ley es un asunto que trasciende fronteras y que afecta a nuestro prestigio, el prestigio de España, dentro de la Unión Europea. Estamos, pues —lo dije en su momento y lo vuelvo a repetir ahora—, ante un asunto de Estado que requiere responsabilidad, altura de miras y compromiso con la legalidad. Es perfectamente posible —como lo demuestra este real decreto-ley y el real decreto que lo desarrolla— dar cumplimiento a la sentencia y garantizar el empleo del sector. Un compromiso que han demostrado con creces —permítanme una referencia personal— todo mi equipo en el Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, con su presidente a la cabeza, la subsecretaría, los gabinetes y muy especialmente el secretario de Estado, Julio Gómez-Pomar, y la secretaria general técnica, Alicia Segovia. También los secretarios de Estado y el director general de empleo, que han hecho un trabajo impresionante, todo el Consejo de Ministros, con el presidente a la cabeza, que han realizado un gran trabajo, especialmente la vicepresidenta. Y quiero hacer una referencia muy singular a alguien que ha estado a mi lado y me ha acompañado desde que preparamos y presentamos aquel primer real decreto-ley y que ha dedicado decenas y decenas de horas y ha participado conmigo en innumerables ocasiones, y es mi compañera aquí presente Fátima Báñez. Quiero también mostrar mi agradecimiento y el del Gobierno a los grupos que ya han avanzado su apoyo a la convalidación o que van a facilitar la misma; me refiero a UPN, a Foro, al apoyo que hemos tenido desde el inicio del Grupo Vasco y al apoyo ya trasladado en esta ocasión de Ciudadanos.

También quisiera agradecer la labor realizada en estos dos últimos meses por el PDeCAT, en la que ha empleado mucho tiempo negociando, nunca un tiempo perdido, para acercar al máximo los acuerdos y llevada a cabo desde hace bastantes semanas en estrecha comunicación y diálogo con el Gobierno. Asimismo, quisiera dar las gracias por adelantado a todos aquellos que vayan —que lo desconozco— a facilitar su aprobación. Algunos, tengo que decirlo aquí, no han querido sentarse a negociar, pero otros han dado un paso al frente en un contexto político difícil y han empleado su tiempo en ello. A todos ellos se lo quiero agradecer.

Por todo ello, solicito a la Cámara el voto favorable a la convalidación de este real decreto-ley. Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

En el turno de fijación de posiciones interviene por el Grupo Parlamentario Mixto, en primer lugar, el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señora presidenta.

En una decisión política ajena al Estado de derecho, hace dos meses que la mayoría del Congreso de los Diputados rechazó la convalidación del real decreto-ley sobre la estiba, incumpléndose la sentencia del Tribunal Europeo y arrastrando a España hacia la insumisión en el acatamiento de las sentencias y hacia la intransigencia de los cambios comunitarios regulatorios en las labores de estiba que se realizan en nuestros puertos públicos por sociedades o entes que son privados. Con independencia de la responsabilidad contraída por las partes en conflicto, Ministerio de Fomento, empresarios y trabajadores portuarios, sobre la que cada cual tiene su propio criterio, el hecho es que con la decisión del Pleno del Congreso se dio continuidad a los obstáculos que lastran la competitividad de nuestros puertos de interés general y se cerró la oportunidad para que empresas de otros Estados miembros de la Unión Europea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 8

puedan desarrollar la actividad de manipulación de mercancías. Porque lo que pretende la integración europea con la forja de un mercado único o interior sirve para favorecer y potenciar la libre circulación de las mercancías y que todos podamos aprovechar al máximo sus ventajas, traduciéndolas en crecimiento económico, más y mejores puestos de trabajo y mayor calidad de vida.

Esta mañana, en este segundo intento de convalidación para revertir el anómalo e insólito incumplimiento por parte de España de las obligaciones que se derivan de nuestra pertenencia a la Unión Europea, Foro volverá a apoyar con su voto, al igual que hicimos y defendimos en esta tribuna el pasado 16 de marzo, las medidas contempladas en el real decreto-ley de trasposición de la sentencia de la Unión Europea. Confiamos en que hoy la mayoría del Pleno ponga término a esta situación, que le está costando mucho dinero a los españoles por el régimen sancionador que se está aplicando y que está poniendo en solfa tanto la competitividad como la importantísima actividad económica que generan nuestros cuarenta y dos espacios portuarios en toda su área de influencia.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Mixto también, el señor Matute García de Jalón.

El señor **MATUTE GARCÍA DE JALÓN**: Señor ministro, hoy usted vuelve aquí y nos disfraza de proceso aséptico, como hizo la anterior vez, casi administrativo y con celeridad, bajo el miedo y la amenaza de las multas europeas, una decisión que es hija de apuestas políticas, de una apuesta, la suya, por un determinado modelo de sociedad y de país. Hoy, todavía hoy, se escandalizan cuando ven que en el puerto del Pireo, en Grecia, una parte del mismo está privatizado y en manos de capital chino y que allí se trabaja en condiciones de semiesclavitud. Mañana, cuando eso suceda gracias a la liberalización que usted propone, aquí también algunos de ustedes lo aplaudirán y otros dirán que no quedaba más remedio pero que no les gusta. Así pasa siempre. Es la misma secuencia. Luego, eso sí, mucha bandera, la suya, muy patriotas, pero dejando y vendiendo soberanía a cada paso, para mayor gloria de la cuenta de resultados de las empresas de siempre.

Desde Euskal Herria Bildu le decimos claramente que el tiempo en el que ustedes disponen de nuestros recursos y nuestro territorio está empezando a tocar a su fin, que queremos el control de nuestros puertos y que estos sean públicos, de todos y todas las vascas, y con derechos laborales de todos y todas las estibadoras. Por cierto, compañeros del PNV, esta es nuestra agenda vasca y no lo es desde luego apoyar al Partido Popular, que dejará en el alambre a 700 estibadores y estibadoras en Euskal Herria.

Ustedes, señorías del Gobierno, han incumplido todos y cada uno de los buenos propósitos que anunciaban tras su derrota anterior y hoy, en esta tribuna, creo sinceramente que han mentido. No han informado en tiempo y forma a los y las trabajadoras, no ha habido interlocución con ellos, no han respetado su acuerdo inicial con Anesco y lo cortocircuitaron con una mediación de todo punto interesada, no garantizan sus derechos laborales y sociales, no garantizan si quiera su subrogación. Un Gobierno siempre puede elegir al menos dos caminos, el de intentar resolver los problemas de sus ciudadanos y ciudadanas y protegerles en sus derechos y libertades de cualquier agresión o, por el contrario, el de hacer de siervo de los poderes económicos, incluso contra sus propios ciudadanos y ciudadanas. Con este decreto es evidente que han elegido la segunda opción. Ojalá tengan la respuesta social, obrera y popular que su decisión merece. Desde Euskal Herria Bildu nuestro rechazo frontal a este decreto y a este ataque a los trabajadores y trabajadoras y nuestro apoyo para quienes luchen por defender la dignidad en sus puestos de trabajo.

Decía un poeta vasco, Gabriel Aresti, cuando hablaba de los estibadores en un poema que se llama *Maldiciendo en el muelle de Zorrotza*, que «*Porque la injusticia no es políglota / y trata igual al castellano / y al vasco. (...) Siempre me pondré / al lado del hombre*». (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

También por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Sorlí Fresquet.

La señora **SORLÍ FRESQUET**: Gracias, presidenta.

Hace un par de meses, señor De la Serna, le dijimos en esta Cámara que tenía que llegar a un acuerdo con los trabajadores. Hoy nos traen un acuerdo, pero bien diferente al que le habíamos pedido, es un acuerdo entre partidos políticos, un acuerdo consecuencia del mercadeo de votos y no del diálogo social. Y hoy nos pide sensatez. Sensatez es escuchar a los trabajadores, y contra ellos a nosotros no nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 9

van a encontrar. Compromís no va a estar al lado de los poderes, vamos a estar al lado de los trabajadores y las trabajadoras de la estiba.

Hace seis años que conocen el dictamen de la Comisión Europea, hace seis años que empezó este problema urgente, cuando tenían mayoría absoluta, entonces lo defendían como seguridad laboral; hoy dicen que es monopolio. La famosa sentencia llegó en 2014. Supongo que nada tendrá que ver que 2014 y 2015 fueran años de elecciones —locales, autonómicas, estatales y hasta europeas, todas—, y tampoco se avanzó. Ahora, después de seis años y tres de sentencia, es un problema urgente. Lo siento pero esto para cualquier persona normal es hipocresía. No engañan a nadie, su voluntad es destrozarnos todos los derechos laborales. No se confundan, no son privilegios, son derechos. Históricamente los derechos laborales se han conseguido a través de lucha obrera y la huelga. Y ya me dirán qué es lo que van a hacer, porque los puertos paralizados van a ser un problema urgente y va a ser su responsabilidad, señor Íñigo De la Serna.

Para acabar, un mensaje a toda la Cámara y en especial a PDeCAT: Aún nos queda una posibilidad, nos queda la posibilidad de tramitar este real decreto como proyecto de ley para tener la oportunidad así de presentar enmiendas y mejorar este texto. Por eso, desde aquí les pido que voten a favor de esa tramitación como proyecto de ley y tendremos la oportunidad, por lo menos, de mejorarlo tanto los partidos políticos como el sector de la estiba.

Gracias (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

También por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidenta.

Señor ministro, señorías, telegráficamente expondré nuestra posición. ¿Por qué, cómo y qué hemos cambiado?

¿Por qué estamos actuando como actuamos? Por un compromiso con Europa, por un compromiso con las instituciones europeas. No es de recibo, señores del Gobierno, señorías, que prácticamente tres años después tengamos una sentencia por cumplir y una sentencia que está a punto de llegar. En estos momentos se debe mandar un mensaje claro a Europa de compromiso con su proyecto y con sus instituciones. Estoy seguro de que hoy en Bruselas tomarán nota de la actitud del Partit Demòcrata en esta Cámara.

También tenemos que generar seguridad jurídica tanto en los puertos como en las inversiones de los puertos. ¿Cómo lo hemos hecho? El PDeCat ha escuchado, ha dialogado con empresarios, con trabajadores, con sindicatos, con asociaciones, con puertos, con autoridades portuarias, con el Gobierno de la Generalitat, con el mediador, y después de saber qué se pedía, hemos negociado. Hemos negociado con el Gobierno y hemos presentado enmiendas al proyecto. Hay cinco modificaciones.

El qué. ¿En qué ha cambiado este real decreto respecto al anterior? Artículo 3, respecto a la capacitación profesional. Disposición adicional primera del anterior decreto que se suprime y que posibilitaba el incumplimiento del artículo 151 de la Ley de la Seguridad Social en cuanto a la sobrecotización de determinados contratos temporales. Se ha introducido una disposición adicional segunda nueva que permite la posibilidad de que existan convenios en puertos que suplanten los convenios de empresa. Disposición derogatoria única; se ha introducido una disposición derogatoria nueva en relación con el artículo 130.3.e), importantísimo para el puerto de Barcelona y el puerto de Tarragona. También se ha modificado la disposición final tercera no solo introduciendo la reglamentación posterior por parte del acuerdo del mediador, sino también algunas consideraciones que nosotros vamos a añadir. Por tanto, son cinco modificaciones importantes. Y a estas cinco modificaciones hay que añadir algunas que hemos incorporado también en el real decreto respecto a la formación, respecto a los centros portuarios de empleo y respecto a la ampliación a tres años de las ayudas en aquellos puertos, que son siete u ocho, que requieren esta ayuda adicional.

Por tanto, hemos actuado con responsabilidad con las instituciones europeas y hemos actuado con responsabilidad respecto a los puertos de Cataluña, respecto a la economía catalana y respecto a Cataluña. Evidentemente, esto ha dejado un marco para que ahora sea posible la negociación entre las partes. Igual que se ha producido esta negociación de forma acertada y responsable en otras ocasiones, estamos seguros de que empresas y sindicatos, que asociaciones patronales y sindicatos, serán capaces de trazar estos acuerdos que van a mejorar no solo las condiciones del mantenimiento del empleo, no solo las condiciones de competitividad de nuestras empresas...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 10

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, tiene que terminar.

El señor **BEL ACCENSI**: ... sino también de nuestros puertos y de nuestra economía. Muchas gracias. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días, señora presidenta. Buenos días, señorías.

No era Javier, sino Gabriel Aresti el poeta vasco de Bilbao el que cantó, entre otros, al puerto de Bilbao, y cuyo poema más conocido empieza diciendo: (**Continúa su intervención en euskera**) «*Defenderé la casa de mi padre*». Y en ese territorio es donde nos estamos moviendo tanto en otras cuestiones como en esta, en la que desde luego la defensa de los puertos de Bilbao y de Pasajes han sido el eje que nos ha movido para llegar a determinado tipo de acuerdos y a entender que era necesario un real decreto-ley en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Pues bien, hoy asistimos a la segunda fase de la misma cuestión: un real decreto-ley que antes no se aceptó por esta Cámara y que invitó, además, a practicar el diálogo con la representación social, hoy vuelve a la Cámara con unas modificaciones diferentes que afectan, primero, a su parte dispositiva, a la estructura, que tiene cuatro artículos y una disposición adicional cuando antes eran dos, y como principal novedad antes entraba para posibilitar el desarrollo reglamentario un solo ministerio y ahora son dos, el de Empleo y el de Fomento.

Su parte dispositiva, como acaba de recordar el representante del PDeCAT, tiene varias modificaciones. La principal es posiblemente la de los requisitos de capacitación de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, que obtiene una nueva redacción que obedece, entendemos, a una cesión en orden a mantener el actual control que los sindicatos mantienen sobre la formación de los estibadores, dado que se eliminan las titulaciones curriculares inicialmente contempladas en el Real Decreto-Ley 4/2017 para el acceso a la profesión y se mantiene ahora únicamente el certificado de profesionalidad con la obligación adicional de realizar prácticas en terminales portuarias antes de acceder al puesto de trabajo de estibador, lo que indica determinado rol de los sindicatos en dicho acceso que supondrá el mantenimiento de la situación precedente.

Hay varias cuestiones más. Se suprime la antigua disposición adicional primera que contemplaba el Real Decreto-Ley 4/2017 y con ello la supresión del incremento del 36% en las cuotas empresariales a la Seguridad Social en determinadas cuestiones, porque elimina dicho párrafo, lo que parece obedecer a una nueva presión desde el punto de vista social. Ahora la antigua disposición adicional segunda pasa a ser primera, tiene la misma redacción, y la nueva disposición adicional segunda, que es realmente trascendente, contempla una importante novedad, cual es la prioridad del convenio colectivo de empresa respecto al convenio colectivo sectorial, criterio que para el colectivo de la estiba se mantiene equiparándose a tal efecto empresa a puerto. Entendemos que ello se produce para evitar posibles dudas interpretativas y le otorga una redacción que equipara estos convenios de puerto a los convenios para un grupo de empresas o convenios que afectan a una pluralidad de empresas vinculadas por razones organizativas o productivas y remite a estos efectos la legitimación para negociar al artículo 87.2 del Estatuto de los Trabajadores, esto es, a la fijada para los convenios sectoriales, favoreciendo la posición de los sindicatos más representativos.

Hay, como ha indicado quien me ha precedido en el uso de la palabra, una disposición derogatoria única que contempla un nuevo elemento derogante o derogador del artículo 130.3.c) de la Ley de Puertos, en lo que sin duda entendemos que es la decisión más polémica del texto. Dicho sea de paso, creemos que esta cesión es probablemente la más injustificada, ya que el resto parecen tener como objeto mejorar o paliar la posición de los estibadores respecto del anterior real decreto-ley y sin embargo en este concreto apartado se va más allá y entendemos que se retrocede en materia de liberalización respecto de la situación precedente al incluir dentro de la consideración del servicio portuario de estiba la manipulación de automóviles nuevos sin matricular que, según la vigente Ley de Puertos, al menos teóricamente estaban excluidos del servicio portuario. Finalmente se incluye un nuevo apartado 2 en la disposición final tercera, cuyo objeto es habilitar la aprobación de un posterior real decreto que recoja la mediación tripartita que ha señalado el señor Peña de 30 de marzo de 2017 y, consecuentemente, un nuevo paquete de medidas sociales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 11

Entendemos, en suma, que este es un corto viaje con alforjas no obstante repletas para algunos, que para algunos puede estar justificado y para otros no, pero que prácticamente agota los márgenes que permite la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y que queda pendiente solo de su desarrollo reglamentario, que evidentemente atiende también a un objeto social. No solo no nos vamos a oponer, sino que, como dijimos antes, lo vamos a apoyar. Lo entendemos porque si antes era necesario no solo evitar aquellos elementos de sanción que comporta el incumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, también es necesario dar determinada seguridad, viabilidad y régimen jurídico conocido a los puertos existentes, y también en aquello que nos afecta a los vascos para los puertos de Pasaia y de Bilbao. Eso no va a alterar nuestra decisión, que va a seguir siendo la de apoyar el real decreto-ley.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra el señor Salvador i Duch.

El señor **SALVADOR I DUCH**: Gracias, señora presidenta. **(Comienza su intervención en catalán)**.

Señor ministro, volvemos a estar aquí y venimos por la presentación de un nuevo real decreto-ley para la regulación de la estiba, un real decreto-ley muy diferente del que nos presentó el 16 de marzo. La primera reflexión es por qué aquello que era inminente el 16 de marzo hoy puede ser tan diferente. Cuando ustedes nos quieren pasar la responsabilidad de la multa yo le diría: ¿por qué no llegó este decreto antes? Igual la multa la tendrían que pagar otros por no haber trabajado tan bien como ahora, que se acerca mucho más, como decíamos, a los trabajadores. **(Aplausos)**.

Señor ministro, entonces le dijimos que este decreto-ley iba mucho más allá de la sentencia del Tribunal de la Unión Europea; el tiempo nos ha dado la razón, ha legitimado nuestro no y ha dejado una vez más en evidencia al Partido Popular y a sus acólitos de Ciudadanos. Hoy nos presenta un real decreto-ley mucho más adecuado a los intereses de los trabajadores y trabajadoras de la estiba. Era posible la mejora y nos alegramos; valoramos mucho y muy sinceramente esta evolución. El decreto no era inamovible; fíjese si no era un decreto inamovible que han incorporado más de nueve páginas de texto. Lo decía antes, la multa no es responsabilidad nuestra, reflexionen una vez más. Aun así lo presentó, pero afortunadamente hoy, y gracias a que esta Cámara votó no, el real decreto-ley es muy diferente al que nos presentaron antes.

Hoy tenemos un decreto mucho mejor. Se incorporan demandas históricas del sector de la estiba, como continuar trabajando en la manipulación de mercancías del sector del automóvil, volviendo a una situación previa a 2010. Se incorpora otra demanda histórica, la formación específica y de calidad y la titulación oficial de profesional de la estiba, una certificación seria que garantiza la capacitación y la profesionalidad del sector, evita el intrusismo profesional y minimiza la siniestralidad laboral en un sector en que es fundamental por su riesgo. Se incorpora, en una declaración de intenciones muy interesante, que el convenio de puertos pueda prevalecer sobre el convenio de las empresas. En cierto modo se reconoce el gran error de la reforma laboral, que es en parte causa de muchos de los problemas de precariedad que sufrimos. Se han quitado los incentivos a la contratación de personal eventual, como recogía el anterior decreto. En resumen, valoramos positivamente los avances reconocidos en el nuevo real decreto-ley y el esfuerzo realizado por quien lo ha hecho posible, y por los que hemos presionado con nuestro no a modificar este real decreto-ley, haciéndolo mucho mejor.

Ahora bien, y de acuerdo con nuestra posición política y a pesar de las mejoras, no podemos hablar de un acuerdo completo ya que hay flecos importantes por cerrar, como la cuestión de la subrogación —que no está en el real decreto-ley— que hace que el conflicto entre la patronal y los trabajadores y el preaviso de huelga sigan vigentes ahora mismo, y que compromisos como la prevalencia del convenio de puertos sea realmente un hecho a contrastar y que se ha de blindar. Lo veremos. Por eso nos mantenemos en el no, como medida para continuar con la presión al Gobierno para que ejerza de Gobierno, y sus ministros, sobre todo el de Fomento, no se parezcan tanto a un agente social más alineado con la patronal, como parecía el 16 de marzo y como lo ha sido durante este proceso, pues les recuerdo que en tres años se podía haber llegado al decreto de hoy mucho más deprisa, y como denunciábamos ya en nuestro anterior discurso.

También debe comprender que, siendo un partido que estamos por la derogación inmediata de las dos reformas laborales, no podemos aceptar que este primer reconocimiento de fracaso de esta reforma laboral, tal como lo entendemos nosotros, este fiasco pueda ser solventado con una declaración de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 12

intenciones, loable, sobre todo por un cambio final en las formas, pero insuficiente para garantizar su rectificación y ampliación para todos los demás colectivos de trabajadores que continúan sufriendo el descuelgue de convenios, los convenios de empresa por encima de los de sector o colectivos en sus carnes. Pensamos que hay que reflexionar sobre este tema y en otros muchos sectores que sufren tanto o más que los sectores de la estiba. Ustedes hoy han dado un primer paso, el primer reconocimiento público de que todo su modelo laboral no era tan bonito, y que Esquerra Republicana tenía y tiene razones para exigir su derogación.

Me gustaría decir, en definitiva, porque se me acaba el tiempo, que daremos el sí, pero lo daremos cuando tengamos por parte de los trabajadores su OK definitivo. Porque los republicanos somos una, sola una más de las voces que estamos al lado de los trabajadores. Cuando ellos nos den el OK definitivo aquí estaremos, para lo que haga falta, una vez más. Por todo ello, y para terminar, una dedicatoria: los sindicatos sí sirven y los partidos fieles a la clase trabajadora también.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor Navarro Fernández-Rodríguez.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el pasado 16 de marzo se presentó para ser convalidado por esta Cámara el Real Decreto-ley 4/2017, para la reforma de la estiba. Esta reforma venía como todos saben determinada por una sentencia del Tribunal de Justicia de diciembre de 2014, por la que se condenaba al Reino de España por incumplir el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión.

Esta sentencia no llegaba por sorpresa, era la culminación de un camino iniciado por Europa en 2011, avisando de que la Ley de Puertos que se acababa de aprobar —su ley, señorías— no era conforme con dicho artículo 49, relativo a la libertad de establecimiento. Es decir, la Comisión da un primer aviso en noviembre de 2011, y no pasa nada; en octubre de 2012 emite un dictamen, y no pasa nada; en diciembre de 2014 se condena en firme a España, y tampoco pasa nada. Todo esto, por cierto, disponiendo de una mayoría absoluta. Eso sí, llega marzo de 2017 y se desencadenan todas las prisas.

Cuando se presenta el primer decreto se nos dice que eso es lo que hay y que no hay margen de actuación, y en ese momento dijimos que si habíamos tenido que esperar tanto —desde 2011, o al menos desde 2014—, merecía la pena esperar un poco más para intentar alcanzar un mayor consenso social, y además un acuerdo parlamentario, porque el primer decreto nacía muerto, dado que carecía de dicho apoyo parlamentario y de respaldo social entre los agentes intervinientes. Por eso en Ciudadanos dijimos que no daríamos nuestro apoyo al decreto; dijimos al Gobierno: siéntense, negocien, y fuimos severamente criticados por ello.

Recordemos que lo que el primer decreto preveía eran despidos generalizados e indemnizaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, porque lo que se pasaba por alto era algo esencial, y es que aquí no estamos ante la reconversión de una mina que se va a cerrar, con la consiguiente pérdida de empleos, sino ante un sector en el que queremos que el empleo crezca. En ese sentido la reforma no solo era necesaria debido a la multa, no solo es necesaria porque estamos en Europa y respetamos sus reglas, es sobre todo necesaria porque tenemos que estar en condiciones de competir para poder crecer.

Nuestros vecinos no están ociosos —como demuestran Tánger Med o Sines— y nosotros tampoco podemos estarlo. Por eso el decreto debía procurar alcanzar tres objetivos. Primero, puesto que continúa la actividad, deben adoptarse medidas para asegurar la continuidad del empleo; segundo, deben adoptarse medidas para mejorar la productividad de los puertos, y tercero, se debe tratar con especial consideración a los trabajadores de mayor antigüedad. El Gobierno se implicó finalmente, se designó a un mediador que trató de acercar posiciones —las posiciones realmente se acercaron—, y todo el camino recorrido en las negociaciones —todos estos hitos— han sido incorporados en forma de apéndice a este nuevo Real Decreto-ley 8/2017 que ahora se presenta, y que pone el foco en los objetivos que considerábamos fundamentales: el mantenimiento del empleo y la mejora de la productividad.

Nosotros entendemos que los empresarios quisieran más, y entendemos que los estibadores quisieran más; es normal que cada uno pretenda defender sus intereses, y también entra dentro de lo normal que una negociación tan complicada como esta no deje plenamente satisfecho a ninguno, pero nadie que lea ambos decretos —el 4/2017 y el 8/2017— puede afirmar que no haya habido cambios y mejoras. Incluso el diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, ataviado con una camiseta, lo ha reconocido: ha habido mejoras evidentes. **(El señor Salvador i Duch se da palmaditas en la mejilla con la mano).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 13

El texto del nuevo decreto no solo nos permite cumplir con Europa, no solo nos permite cumplir con la libertad de establecimiento, sino que también recoge avances claros en la conservación de los puestos de trabajo y en la mejora de la productividad que el primero no recogía. Como saben el decreto nuevo, el decreto que ahora se presenta, prevé expresamente que la propuesta de mediación sea desarrollada mediante otro real decreto con el objetivo —dice expresamente— de mantener el empleo de los actuales trabajadores, a través de acuerdos entre patronal y sindicatos de la estiba —recordemos que el nuevo decreto incorpora una nueva disposición relativa a la prioridad del convenio de puerto—, mejorar la organización y productividad en el sector de la estiba, así como establecer un sistema de ayudas para los trabajadores de mayor edad. La propuesta de mediación se incluye al final del real decreto, y en ella tendrá que basarse ese futuro desarrollo reglamentario que se manda en la ley.

Señorías, el tiempo transcurrido ha demostrado que sí había margen, ahora se trata de no estropear todo lo que se ha avanzado. Es responsabilidad de las empresas, de los sindicatos y del Gobierno, que debe proceder al desarrollo reglamentario, conseguirlo y en Ciudadanos nos ofrecemos para colaborar lealmente en este empeño.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: *Bon dia*. Gracias, señora presidenta. Saludo a los compañeros y compañeras de la estiba. **(Rumores)**.

Han pasado dos meses...

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, señorías.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: ... desde que este hemicycle les envió al rincón de pensar para que aceptaran lo que estaban a punto de firmar los sindicatos y la patronal. Parece que no les ha servido de mucho, ya que desde hace semanas los contactos con los sindicatos quedaron congelados. El ejemplo, sin ir más lejos, está en el reglamento que se deriva del real decreto-ley que hasta ayer no fue público. Ellos, los sindicatos y la patronal, llegaron a un acuerdo y ahora ustedes, en vez de traernos ese acuerdo, nos vienen con un refrito del anterior real decreto-ley; eso sí, aderezado con las propuestas del mediador. La cuestión de la subrogación, que es básicamente el acuerdo al que han llegado la patronal y los sindicatos, es algo que pidió la presidenta de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, y está en el artículo 44 de nuestro Estatuto de los Trabajadores. Sobre eso no decía nada la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que no ponía ningún tipo de objeción a este planteamiento. No entiendo por qué no lo incluyen. ¿Cuál es el problema? Es curioso cuando no ridículo que el mediador elabore un texto diferente al pacto que existía entre empresarios y trabajadores. ¿Cómo es posible mediar cuando ya se ha llegado a un acuerdo? Se media antes, no después. Este Gobierno nos tiene demasiado acostumbrados a sorpresas, aunque habitualmente utiliza SMS para comunicarlas y no a una persona de prestigio como el señor Marcos Peña.

De nuevo el Gobierno se equivoca. No respeta lo acordado entre las partes; parece que les esté diciendo: habéis sido buenos, pero no me importaba lo que dijerais. El objetivo real de que se sentaran a negociar era otro; el foco estaba en esta Cámara, apuntando aquí, en frente, en la tribuna, y no en la mesa de los sindicatos y la patronal. Ustedes querían escenificar un diálogo para dar la coartada necesaria a un cambio de voto de sus socios naranjas, y trocar cromos en la operación manta con el PDeCAT por su anunciada abstención. Solo perseguían los votos que les faltaban para aprobar el real decreto-ley. No me detendré a hablar ni de Ciudadanos ni del PNV ni del PDeCAT; algunas de las razones habrán tenido que costear. A estos grupos les ha presionado hasta la extenuación Anfac, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones para que dieran su OK. El problema son ustedes, que tienen la responsabilidad de gobierno y no están interesados en ejercer... **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, señorías, por favor. Silencio.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señora presidenta.

Que no están interesados en ejercer de Estado protector, defendiendo a la ciudadanía ante el mercado más salvaje. Ustedes simplemente pretenden ser las manos y el destino del brazo ejecutor de la trama

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 14

para que unos cuantos hagan negocios; si de paso cae alguna migaja del tres al cuarto, bienvenida sea. Un cambio de modelo en la estiba permitirá a Noatum, como al resto de concesionarias, mejorar sus cuentas de resultados y por tanto revalorizar el activo de JP Morgan con vistas a una posible venta, una venta que en julio podría materializarse en Cosco, el gran conglomerado estatal chino de tráfico interoceánico. Sean honestos, digan lo que realmente desean: despedir a más de 6000 trabajadores de aquí a tres años, en diferido eso sí, y en cómodos plazos, 75, 50 y 25 %. Que las empresas no sufran, tranquilos, que nosotros les abonaremos los 120 millones de indemnizaciones más las ayudas de jubilaciones que recoge el reglamento presentado ayer. Después de haber arrasado con todos los derechos sociales y salariales conquistados durante estos años por la estiba querrán volver a contratarlos, sí, porque las cifras demuestran que son buenos profesionales. Las previsiones de ingreso y demanda de los tráficos, según palabras del señor Llorca, presidente del ente público Puertos del Estado, son de incremento, tanto en las exportaciones como en las importaciones por vía marítima. En 2017 el tráfico portuario alcanzará 530 millones de toneladas, un nuevo récord histórico, es decir, un 4,1 % de aumento. Por su parte la cifra de negocio del sistema portuario consolidado ascenderá a 1079 millones de euros, y unos ingresos por tasas de ocupación —un indicador muy relevante de las inversiones privadas en los puertos— que también crecerán hasta los 263 millones de euros, es decir, un 2,3 %, superando los ingresos del año 2016.

El índice de calidad de las infraestructuras portuarias en nuestro país, según el Foro Económico Mundial de Davos, da a España una puntuación de 5,7 sobre 7, de las más elevadas del mundo y de Europa, por encima de Japón, Alemania, Francia e Italia, por debajo, eso sí, de los Países Bajos y Bélgica, países típicamente portuarios, y por tanto también por encima de los datos correspondientes a los países de la OCDE, que tienen una puntuación en calidad de infraestructuras portuarias de 5,1 y eso a pesar de la angustia con la que durante estos meses ha vivido la familia de la estiba. Un real decreto-ley sin diálogo —con nosotros, por ejemplo, no ha hablado—, que cercena la potencial plataforma logística de nuestro país al abocarlo al conflicto. Quieren más, son insaciables, quieren que los estibadores se conviertan en porteadores, querrán de nuevo a los trabajadores y trabajadoras de la estiba, pero en sus condiciones, sin convenios, sin afiliarse a sindicatos —que cosa más antigua debe ser eso de organizarse para defender los derechos de los trabajadores—, y que esos nuevos contratos sean como el 15 % de los nuevos contratos en España, que a pesar de cobrar un salario siguen siendo pobres. Eso es lo que realmente desean, que se transfieran las rentas del trabajo al capital.

Nos preguntamos, ¿qué pasará con los trabajadores eventuales? Uno de cada tres trabajadores en la estiba es eventual, que no tienen las cien manos en la actualidad. ¿Qué pasará con los estibadores que embarcan los coches y que ahora sus jornadas no contabilizan como estiba? Cuando se publique en el BOE este real decreto chapucero quedará en un limbo jurídico, y no harán falta huelgas para dejar vacíos los puertos de trabajadores si este problema no se resuelve. Al final lo que buscan con este decreto de liberalización de la estiba no es, lo siento, un ataque, es un atraco.

Hagamos un poco de ficción, para finalizar. ¿A alguna de sus señorías le sorprendería que de aquí a un tiempo se difundieran conversaciones grabadas por un juez, y que la tan estimada por todos nosotros Guardia Civil —siempre y cuando lógicamente no sea la UCO— termine demostrando lo que hoy Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea denuncia desde esta tribuna? ¿Sabe una cosa, señor De la Serna? Tenía la oportunidad de presentar un nuevo real decreto-ley que fuera una victoria para todos, en el que los grupos y el mundo de la estiba se sintieran a gusto. Lo podría haber hecho pero no ha sido así; ha preferido contentar a los de siempre, a los que sobrevuelan los intereses de la ciudadanía. No nos queda otra —y me sabe mal, porque me cae bien—: hay que echarles, lo siento.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

T'Estibo. (Dirigiéndose a la tribuna de invitados).

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidenta.

Hoy volvemos aquí, dos meses después del debate sobre el primer decreto de la estiba, a debatir sobre lo mismo. Es cierto que el debate ha sido radicalmente distinto, ha sido un debate mucho más moderado. No digo que vaya a ser así hasta el final, porque todavía queda el portavoz del PP y conociendo sus intervenciones seguramente provoque algo a alguno de los grupos que estamos aquí presentes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 15

Me ha sorprendido la intervención que ha hecho el ministro, lo voy a reconocer. Hoy no ha nombrado en ninguna ocasión la palabra multa. **(El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernáiz: Una vez).**

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, señorías.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Bueno, una vez me dice el ministro.

Solo ha nombrado una vez la palabra multa. En el anterior Pleno le propuse un juego y creo que ha tomado nota y ha dicho: a ver si me van a hacer jugar otra vez y voy a tener un problema.

Es cierto que el decreto ha cambiado y ha mejorado —lo creemos—, pero no da satisfacción a algo que nos parece imprescindible. Pusimos varias condiciones. Una era que tenía que cumplir la sentencia europea. En este debate y en el anterior se ha dado a entender que nosotros no queríamos cumplir la sentencia europea, y no es así. Siempre hemos dicho que había que cumplirla, pero también que hay distintas formas de hacerlo, y el ministro, trayendo un nuevo decreto que ha modificado, demuestra que lo que decíamos era cierto. Ahora bien, hay algo que me preocupa. El ministro hoy va a dormir bien, y me alegro. El ministro va a dormir bien porque tenía un único objetivo: aprobar el decreto de la estiba. Mi preocupación es cómo van a dormir los trabajadores, a los que no se garantiza el puesto de trabajo. Este decreto no garantiza los puestos de trabajo de los trabajadores, y es imprescindible, es una condición obligatoria para dar el visto bueno a este decreto. **(Aplausos)**. Por eso vamos a votar que no, como hicimos la otra vez. Pero no solo van a dormir mal los trabajadores, la patronal también, porque esto genera un conflicto en los puertos, y el ministro lo sabe. Lo que me preocupa es que parece que al ministro, convalidado el decreto, le da lo mismo lo que venga por delante. A nosotros, como Partido Socialista que defiende a los trabajadores, nos preocupan sus puestos de trabajo, pero también lo que puede pasar en los puertos españoles y en la economía española, porque muchos trabajadores de muchos sectores pueden ver perjudicadas sus condiciones a partir de los conflictos en los puertos, y tenía la posibilidad de evitar que eso ocurriera. Sabe que tenía la posibilidad de evitarlo.

Me sorprende que el ministro hable con los trabajadores a través de otros partidos —se ha buscado intermediario—, y que haya nombrado en varias ocasiones al mediador. Que yo sepa, en una mediación laboral el mediador tiene un papel cuando no hay un acuerdo entre las partes. Aquí había tres partes: Gobierno, sindicatos y patronal, y nosotros queremos reconocer el trabajo que hizo la patronal y el esfuerzo que hicieron los sindicatos. Damos las gracias a los trabajadores, que han hecho un esfuerzo para poder solucionar el problema, y felicitamos a la patronal porque también ha hecho un esfuerzo, pero no vamos a felicitar al ministro porque no ha hecho ningún esfuerzo. No ha hecho ningún esfuerzo para llegar a un acuerdo con ellos. No levantó en ningún momento el teléfono para preguntarles cómo iba su negociación, si necesitaban algo del Gobierno o si había que darle forma —como se comprometió— a través de un reglamento. Sinceramente, señor ministro, no ha hecho lo más adecuado, no ha solucionado el problema de forma definitiva. Todavía queda camino por recorrer, y desgraciadamente van a tener que recorrerlo solos, sin el apoyo de su Gobierno, sindicatos y patronal.

Hay otra cosa que nos preocupa. Esto ha sido una muestra de cómo se comporta el ministro de Fomento cuando hay un conflicto laboral, y hemos visto que no tiene cintura política. Hemos comprobado que no tiene capacidad para negociar con las partes; hemos comprobado que no tiene capacidad para escuchar a los trabajadores; hemos comprobado que no tiene capacidad para escuchar a la patronal **(Aplausos)**, y eso nos preocupa porque hay muchos temas que siguen pendientes y muchos conflictos que van a venir. Tenemos pendiente el tema de los trabajadores de Ferrovial. Los servicios de Renfe y de AVE están sufriendo las consecuencias de la inacción del Gobierno y del ministro de Fomento, y viendo cómo se ha comportado en esta ocasión no tenemos esperanza de que lo solucione. Le pedimos que se ponga a trabajar, que se siente y que pida a Ferrovial que cumpla con los trabajadores, porque no lo está haciendo y hay que garantizar las condiciones a que se comprometieron. Pero no es lo único que tiene entre manos el señor ministro. El lote 22 de AENA, que se saca por parte de una compañía pública troceada para quitar fuerza a los trabajadores. Esa no es la forma, señor ministro. No se pueden sacar contratos públicos para que las condiciones de los trabajadores sean peores.

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, le llamo a la cuestión.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a intentar reflejar lo que puede pasar a partir de ahora con la actitud del Gobierno, si es la misma que ha tenido con lo de la estiba. Retiren el lote 22 del aeropuerto de Barcelona, pues lo único que va a generar es un conflicto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 16

Voy a terminar de la forma en que empezamos el debate, de la forma en que hicimos el otro debate. Creemos en el acuerdo, en el consenso y en que se puede y se debe escuchar a los trabajadores y a la patronal. Creemos que la parte pública y las instituciones tenemos la obligación de mediar para llegar a un acuerdo, y creo que es posible. Me preocupa el Gobierno del PP. Siempre me ha preocupado, pero ahora me preocupa mucho más la actitud del ministro de Fomento ante los conflictos laborales. ¿Qué va a pasar con el conflicto de los taxistas? El señor ministro no hace nada. ¿Qué va a pasar con el *dumping* social en el sector del transporte, cuando hay un ministro que no tiene capacidad de dialogar? ¿Qué va a pasar con tantos sectores que a partir de ahora se van a ver afectados por muchos conflictos laborales y sociales? La patronal y los sindicatos han demostrado estar a la altura, pero creo sinceramente que el Gobierno no ha demostrado estar a la altura y eso nos debe preocupar. Hay que cambiar la forma de hacer política. Es muy sencillo. Yo hablaba casi diariamente, tanto con patronal como con sindicatos; es gente con la que se puede hablar y negociar; es gente que ha pensado desde el primer momento que había que buscar una solución al conflicto. La verdad es que al principio el Gobierno intentó hacer ver que el colectivo de trabajadores de la estiba era privilegiado. Les voy a reconocer que en parte eran privilegiados, porque tenían trabajo y unas condiciones laborales razonables, y en el país del Partido Popular hay muy pocos trabajadores que tengan condiciones laborales razonables y a los que se les garanticen, como hemos visto en la salida de esta crisis. Este es el modelo del Partido Popular y lo ha demostrado con la gestión de la estiba.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Barrachina Ros. **(Rumores).**

Silencio, señorías. Por favor, silencio.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señores ministros, y gracias a los empresarios y trabajadores de la estiba.

Empezaré por el final. Dice el portavoz socialista que no hemos hablado de las multas. Se lo voy a resumir, aunque pensábamos que lo habían entendido. Lo que ha pasado en estos cincuenta y cuatro días desde que en este Parlamento se impuso el no es que hemos acumulado un millón... **(Un señor invitado en la tribuna pública se levanta y grita: ¡Los puertos no se venden!—Rumores.—Aplausos del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea dirigiéndose hacia la tribuna pública.—Protestas por parte del Grupo Parlamentario Popular).**

La señora **PRESIDENTA**: Continúe, señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Gracias, señora presidenta.

Hemos acumulado 1 480 000 euros adicionales que pagarán todos los españoles, porque como todos los diputados escucharon la comisaria europea dijo aquí que la primera sanción que teníamos, que hoy ya suma 24 400 000 euros, sería retirada si se aprobaba aquel real decreto. Desde entonces ya no tenemos ninguna garantía, y muy probablemente esa condena caiga en breve: los 24 400 000 euros. Confío en que aquellos que consiguieron 175 noes y que van a condenar a los españoles a pagar 24 400 000 euros organicen un *crowdfunding* de estos famosos que Pablo Iglesias y el señor Pedro Sánchez suelen hacer para recaudar **(Aplausos.—Protestas)**, y eviten que sus errores los paguen los españoles.

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, por favor.

El señor **BARRACHINA ROS**: Confiábamos y esperábamos que el PSOE bajase del monte. ¡Qué elecciones primarias más costosas para los españoles, en términos de acuerdo de estiba y en términos presupuestarios! Pero no, no han bajado del monte. Estábamos esperándolo porque esta ley es suya, la ley que declara ilegal el Tribunal Superior de Justicia de la Unión Europea, pero por la sensación que he tenido hoy aquí después de escuchar a los portavoces el tribunal no nos ha enviado una condena, sino que nos ha mandado una felicitación diciendo: seguid así, que la multa diaria será ahora de 134 000 euros. Esperábamos que bajasen del monte, pero no. No han bajado del monte. El PSOE sigue en el monte; es más, se han subido a los árboles **(Risas y aplausos.—Protestas)**, y el socialista de la rama decimo cuarta del árbol que está en el monte está empeñado en darle golpes al socialista de la rama decimo quinta. Están encaramados a los árboles y sin capacidad de que España tenga una izquierda razonable. **(Rumores)**. Han pasado dos cosas, primero, debemos un millón y medio más... **(Rumores)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 17

La señora **PRESIDENTA**: Silencio.

El señor **BARRACHINA ROS**: ... y segundo, la izquierda ha demostrado su incapacidad para articular una alternativa. Han tenido capacidad legislativa plena durante estos dos meses y no han presentado nada. ¿No les resulta raro a los trabajadores de la estiba que los que les prometen todo luego no presenten nada, ni un solo escrito, nada en dos meses? (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos**). Han tenido tiempo en estos dos meses de presentar seis mil enmiendas, comisiones de investigación a porrillo, anunciar incluso una moción de censura; han desenterrado a Franco pero no han encontrado un minuto para escribir nada sobre la enmienda, nada, cero. (**Rumores—Aplausos**). La izquierda ha demostrado en esta Cámara que tan solo les unía el rencor, el no es no, el paralizar la actividad de este país y, naturalmente, el Partido Popular responde a intereses generales. Quiero agradecer su apoyo a Unión del Pueblo Navarro, a Foro Asturias, al Grupo Vasco, a Ciudadanos y al PDeCAT —celebro su regreso a la libertad económica—, les agradezco que España pueda ahorrarse multas adicionales. Quien les diga que después de una condena europea nada va a cambiar, les miente, les engaña, por eso no han presentado nada. (**Se pronuncian palabras que no se perciben en la tribuna pública.—Rumores y protestas.—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, vueltos hacia la tribuna pública**).

La señora **PRESIDENTA**: Un segundo, señor Barrachina.

Señorías, ruego a los servicios de la Cámara que en cumplimiento del artículo 107 mantengan el orden en las tribunas. (**Un señor invitado desde la tribuna pública: ¡Nos vamos! Rumores y protestas.—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, vueltos hacia la tribuna pública**). Mantengan el orden en la tribuna.

Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Quien dice que después de una ley socialista que incumple los tratados de la Unión que el Grupo Socialista firmó en su día no va a pasar nada, engaña a los trabajadores y engaña a los empresarios. Claro que sí, claro que es natural que las empresas tengan libertad de contratación, claro que es deseable y vamos a procurar que todos, el cien por cien de los trabajadores con sus retribuciones íntegras permanezcan, porque el sector de la estiba ha funcionado y si lo ha hecho es porque trabajadores y empresarios lo han hecho bien. Ahora bien, España, que es la nación que más empleo crea de Europa, que recibe 75 millones de visitantes, merece hacerlo sobresalientemente, y esta condena es una oportunidad; una oportunidad de que se contrate a la primera mujer estibadora en Algeciras (**Rumores**), una oportunidad para que se pueda ordenar... (**Un señor invitado desde la tribuna pública: ¡Cállate ya, hombre, cállate ya!—Rumores.—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, vueltos hacia la tribuna pública**). Es una oportunidad para que los barcos no se marchen y haya nacido, frente a nuestro principal puerto de Algeciras, Tánger Med, en solo diez años. Además, van a duplicar nuestra capacidad factorías como la de Renault, que emplean a 35 000 trabajadores. A mí me gustaría que esas empresas estuviesen en la región que más paro tiene de la Unión Europea después de treinta años de Gobierno socialista, me gustaría que estuviesen en Andalucía. (**Aplausos**). Por tanto, mi grupo pretende que esta modernización que comienza ahora cuente con el cien por cien, con todos, con la totalidad de los trabajadores, a quienes se les reconoce todo su trabajo, a quienes se les convalidan todas las titulaciones, a quienes se ayudará si fuese necesario con prejubilaciones, con todo... (**Un señor invitado desde la tribuna pública: ¡Cállate ya, hombre, ya está bien!—Otro señor invitado desde la tribuna pública: ¡Vete ya, hombre!—Rumores y protestas—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, vueltos hacia la tribuna pública**).

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **BARRACHINA ROS**: ¿No les resulta extraño que quienes les jalean sean los mismos que han decidido votar en contra del libre comercio con Estados Unidos, con Canadá? (**Varios señores diputados: ¡Anda ya!—Rumores y protestas.—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, del Grupo de Esquerra Republicana y varios del Grupo Mixto**). Los mismos, exactamente los mismos que están en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 18

contra del libre mercado son los que creen que van a hacer circular más mercancías a través de los puertos españoles ¿Los puertos españoles funcionarán cada día mejor? **(Rumores y protestas)**. Los puertos españoles funcionarán cada día mejor con libertad y con capacidad de contratación. **(Rumores y protestas en la tribuna pública.—Se procede al desalojo de la tribuna pública y, mientras la abandonan, algunos invitados levantan el puño.—Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, del Grupo de Esquerra Republicana y varios del Grupo Mixto, puestos en pie y vueltos hacia la tribuna pública, algunos con el puño levantado).**

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, señorías.

El señor **BARRACHINA ROS**: Si me dejan, intento concluir, señora presidenta. **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, les ruego, por favor, silencio. Y también les recuerdo a sus señorías que el Reglamento, del primer artículo al último, es de obligado cumplimiento para todos, para la presidenta y para todos los miembros de esta Cámara. Señorías, cuando se manda desalojar la tribuna es en cumplimiento del Reglamento.

Continúe, señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Concluyo, señora presidenta.

Cuanto más alto levantan ustedes el puño, junto a los trabajadores de la estiba, más se alejan del suelo, menos favor les hacen. Radicalizar esta propuesta, pretender e intentar conseguir que España se pare, algo que nos está costando millones de euros, hace un daño general. A ustedes, es verdad, que todo lo que alimente la revolución socialista les viene bien... **(Varios señores diputados: ¡Anda ya!—Rumores y protestas.—Varios señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea hacen gestos pidiendo calma.—La señora Montero Gil: ¡Tranquilidad!)**

Concluyo, reiterándoles, si me dejan...**(Rumores y protestas)**.

La señora **PRESIDENTA**: Un segundo, señor Barrachina.

Señorías, al terminar la sesión, voy a repasar el *Diario de Sesiones*, voy a ver todas las voces que se han escuchado en esta sesión, gracias a las taquígrafas, y, a continuación, les llamaré a sus señorías para retirarlas del *Diario de Sesiones*, porque hasta cuatro o cinco de las palabras que he oído aquí en la tribuna me parecen que van en contra del decoro de la Cámara y del decoro de sus señorías. Así que, señorías, por favor, guarden silencio.

Termine ya, señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Concluyo, señora presidenta.

Decía que todo lo que sea alimentar la revolución socialista a ustedes les viene bien, a pesar de que alimentar sea contradictorio con revolución socialista. Están utilizando a los trabajadores de manera indecorosa.

La señora **PRESIDENTA**: Señoría, tiene que terminar.

El señor **BARRACHINA ROS**: Concluyo, señora presidenta.

España es un país que debe estar, como este Parlamento, a la altura de sus ciudadanos, evitando sanciones europeas que pagarán todos los españoles...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: ... y no ustedes.

Muchas gracias. **(Aplausos de las señoras y los señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, puestos en pie)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

En tres minutos comenzará la votación. **(Pausa)**.

Señorías, ocupen sus escaños. Va a comenzar la votación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 56

18 de mayo de 2017

Pág. 19

Comenzamos con la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica al régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 345 más 2 votos telemáticos, 347; a favor, 173 más 1 voto telemático, 174; en contra, 164 más 1 voto telemático, 165; abstenciones, 8.

La señora **PRESIDENTA**: En consecuencia, queda convalidado el real decreto-ley. **(Aplausos)**.

Se ha solicitado que el real decreto-ley sea tramitado como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia.

Comienza la votación. **(Pausa)**.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 344 más 2 votos telemáticos, 346; a favor, 81 más 1 voto telemático, 82; en contra, 172 más 1 voto telemático, 173; abstenciones, 91.

La señora **PRESIDENTA**: En consecuencia, no se tramitará como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta minutos de la tarde.

Nota:

Detectado un error en el Diario de Sesiones núm. 56, correspondiente al Pleno celebrado el 18 de mayo de 2017, con cve: DSCD-12-PL-56, se ha sustituido por el presente con cve: DSCD-12-PL-56-C1