



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 466

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 84

celebrada el miércoles, 27 de mayo de 1992

ORDEN DEL DIA:

- Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, del proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (continuación) («B. O. C. G.», Serie A, números 78-1 y 78-8) (número de expediente 121/000079).
-

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la tramitación del proyecto de ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Vamos a iniciar el debate del Título I, que vamos a dividir en dos partes: una primera parte será el Capítulo 1.º, que comprende los artículos 10 a 23, y una segunda será el Capítulo 2.º, que comprende los artículos 24 a 52, ambos inclusive.

Para defender las enmiendas a los artículos 10 a 23, ambos inclusive, por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURAN NUÑEZ**: En el día de ayer, aparte de debatir las enmiendas en sí, se entró en cierta generalización. Nuestro Grupo quería aclarar que, como es natural —y siempre con la mejor de las intenciones—, defiende los intereses del Estado español y de los españoles por lo menos como el que más. Probablemente, los defendemos desde otra óptica, pero queremos que quede claro que los defendemos, repito, como el que más.

También para que se entienda, señor Presidente, nuestro Grupo no sólo ha pedido la devolución del proyecto, sino que ha creado una propuesta alternativa de organización portuaria, que es lo que hemos intentado hacer en los artículos 24 a 52 del proyecto, a los que hemos presentado 33 enmiendas, unas de modificación y otras de supresión. En algunas de las enmiendas pediremos la supresión que, como es natural, no esperamos que prospere y, en ese caso, lo que haremos será pedir su modificación.

Dentro del espíritu generalizador de ayer, sería interesante remarcar que la idea de nuestra alternativa es conectarnos con las decisiones del Parlamento Europeo, de noviembre de 1986, en las cuales se demandaba que se marcaran nuevas reglas que concentraran la autonomía de los cuerpos portuarios, que se aumentara la libre competencia entre los puertos marítimos de la comunidad. Y cuando decimos libre competencia nos referimos a libre competencia entre toda la Comunidad, por lo que consideramos que los puertos españoles deben estar entre sí en libre competencia. También hemos querido hacer uso de la recomendación europea de la cobertura de costes, pasándola a los usuarios, y no por la vía de la subvención.

Finalmente, nuestras enmiendas se han dirigido a la ausencia de discriminación. Tendríamos que decir que, por ejemplo, un puerto como Gibraltar, por no estar en libre competencia, desde 1986 hasta 1992, ha multiplicado por diez el número de toneladas de registro bruto que en él ha entrado y ha multiplicado por 20 las toneladas vendidas, entre otras, por compañías españolas en el propio puerto de Gibraltar, no porque el precio del petróleo o productos de consumo que se venden

a los buques sea más barato, sino porque las tarifas portuarias de Gibraltar, en oposición a las de los puertos cercanas, son infinitamente más bajas. Esto demuestra claramente que habrá puertos que tendrán que competir con otros y habrá otros en los que no será tan necesario si tienen tráficos cautivos.

Digo esto, señor Presidente, sin que sea óbice para entrar después a comentar las últimas recomendaciones del Forum marítimo de Bruselas de hace seis días, en el que el señor Karel van Miert, al cual hemos paseado arriba y abajo en el AVE, y el señor Bargeman, hicieron gran hincapié en la liberalización de los puertos europeos y del tráfico marítimo.

Entrando en las enmiendas en sí, de nuestro Grupo, tenemos la número 400, al artículo 10.2, que es de modificación. Queremos que se redacte de la siguiente manera: «...no sea asumida por las comunidades autónomas conforme a lo previsto en sus respectivos estatutos de autonomía.» La justificación es que la redacción del proyecto de ley altera la distribución competencial existente en la actualidad y que en diversas comunidades autónomas el Estado hasta la fecha no adquirió algunos pequeños puertos, pese a haberlo solicitado y tener amparo estatutario.

Al artículo 11, nuestro Grupo presenta la enmienda 401, de modificación, en la cual indicamos que debe ponerse: «Ejercicio de las competencias de la Administración del Estado.» La idea es adecuar el título al contenido.

También al artículo 11 tenemos la enmienda número 402, que es de modificación. Queremos que diga: «... a través del Ente Público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.» La justificación es la misma y está en concordancia con las enmiendas al Capítulo II del Título I, en las que proponíamos la supresión del Ente Público Puertos del Estado.

Al artículo 14.1 presentamos la enmienda 403, de supresión, en la que pedimos que se suprima «..., de competencia de la Administración del Estado» y el adjetivo «estatal». La justificación es la misma que la de la enmienda al artículo 1.º

Al artículo 14.4 proponemos la enmienda 404, de modificación, que consiste en sustituir al final del punto «... a favor de la Administración del Estado» por «... que será percibido por la comunidad autónoma otorgante».

Al artículo 15.2, nuestro Grupo presenta la enmienda 405, de modificación, en la cual pedimos que la primera parte del párrafo segundo quede redactado así: «La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de la Administración con competencia en materia de ordenación del territorio y urbanismo, que deberá emitirse en el plazo de tres meses. Esta aprobación llevará implícita...». El resto pedimos que se mantenga como está. La justificación que damos es que no se deben olvidar las competencias que en materia de ordenación y urbanismo —y esto es muy importante— ostentan ayuntamientos y comunidades autónomas.

Al artículo 15.4, nuestro Grupo presenta la enmienda 406, de modificación, en la que proponemos que se diga: «4. Con carácter previo a la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios o su modificación sustancial, se emitirán informes en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias por el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el de Industria, Comercio y Turismo y el Consejo Superior de Deportes en cuanto a las actividades náutico-deportivas.

Estos informes se entenderán emitidos en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.» La justificación que damos es únicamente simplificar la redacción del artículo, aunque quizá esto no sea lo más acertado que hemos hecho.

La enmienda 407, al artículo 16.2, es de modificación. En el párrafo segundo, donde dice: «... usos previstos en esos espacios, y medidas...» queremos que se diga: «... usos previstos en esos espacios en lo que afecte a la preservación del litoral, y sobre las medidas...». Nuestra justificación es impedir que se invadan competencias de las comunidades autónomas. Y estamos seguros de que los grupos más autonomistas de la Cámara nos apoyarán en casi todas estas enmiendas.

Al artículo 18.1, nuestro Grupo presente la enmienda 408, de modificación, pidiendo que se suprima la parte final «... y no podrán incluir... explotación portuaria». De nuevo la idea es de absoluto respeto a la autonomía municipal.

Al artículo 18.2, nuestro Grupo presenta la enmienda 409, de modificación. Pedimos que el apartado c) quede redactado como sigue: «... ésta se pronuncie sobre los aspectos de su competencia», suprimiendo «con carácter vinculante» y «a fin de llegar a un acuerdo sobre el contenido del mismo». La justificación, de nuevo y como en casi todas las otras enmiendas, es preservar la autonomía municipal en las ciudades portuarias.

La enmienda número 410, de nuestro Grupo, al artículo 19.3, es de supresión. Pedimos que se elimine el número 3 del artículo 19, de nuevo por respeto a la autonomía municipal.

La enmienda 411 del Grupo Popular, al artículo 20.1, es de modificación. Proponemos la siguiente redacción: «1. La construcción de un nuevo puerto exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la Administración competente.» En este caso particular está presentada en concordancia con la enmienda al artículo 1 y al 16.

La enmienda 412, de nuestro Grupo, al artículo 20.2 es de adición y proponemos añadir, después de: «... y de Agricultura, Pesca y Alimentación...» lo siguiente: «... y de la comunidad autónoma y del Ayuntamiento afectados.» La justificación se refiere a que las actuaciones mencionadas en este artículo afectan a las competencias de las comunidades autónomas y ayuntamientos, de nuevo, en materia de urbanismo, ordenación del territorio y del litoral y medio ambiente.

La enmienda 413, al artículo 21.1, es de modificación. Proponemos que se redacte así: «1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos existentes exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la autoridad portuaria competente o, en su caso, por la Administración que corresponda.» La razón es exactamente la concordancia con las enmiendas al artículo 1 y otros.

La enmienda 414, al artículo 21.2, del Grupo Popular, es de modificación. Proponemos suprimir el adjetivo «estatales» y añadir al final del punto: «Dichos proyectos se someterán a informe preceptivo y vinculante de la comunidad autónoma afectada o al Estado, en su caso, en las materias en que ostenten la competencia exclusiva.» La justificación, como en las anteriores, es la concordancia.

La enmienda 415, al artículo 22.3 es de modificación. Pedimos que se redacte de la manera siguiente: «3. Corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes o al órgano correspondiente de la comunidad autónoma...». El resto, señor Presidente, seguiría igual. La justificación es la concordancia con las enmiendas anteriores.

Finalmente, señor Presidente, porque estamos ya llegando al artículo 23, nuestra enmienda 416 es de modificación y propone la siguiente redacción: «Al Ministerio de Obras Públicas y Transportes corresponde la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la gestión de aquellos puertos de titularidad estatal respecto a los cuales no se constituya una autoridad portuaria y sin perjuicio de lo previsto en el artículo 12.

La política portuaria de las comunidades autónomas con competencias en la materia será desarrollada conforme dispongan sus propias normas, correspondiéndoles la gestión de aquellos puertos de su titularidad respecto a los cuales no se constituya una autoridad portuaria.» Nuestra justificación está en respetar, en este caso, no la autonomía de los entes autonómicos, sino la autonomía real de los puertos, como preconizan las disposiciones del artículo 85, 88, del Tratado de Roma y, desde luego, las recomendaciones del Parlamento Europeo de 1986.

Al artículo 23 también tenemos la enmienda 417, que es de modificación, y proponemos la siguiente redacción: «La Administración del Estado asume la coordinación de los puertos de su competencia, que se realizará a través del organismo autónomo Puertos del Estado. La gestión en el ámbito de cada puerto corresponderá a la autoridad portuaria.» La justificación de esta última —por el momento— enmienda es que la autonomía portuaria preconizada, como decía antes, por la Resolución A.2-215/88, del Parlamento Europeo, exige del Estado una labor de coordinación global —y cada vez lo exige más del sistema portuario—, dejando la gestión de cada puerto a la autoridad portuaria que corresponda y recomendando la disolución en pequeñas autoridades de las direcciones de los puertos, precisamente para incrementar la libre competencia

preconizada, repito, por el Tratado de Roma, por el de Maastricht y por todos los tratados que sucesivamente hemos ido añadiendo al Tratado de Roma.

Nada más por el momento.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu para defender sus enmiendas 900 a 908.

El señor **ANDREU ANDREU**: Ahora nos adentramos en uno de los aspectos más escabrosos del proyecto de ley que debatimos. El conjunto de estos artículos viene a consolidar una vieja aspiración del Director General de Puertos, que es la de convertirse en el alcalde de todas las ciudades portuarias, muy por encima de los alcaldes elegidos democráticamente. En este sentido van estos artículos que plantean casi la exclusiva y dominante jerarquía, por parte del ente público portuario, sobre los diferentes ayuntamientos en los cuales se ubican los puertos. Y, por supuesto, en sentido opuesto se plantean las enmiendas de mi Grupo político Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En primer lugar está nuestra enmienda 901, de supresión del artículo 15.4. En el artículo 15.4 se da voz prácticamente a todos los organismos de la Administración Central, desde el Ministerio del Interior al de Agricultura, pasando por el de Comercio y Turismo y el Consejo Superior de Deportes, para que informen con carácter previo en toda la ordenación portuaria. Sin embargo, en ningún momento se habla de cómo debe ser la actuación municipal.

Precisamente a «sensu contrario» es lo que nosotros planteamos en la enmienda 902, en la cual solicitamos la adición al artículo 15 de un párrafo, que nosotros denominamos 6-bis, que diga: «La ordenación de usos y volúmenes de la Zona de Servicios se realizará por medio de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que tendrá, a los efectos urbanísticos, la misma tramitación que un plan especial al que preceptivamente deberán presentar informe, antes de su aprobación definitiva, los Ministerios de Defensa e Interior.» Son los que nosotros consideramos que tienen ahí unas competencias reales de qué hablar.

La enmienda anterior, la 901, implicaba la supresión de todo el apartado en el cual daban competencias precisamente a todos los otros organismos y para nada se hablaba de los ayuntamientos, que son quienes tramitan urbanísticamente estos asuntos.

Pedimos también en el mismo sentido la supresión del artículo 17. Y nos parece algo especialmente grave la redacción que se da en el proyecto de ley al artículo 18. En realidad, es todo el artículo 18 el que nos parece imbuido de ese espíritu francamente inquisidor de los puertos sobre las competencias municipales. Hay un párrafo esencial que es donde dice «... y no podrán...». Ya se plantea una serie de competencias concurrentes por parte de la Administración portuaria, pero que en este proyecto de ley se diga a los ayunta-

mientos que, en sus planes generales, no podrán incluir determinaciones, es algo extraordinariamente grave. La soberanía de los ayuntamientos sobre sus planes generales es total y no hay quién le diga a un ayuntamiento lo que podrá y lo que no podrá hacer. En todo caso, hablen ustedes de competencias concurrentes, hablen ustedes de informes previos, pero no digan ustedes a los ayuntamientos lo que podrán o no podrán hacer. Repito que nos parece extraordinariamente grave esta redacción en este proyecto de ley.

En ese mismo sentido nosotros consideramos que debe suprimirse el artículo 18.2.c). Quizá a SS. SS. les extrañe que planteemos tanta supresión, pero es que a esta ley le sobran muchos artículos. Es tal el ansia que este proyecto de ley tiene de controlar lo que hoy por hoy son actividades municipales que se excede completamente en su redacción puntillosa intentando invadir competencias que no son suyas. En ese sentido también nos parece que debe suprimirse el artículo 18.2.c), porque nada más y nada menos que solicita el carácter vinculante con respecto a los ayuntamientos de las decisiones que tomen los entes públicos portuarios. No me atrevo a decir que esto sea anticonstitucional porque doctores tiene la Iglesia, pero, desde luego, políticamente no nos parece serio quitar esas competencias municipales.

En la enmienda 906 nosotros solicitamos que la expresión «... a informe...», que aquí se emplea refiriéndose a las obras portuarias, no sea tal y que se sustituya por la expresión que le corresponde realmente, que es «... a licencia...». Las obras portuarias, por el hecho de serlo, no están exentas de licencia municipal, ni muchísimo menos, porque hasta ahora, que sepamos, todas las obras que se realicen en un término municipal deben tener la preceptiva licencia expedida en los ayuntamientos. Por lo tanto, consideramos que la expresión correcta es «a licencia», no «a informe».

El artículo 21.2 tiene también una redacción que para nosotros es grave, porque cuando se refiere a los impactos medioambientales ve la necesidad de que se haga ese estudio de impacto medioambiental y que se sujete al procedimiento de declaración de impacto ambiental. Dice literalmente el texto: «Cuando por la importancia de la actuación sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente.» Y yo digo a SS. SS.: ¿quién decide que sea de forma notable? ¿Quién lo decide? ¿El propio puerto? Me parece que es algo así como convertirse en juez y parte de la actuación. Nosotros consideramos que esa expresión «de forma notable» es una expresión perversa que debe desaparecer, porque da la capacidad al puerto de decir cuando le dé la gana cuándo se debe someter una actuación a impacto ambiental o cuándo no se debe someter al procedimiento de estudio de impacto ambiental. Nosotros proponemos un texto alternativo en la enmienda 908. No voy a cansar a SS. SS. leyéndolo, está escrito. Sólo les diré que lo más significativo de ese texto es que la expresión «notable» desaparece e intentamos que haya un procedimiento objetivo, en el cual

no sea el puerto el que decida cuándo está sometida o no a impacto medioambiental.

Este es el conjunto de enmiendas que presenta mi Grupo, que consideramos que son muy importantes en este Capítulo y que confiamos que sean atendidas por el conjunto de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder para defender sus enmiendas números 217 a 233.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En primer lugar, voy a defender nuestras dos enmiendas, la una alternativa de la otra, al apartado 4 del artículo 14, que hace referencia al tan debatido uso y gestión del canon por la utilización del dominio público marítimo-terrestre.

Nuestro Grupo parlamentario entiende que el tratamiento que se da a este tema en el proyecto de ley no es congruente con la sentencia sobre el reglamento de costas que declara la utilización y gestión del demanio marítimo-terrestre adscrito a una comunidad autónoma por esta misma comunidad autónoma. A pesar de la titularidad estatal del demanio, que no varía cuando se produce la adscripción de este tipo de bienes a una comunidad autónoma para fines portuarios, entendemos que no tiene sentido gravar las autorizaciones y concesiones que otorguen las comunidades autónomas con un canon de ocupación a favor de la Administración del Estado que, aunque fuera simbólico, siempre supondría —y va a suponer— un encarecimiento de los puertos autonómicos frente a los de competencia estatal, en los cuales sí que se prevé que el canon va a revertir en favor de la autoridad portuaria.

En ese sentido, la propia Ley atribuye a la autoridad portuaria, en el artículo 40, la facultad de recaudar los cánones por ocupación del dominio público derivados de las concesiones y autorizaciones que ésta otorgue. Y también, más adelante, en el artículo 69.1, referido al régimen económico, se reitera la potestad de la autoridad portuaria para recaudar el canon de ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario.

Esto, a nuestro entender, supone un agravio comparativo en relación con los puertos autonómicos, un obstáculo al normal ejercicio de la competencia autonómica en materia de puertos, desde el punto de vista económico-financiero y, en cierta forma también, una ruptura del espíritu de los acuerdos que se consiguieron en las comisiones mixtas de transferencias, cuando se traspasaban expresamente los cánones por concesiones y autorizaciones portuarias. Concretamente, y refiriéndome al Decreto de traspasos de competencias en materia portuaria a la Comunidad Autónoma de Cataluña, se establecía que en el momento de la efectividad de este acuerdo se traspasará a la Generalitat de Cataluña la titularidad de los ingresos que se devenguen en lo sucesivo por la explotación de los puertos transferidos. Por tanto, no tenemos ningún tipo de duda sobre que, dentro del marco de explotación global

de un puerto, se incluya, o se debería incluir, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones administrativas.

Las enmiendas a este apartado del artículo 14 son dos: una primera, que es la que nuestro Grupo Parlamentario entiende más deseable, que establece que el canon de ocupación será gestionado por los órganos autonómicos competentes en el caso de los puertos de competencia autonómica. La segunda propuesta de nuestro Grupo Parlamentario es una alternativa a la anterior, que no es tan deseable como aquélla, pero que sí sería aceptable. Establece simplemente que será gestionado el canon por las comunidades autónomas, pero que su gestión será efectuada con carácter finalista y, por ello, establecemos que este canon se destinará a sufragar el coste de los usos y medidas necesarios para la protección del dominio público previsto.

A continuación, entramos ya en una serie de artículos, el 15 y el 16 básicamente pero también los que se incluyen entre el 18 y el 22, donde nuestro Grupo coincide con la exposición y la defensa de las enmiendas que han realizado los Grupos que han intervenido antes. ¿Cuál es el espíritu de estos artículos? Resumidamente, y utilizando una expresión que este Grupo Parlamentario ya usó en el debate de la Ley de Costas, el proyecto de Ley está creando, dentro de los municipios costeros y con puerto, un nuevo municipio, que lo constituye la zona de servicios en el puerto, en el caso de los puertos de competencia estatal, zona en la cual el propio ayuntamiento, que tiene la competencia urbanística sobre su territorio, no tiene ninguna competencia de relevancia. Es decir, que creamos aquí un nuevo ayuntamiento, con su sede en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y quien hace de Alcalde es el Presidente del Ente Público de Puertos del Estado. Resumidamente, lo que se está haciendo con estos artículos es, más o menos, esto. Y nuestro Grupo Parlamentario ha presentado una serie de enmiendas que lo único que pretenden es salvaguardar las competencias urbanísticas de los municipios y de las comunidades autónomas que este proyecto conculca de forma grave y con una reticencia yo diría que unánime por parte de los afectados. Por ejemplo, en el apartado primero de este artículo 15 limitamos la capacidad de delimitación de esa zona de servicio a aquellos terrenos o espacios estrictamente necesarios para el correcto desarrollo de la actividad portuaria, cuando el proyecto de Ley establece que se podrán delimitar los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Es simplemente una modificación de principio pero que nos parece importante para justificar todas las que vienen a continuación.

En el apartado segundo de ese mismo artículo 15 la enmienda va en ese mismo sentido, en el de limitar los usos permitidos en el ámbito portuario a los estrictamente vinculados a esa actividad.

Tenemos otra enmienda a este artículo 15, apartado segundo, que se refiere a los informes requeridos para la aprobación del Plan de utilización de los espacios

portuarios que, según el proyecto de Ley, corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ente Público Puertos del Estado y de las administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia.

Nuestro Grupo Parlamentario entiende que sólo podemos salvaguardar la competencia urbanística de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas si ese informe es vinculante y que también lo sea el del Ente Público Puertos del Estado. Entendemos que las administraciones con competencia sobre el territorio tienen que poder intervenir de forma decisiva en la aprobación de ese Plan de utilización de los espacios portuarios.

La enmienda al apartado cuarto de ese artículo 15 tiene exactamente el mismo sentido que las anteriores. En el segundo apartado de este punto cuarto se requiere informe, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias, con carácter previo a la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su caso, al de Industria, Comercio y Turismo, en cuanto a la localización de industrias energéticas y de construcción naval, y al Consejo Superior de Deportes. Entendemos que está en el espíritu de los redactores de la Ley que todas aquellas administraciones públicas que tienen alguna competencia en lo que puede verse afectado por los planes de utilización de los espacios portuarios, puedan emitir, con carácter previo, su informe, puedan manifestar su punto de vista. Nuestra enmienda pretende exclusivamente eso, y por ello, como entendemos que no son únicamente esas administraciones, esos Ministerios más el Consejo Superior de Deportes, que se establecen en el punto cuarto de este artículo 15, hemos ampliado con nuestra enmienda a todas aquellas administraciones públicas con competencias concurrentes en materia de pesca, protección civil y, en su caso, industria, construcción naval y deportes, la posibilidad de realizar ese informe que no es con carácter vinculante, pero sí preceptivo. Creemos que es mucho más adecuado al marco competencial.

La enmienda al apartado quinto del artículo 15 es una enmienda que se defiende por sí sola. Nuestro Grupo propone simplemente que se borre la expresión «Boletín Oficial de la Provincia». Y lo hacemos porque existen otros boletines oficiales, también los de las comunidades autónomas. Dejemos que sea la propia Administración la que elija el boletín en el que quiere publicar el texto íntegro del acuerdo de aprobación, como se está realizando en el planteamiento general.

La enmienda al apartado 6 del artículo 15 se defiende en los mismos términos que enmiendas anteriores, exactamente lo mismo que nuestra primera enmienda al punto 2 del artículo 16. Y nuestra segunda enmienda al apartado 2 del artículo 16, también.

Pasando al artículo 18, tenemos una enmienda al apartado primero. Entendemos que se debe suprimir la expresión: «y no podrán incluir determinaciones que

supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria». Se está refiriendo este artículo a la consideración urbanística de los puertos. Nuestra enmienda propone simplemente la supresión. También se podrían concretar cuáles pueden ser estas determinaciones, porque entendemos que se está dando en la redacción actual del artículo un cheque en blanco para que la Administración del Estado con esa expresión, que constituye un concepto jurídico indeterminado, pueda en cualquier momento vetar la actuación municipal, lo que no nos parece en absoluto adecuado ni deseable.

En cuanto a la enmienda al apartado c) de este artículo 18, este apartado, al referirse al Plan especial portuario, establece que, antes de la aprobación definitiva, la autoridad portuaria se pronunciará con carácter vinculante a fin de llegar a un acuerdo. Si la actuación es vinculante mal acuerdo habrá con el Ayuntamiento, será más bien una imposición. Por tanto, creo que debería desaparecer la expresión «carácter vinculante.»

En el artículo 19.3 se establece que las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no están sometidas a licencia municipal. El respeto a las competencias de los entes locales nos obliga a mantener lo prescrito en la legislación urbanística respecto a la necesidad de previa solicitud de licencia para cualquier tipo de obras, también para éstas, y de ahí nuestra enmienda.

En cuanto al artículo 20, el apartado 2, que trata de los proyectos de construcción de nuevos puertos, establece que deberán incluir el correspondiente estudio de impacto ambiental y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación aplicable y se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el caso de que se prevean actividades pesqueras, sobre los aspectos de sus respectivas competencias. Entiende nuestro Grupo Parlamentario que, en coherencia con los principios de coordinación entre las diversas administraciones y con el marco competencial establecido en la materia, también la respectiva comunidad autónoma y el ayuntamiento afectado deberían emitir esos informes.

Exactamente la misma argumentación me sirve para defender nuestra enmienda al artículo 21.1.

Por último, entramos ya en la enmienda al artículo 23. Nuestro Grupo propone una nueva redacción, que diga lo siguiente: «La Administración del Estado asume la organización de los puertos de su competencia, correspondiendo la coordinación global del sistema al Ente Público Puertos del Estado y desarrollándose la gestión en el ámbito de cada puerto por la correspondiente autoridad portuaria.»

No me voy a extender, aunque podría hacerlo, en la defensa de esta enmienda, porque los argumentos de fondo que la avalan ya fueron expresados suficientemente y debatidos en el trámite de la enmienda a la to-

ter que ésta, así que las voy a defender conjuntamente. En el proyecto de ley se dice: «Zona II, o exterior de las aguas portuarias...». Creemos que la redacción más correcta es: «Zona I, aguas portuarias interiores...»; «Zona II, aguas portuarias exteriores...». Es indudable que la definición de las aguas portuarias, que es el conjunto de las mismas, aquí van simplemente calificadas por su carácter interior o exterior. Por lo tanto, este calificativo debe ser posterior e iniciarse como se propone.

La enmienda 726, al artículo 16.1 es puramente de estilo.

La enmienda 727, al artículo 16.2, es de fondo. Proponemos añadir: «... y del Ministerio de Economía y Hacienda por la afección del dominio público. Si en el plazo de un mes no se evacuaran el silencio se considerará positivo».

Al tratarse de afecciones de bienes de dominio público y ser ésta una de las competencias del Ministerio de Economía y Hacienda, consideramos que es necesario que éste participe igualmente y emita su informe al respecto. Ahora bien, con la finalidad de que no se dilate en exceso, establecemos el mismo plazo que en las circunstancias anteriores se ha venido indicando con respecto al informe que debe emitirse, es decir, en el plazo de un mes, y caso de que no fuera emitido en dicho término indudablemente el silencio se considerará positivo.

La enmienda 728, al artículo 16.2, segundo párrafo, es de modificación. Consideramos que en la línea tercera debe suprimirse la expresión «... usos previstos en esos espacios...» y sustituirla por la de «... preservación del litoral...», continuando el texto del proyecto. Es una forma de establecer una delimitación más clara de las competencias, de forma que no se produzca injerencia alguna en aquellas que son de carácter urbanístico propias de las comunidades autónomas y ayuntamientos.

La enmienda 729, al artículo 18.2.c) propone la supresión de este apartado, supresión que se justifica en la razón de que su mantenimiento supondría un claro atentado contra las leyes urbanísticas y contra las competencias de comunidades autónomas y ayuntamientos.

La enmienda 730, al artículo 19.3, es asimismo de modificación. Consideramos que la redacción inicial del párrafo debe decir: «Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se efectúen en desarrollo del sistema genera portuario...» y continúa el texto del proyecto. Esta modificación que proponemos es una manera de precisar con mayor claridad la excepción al régimen general de licencias que se establece.

La enmienda 731 es puramente técnica. Se da una nueva redacción utilizando la misma terminología, incluso las mismas frases del proyecto, pero con una redacción más clara y un orden sintáctico más adecuado, de forma que resulte de más fácil y clara comprensión.

En cuanto a la enmienda 732, al artículo 23, proponemos la siguiente redacción: «La Administración del Estado, titular de los puertos de su competencia, confiere la gestión global del sistema portuario al Ente Público Puertos del Estado. En cada puerto la gestión será

desarrollada por la Autoridad Portuaria correspondiente.» No solamente se mejora la definición que contiene el proyecto de ley con una redacción más clara, sino que, además, se precisa, haciéndose, desde un primer momento, la declaración de la titularidad en la que justifica la competencia que ejercerá el Ente Público en la totalidad de los puertos, la misión que tiene encomendada la autoridad portuaria en cada uno de ellos. Y se limita claramente que, en el aspecto de gestión y de actuación sobre los bienes que comprenden la totalidad de ellos, las competencias reservadas a comunidades autónomas y ayuntamientos van a quedar preservadas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Vallejo para defender sus enmiendas números 10 a 20.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Vamos a ser tan breves como contundentes fuimos en el Pleno en el que se debatieron las enmiendas a la totalidad porque entendemos, señor Presidente, que este proyecto de ley, que sorprendentemente es el primero que tuvo más enmiendas a la totalidad que Grupos existen en el Congreso —el Grupo mayoritario se quedó solo— y, permítanme la expresión coloquial, no hay hijo de madre que lo arregle. (**Risas.**) Dentro del juego democrático, vamos a tratar de poner nuestro granito de arena esperando que colaboren —me refiero naturalmente al Grupo mayoritario y al único que lo defiende—, dentro de las posibilidades tan cortas que tiene, porque realmente la mejor solución hubiese sido devolverlo al Gobierno y estudiar y confeccionar un nuevo proyecto. Yo insisto en que estamos en un Estado de las Autonomías ¿o no? Creo que hay muchas autoridades, muchos miembros del partido mayoritario que entienden que estamos en una simple descentralización administrativa, incluso la contemplan como una concesión gratuita.

Hecho este preámbulo, ¿para qué vamos a volver a hablar y repetir todo lo que dijimos en su día? Los ataques a las autonomías y a las competencias son claros y flagrantes —lo han dicho todos los compañeros que me han precedido en el uso de las palabras—. Sobre las comunidades autónomas, sobre los municipios, ¿qué le puede decir un alcalde respecto a este tema? Inaceptable totalmente. No vamos a volver a repetir todos los argumentos que, entiendo, fueron agotados ya en su día en el Pleno y lo han sido en este trámite también por todos los grupos de la oposición y sospecho que por los que me sucedan también.

Con el ánimo de jugar limpio, lógicamente, y de aplicar los únicos métodos que nos deja la democracia para tratar de arreglar lo posible, hemos presentado las enmiendas 10 a 20 a este título.

La enmienda número 10 es al artículo 10.2 y pide la supresión de dicho número. Nosotros la justificamos en que para lograr este objetivo ya está el artículo 149.3 de la Constitución, que es tajante y taxativo, y no entendemos por qué debe plantearse aquí. Pedimos, pues, la supresión de ese número 2 del artículo.

talidad. Era precisamente lo que supone esa enmienda en lo que se basaba no sólo la enmienda a la totalidad de este Grupo Parlamentario, sino pienso que las enmiendas a la totalidad de la mayoría de Grupos Parlamentarios de esta Cámara. Es decir, estamos ante un proyecto de ley que nos fija un sistema portuario con cuya filosofía nuestro Grupo Parlamentario no coincide. Es un sistema que ya definimos en su momento como sumamente centralizado y, por tanto, contrario a lo que son las tendencias de gestión portuaria que no sólo se están desarrollando en los países de nuestro entorno socioeconómico, es decir, en Europa, sino contrario también a los principios de libre competencia entre puertos y de autonomía en la gestión portuaria propugnados por el Parlamento Europeo. En definitiva, ese sistema con el que, repito, nuestro Grupo Parlamentario no coincide, queda, de forma muy escueta pero muy bien expresado, en este artículo 23.

Esto, complementado con la intervención que tuvimos en el debate de totalidad, hace absolutamente innecesario que nos extendamos más en nuestros argumentos en defensa de un sistema portuario competitivo diferente para nuestro país, puesto que son suficientemente conocidos por los otros Grupos Parlamentarios de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas del Grupo del CDS, números 716 a 732, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: El conjunto de las enmiendas, 16, que hemos presentado a este Capítulo 1.º del Título I lo hemos clasificado en tres apartados distintos: el primero, compuesto por aquellas que se pueden considerar de estilo, es decir, que mejoran la redacción; el segundo, compuesto por enmiendas técnicas, con las cuales entendemos que queda más claro y preciso, pues se utiliza una terminología jurídica más adecuada, como debe ser siempre el contenido de un proyecto de ley que luego se convertirá en ley; y el tercero y último, compuesto por las enmiendas que consideramos de fondo.

Las enmiendas de estilo, salvo que algunas entre a considerarlas, simplemente las nombraré indicando su número y diciendo a qué corresponden, como haré con las enmiendas técnicas.

Así, nuestra enmienda 716, al artículo 10.1, es una enmienda que comprende ambos aspectos, se puede considerar de estilo y técnica al tiempo, y se da por defendida en sus propios términos. Solamente comprende el cambio de orden en la colocación de la frase, de forma tal que se presente de una forma más clara cuál es la intención de este apartado.

La enmienda 717 es de carácter técnico. Introduce una modificación en la redacción, teniendo prácticamente el mismo texto que el del proyecto.

Al artículo 14.4 hemos presentado la enmienda 718 que ya es de fondo. Proponemos sustituir al final «la Administración del Estado» por «comunidad autóno-

ma». En el texto del proyecto se dice: «Las concesiones o autorizaciones que las comunidades autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.» Nosotros queremos que ese canon sea a favor de la comunidad autónoma correspondiente, ya que el cuidado, la protección, la defensa de este dominio público adscrito indudablemente genera unos gastos, por lo que es lógico que el canon que produzca vaya a la comunidad autónoma, que es la que tiene que llevar a cabo esa labor de protección y de cuidado de dichos bienes adscritos.

La enmienda 719 al artículo 15.2, segundo párrafo, es asimismo de fondo. Dice: «La aprobación del Plan de Utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes y las administraciones urbanísticas competentes en el orden urbanístico, previo informe del Ente Público...». Y continúa el texto del proyecto.

El Plan de Utilización es indudable que supone una modificación del territorio y, por tanto, una variación del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad donde se ubica. Como es claro que no pueden invadirse las competencias de ayuntamientos en el orden urbanístico, de ahí la necesidad de que la aprobación del Plan no sea sólo del Ministro de Obras Públicas, sino que corresponda a la Administración urbanística competente en la materia.

La enmienda 720 al artículo 15.3 pretende la modificación del plazo que se establece de tres meses, que debe reducirse a un mes. En todo el texto, en cuantos informes se solicitan, siempre se habla del plazo de un mes. No vemos la razón por la cual en esta circunstancia específica ese plazo se eleva a tres meses. Debe ser igual y en las mismas condiciones que para las restantes administraciones que deben informar y su plazo debe ser igualmente de un mes.

La enmienda 721, al artículo 15.4, es de estilo y pretende una serie de correcciones de ese carácter.

Del mismo sentido es la enmienda 722 al artículo 15.6.

Sin embargo, la enmienda 723, al artículo 15.6, propone la adición de la siguiente frase o párrafo, al final de este apartado: «... con las determinaciones de la ordenación del espacio portuario y del planeamiento urbanístico aplicable, con sujeción al régimen general de licencias urbanísticas». Es obligado seguir las pautas marcadas por las leyes urbanísticas y respetar totalmente las competencias municipales en cuanto a esta materia se refiere. Por ello hay la necesidad de incluir este párrafo que completa el texto del artículo 15, en su número 6, ya que, caso contrario, esta ley estaría modificando, entre otras, la Ley del Suelo y las correspondientes normas que confieren las competencias en materia urbanística a ayuntamientos y comunidades autónomas.

La enmienda 724 es de carácter técnico y está presentada al artículo 15.7, segundo párrafo. En el proyecto de ley se define como «Zona I, o interior de las aguas portuarias...». La enmienda 725 tiene el mismo carác-

La enmienda 11, al artículo 13, es de sustitución. Proponemos que se redacte del modo siguiente: «Para las instalaciones navales y zonas portuarias precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, podrán reservarse zonas de dominio público que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta ley.» En el segundo párrafo diría: «Las competencias sobre tales instalaciones y zonas serán ejercidas por la administración competente, y en el caso de la Administración del Estado por el Ministerio del Interior.» Entendemos que las funciones de seguridad en los espacios portuarios pueden competir a otros cuerpos y Fuerzas de Seguridad distintos a los del Estado. Por ello, la redacción que se formula pretende dar cabida a esta posibilidad.

Nuestra enmienda número 12 se refiere al artículo 14.4 y es de supresión. Nosotros entendemos que la mención cuya supresión se propone significa que desconocen los decretos de transferencias habidos hasta la fecha a favor de las comunidades autónomas. Además, el mantener el artículo tal y como figura en el proyecto acarrearía un claro agravio comparativo a los puertos autónomos respecto de los puertos del Estado, ya que en éstos, en una evidente concepción patrimonialista de dominio público, no se pagaría canon a la administración costera por las concesiones o autorizaciones otorgadas en el dominio público ocupado por el puerto, con lo que ello significa de merma de exiguos ingresos de los puertos autonómicos, sin olvidar, además, que la base imponible de la ocupación se calcula sobre el valor de una realidad física aportada, en gran medida, por las comunidades autónomas a través de sus inversiones tal y como dice el artículo 84.3 de la Ley de Costas.

Nuestra enmienda número 13 se refiere al artículo 15.4 y es de adición. Entendemos que se debe añadir al párrafo 2.º un nuevo inciso que diga: «... Todo ello sin perjuicio de los informes que con carácter previo deben emitir otras Administraciones.» Creo que esto se han planteado aquí reiteradamente y la justificación simplemente contempla la posibilidad real de que otras autoridades competentes puedan decidir en el proceso de aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios.

Nuestra enmienda número 14, al artículo 15.5, es de sustitución. Pretendemos que donde dice «Boletín Oficial de la Provincia», diga «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma». Creo que es obvio y no merece más comentario.

Nuestra enmienda número 15, al artículo 17, es de adición. Entendemos que debe añadirse un último inciso al artículo 17 que diga: «... En los puertos de competencia autonómica gestionados por particulares, la zona de servicio portuaria vendrá definida por las autoridades autonómicas.» Entendemos que reiteradamente ha sido planteado este tema y no merece más justificación que las que ya han dado otros miembros de esta Comisión en la oposición.

Nuestra enmienda número 16, al artículo 19.1 es de

sustitución. Pretendemos que donde dice: «... Informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción...», debe decir: «... Licencia de la Administración urbanística competente que se entenderá otorgada si transcurre un mes de la recepción...». No parece propio que sea la Administración la que esté exenta de obtener licencias municipales, puede tener sentido que esté exenta de abonar las tasas, pero eso no le exime de tener que obtener la preceptiva licencia.

Nuestra enmienda número 17, al artículo 19.2, es de adición. En ella proponemos que se añada un inciso que diga lo siguiente: «... sin perjuicio de la necesaria licencia urbanística». Las razones son las mismas que he expuesto en la enmienda anterior.

Nuestra enmienda número 18, al artículo 19.3 es de supresión. Entendemos que todas las obras deben adaptarse al planeamiento vigente y obtener licencia, máxime cuando el plan se ha aprobado de acuerdo con el procedimiento cualificador previsto en esta Ley.

Nuestra enmienda número 19, al artículo 20.2 es de adición. Pretendemos que donde dice: «... y se someterán a información de los Ministerios...», debe decir: «... y se someterán a los informes de las autoridades competentes que resulten preceptivos, además de a los de los Ministerios...». La justificación simplemente es la existencia de otras administraciones competentes, además de la del Estado, en las materias a que se refiere el artículo 20.2.

Por último, nuestra enmienda número 20, al artículo 22.3, es de adición. Entendemos que debe añadirse un inciso que diga: «... en aquellos puertos de interés general y gestionados directamente por la Administración del Estado». La justificación es que en los puertos autonómicos esta facultad de declaración de utilidad pública y de necesidad de ocupación debe corresponder a las autoridades autonómicas.

Como el señor Presidente nos ha facilitado unas enmiendas transaccionales, en principio, y a la vista de las mismas, nosotros no tendríamos inconveniente en aceptar la que propone el Grupo Parlamentario Socialista al artículo 14.4, al que añade un nuevo párrafo que parece que resuelve el tema del canon que antes planteábamos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Larrañaga.

También han presentado enmiendas las señoras Garmendia y Mendizábal y los señores González Lizondo, Oliver y Pérez Bueno.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: En primer lugar y antes de adentrarnos en el tema, quería dar por defendidas todas las enmiendas de los partidos políticos integrados en el Grupo Mixto y que en este momento no están presentes.

En segundo lugar, y a efectos aclaratorios del debate, ayer, en un exceso de celo, comencé defendiendo las

enmiendas números 107 y 108, que corresponden al debate de hoy; no obstante, por razones de coherencia del debate, las voy a volver a defender en estos momentos.

Las enmiendas números 107 y 108 están animadas por la idea competencial. Eusko Alkartasuna defiende, y seguirá defendiendo, que las competencias en materia de puertos de interés general pueden y deben ser transferidas a las comunidades autónomas. Entendemos que el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía Vasco así lo posibilita. Creemos que las competencias recogidas estatutariamente deben ser desarrolladas so pena de que convirtamos los estatutos de autonomía en mero papel mojado, carentes de virtualidad y, por tanto, no válidos para avanzar en el autogobierno. Además, teniendo en cuenta que estamos en un Estado de las autonomías, creemos que la asunción de competencias por parte de las comunidades autónomas facilitaría, en primer lugar, su administración en la medida en la que la acercaría a los agentes socioeconómicos a los que primordialmente debe servir, se insertaría muchísimo mejor en el modelo descentralizado planteado en la Constitución y —reitero— dotaría de contenido y virtualidad a las competencias recogidas en los estatutos de autonomía.

En este sentido van dirigidas nuestras enmiendas números 107 y 108, al artículo 10.1 y 10.2. Con la primera exigimos que se añada en el apartado 1 de este artículo la frase: «Sin perjuicio de lo dispuesto en los estatutos de autonomía.» Esto posibilitaría, en un momento dado, proceder a la transferencia competencial a aquellas comunidades autónomas que así lo tengan establecido en sus estatutos.

Por otro lado, solicitamos la supresión del apartado 2, del artículo 10, por considerarlo innecesario y sobranante, ya que refleja una expresión de espíritu casi autiautónómico contenido en esta Ley.

La enmienda número 109 hace referencia al régimen económico, en concreto, al canon de ocupación. Entendemos que las comunidades autónomas no tienen por qué pagar el canon de ocupación a la Administración del Estado. Creo que a esta enmienda el Grupo Socialista ha presentado una enmienda transaccional que después pasaremos a debatir.

La enmienda número 110 es de carácter técnico y simplemente trata de unificar los períodos de emisión de informes a tres meses, por razón de una mayor facilidad en la comprensión del procedimiento de emisión de informes.

La enmienda 111 trata de subrayar otra vez esta especie de espíritu antiautónómico de la ley porque, nuevamente en competencias autonómicas, el proyecto de ley trata de reservar determinadas autorizaciones a favor del Ministerio de obras Públicas y Transportes, lo cual consideramos innecesario y, sobre todo, sobranante porque si estas competencias son de las comunidades autónomas, a quien corresponderá emitir el informe será a ellas mismas.

La enmienda número 112 trata de que sea modificado el artículo 21 en su apartado 2, en concreto en lo re-

ferido a la normativa sobre medio ambiente. Nos parece excesivamente arbitraria la redacción de este apartado con respecto a la preservación del medio ambiente, a los informes preceptivos en caso de grave alteración del entorno natural y creemos que éste debe ser sometido a la normativa sectorial que ha de regular el impacto ambiental marítimo y, por tanto, ir eliminando los componentes de arbitrariedad contemplados en este artículo.

La enmienda 113 al artículo 23 solicita, indudablemente, su más absoluta supresión. Consideramos que, en el diseño de la gestión portuaria, la creación del Ente, al cual además se le atribuyen todas las competencias en materia de gestión portuaria, es un clarísimo atentado contra la autonomía de gestión portuaria, a la que indudablemente nos referiremos más adelante cuando se debata la Sección II referente al holding de la Administración del Estado. Estas son todas las enmiendas, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Alguna otra intervención? **(Pausa.)** Tiene la palabra la señora Garmendia, del Grupo Mixto.

La señora **GARMENDIA GALBETE**: Señor Presidente, yo voy a defender las enmiendas presentadas por Euskal Ezkerra números 65 al 70, ambas incluidas. Estas enmiendas responden a la misma preocupación que planteé ayer, y, por tanto, no voy a reiterar los argumentos sobre la no adecuación correcta de esta ley a lo que es el marco competencial definido por la Constitución Española y los estatutos de autonomía, enmiendas que, además, no sólo en su espíritu sino incluso en su literalidad, coinciden con algunas otras que se han presentado por otros portavoces que me han precedido en el uso de la palabra. Por tanto, creo que se ha dado una coincidencia importante en lo que es una preocupación por parte de todos los grupos de la oposición en esta parte de la ley en el sentido de que no se hayan tenido suficientemente en cuenta tanto las competencias de las comunidades autónomas como las competencias de los ayuntamientos. Paso brevemente a comentar las diferentes enmiendas.

La enmienda número 65 se refiere al artículo 10 en sus apartados 1 y 2. En el artículo 10.1 proponemos que se suprima la palabra «exclusiva» cuando se hace referencia a que «Corresponde a la Administración del Estado la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general...» Entendemos que, sobre todo cuando viene detrás una referencia al artículo 149.1.20 de la Constitución, resulta redundante la aplicación de la palabra «exclusiva»; es decir, el artículo de la Constitución define perfectamente cuál es el nivel de competencia que corresponde al Estado y, teniendo en cuenta la relación de este artículo con los diferentes estatutos de autonomía, podría resultar confuso. Por tanto, pensamos que es mucho mejor dejar la cita tal cual figura en la Constitución Española y no entrar a adjetivar el carácter de la competencia. Nos parece que va

a resultar más claro y que la palabra «exclusiva» no aporta nada.

Proponemos, y en eso coincidimos con algún otro Grupo, la supresión del artículo 10.2. Esa previsión de que, en el caso de que la competencia sobre esos puertos no calificados de interés general no haya sido asumida por las comunidades autónomas, se decida desde esta ley que corresponde a la Administración del Estado, nos parece excesiva y creemos que no corresponde ni a esta ley ni a este momento. Parece que es un intento de asegurar una especie de marcha atrás que se da en base a las competencias de los estatutos y de la propia Constitución. Creemos que esta previsión está aquí de sobra y, como he comentado antes, nos parece un tanto excesiva.

En el artículo número 11, referido a puertos e instalaciones gestionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, proponemos añadir al final del artículo «... y de las Comunidades Autónomas». Y a esto han echo referencia también otros portavoces. Es decir, se produce un olvido extraño en un momento en que se proclama que será a través del Ente Público Puertos del Estado como se ejercerán las competencias de la Administración del Estado; se hace una referencia a la presente ley y a las competencias de otras administraciones del Estado y diversos departamentos y, sin embargo, en ese «sin perjuicio», se olvida a las comunidades autónomas. Creo que es necesario integrarlas ahí.

También hemos enmendado los artículos 14, 15 y 16 y nuestras enmiendas corresponden a un mismo criterio cuando nos referimos a la naturaleza y delimitación del dominio público portuario. Pedimos la supresión del 14.3 y del 14.4, que se refieren a la naturaleza de los bienes portuarios en relación con el dominio marítimo-terrestre. Creemos que supone un paso atrás importante y que no resulta tampoco demasiado práctico. Y un ejemplo de ese colocarse en el otro extremo, que es plantear la transferencia de la gestión, creemos que es excesivo y proponemos la supresión.

Planteamos una enmienda al artículo 15 en sus apartados 2 y 4. En el artículo 15.2 planteamos que el plan de utilización de los espacios portuarios, que corresponde plantear a la autoridad portuaria, se haga «... previo informe preceptivo del Ente Público...».

Hay otra propuesta de modificación al artículo 15.4 que corresponde al criterio del carácter competencial, en la que planteamos que se incluya a las comunidades autónomas a la hora del informe previo. Es decir, no acabamos de entender, como decía algún otro portavoz, que se hagan referencias a múltiples ministerios y que en un tema en el que las comunidades autónomas tienen competencias importantes, o pueden tenerlas, no se haga por lo menos referencia a ellas.

La enmienda número 69 al artículo 16 es de supresión de una parte del apartado 2. Se propone suprimir: «La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica.» Consideramos que en estos momentos se está utilizando la ley para dar otro pa-

so atrás en lo referido a espacios portuarios de competencia autonómica. Entendemos que la construcción de nuevos puertos de competencia autonómica deba contar con el informe del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pero que para la ampliación de los puertos de competencia autonómica se deba contar con esa autorización, nos parece excesivo y creemos que tampoco corresponde al carácter de la ley.

Finalmente, la enmienda número 70 al artículo 18.2.c —y coincidimos también con otros grupos— plantea que se suprima el final del párrafo, desde «con carácter vinculante». Creemos que resulta más adecuado al marco competencial que la propuesta del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy a intentar, con la mayor brevedad de la que sea capaz, resumir los argumentos y la posición de nuestro Grupo sobre las enmiendas planteadas. Quiero, como no puede ser de otra manera, hacer una referencia al mantenimiento del problema general que se hace por algunos portavoces en el ámbito competencial. Por ejemplo, el señor Vallejo no estuvo ayer cuando nuestro Grupo manifestó su posición general en cuanto a que el proyecto de ley —y así lo expresamos también en el debate de totalidad— intenta plasmar cabalmente el reparto competencial existente en la actualidad. No se trata de ningún antiautonómico, como se ha dicho por otros portavoces, sino que se trata realmente de plasmar el reparto competencial existente. Se podría hablar «sensu contrario» que esas manifestaciones por parte de esos portavoces denotarían antiestatalismo o anti-país en su conjunto. Pero no es ése el caso. Lo que queremos es dejar claro con el proyecto de ley y con nuestras enmiendas, que abundan en ese sentido, el reparto competencial existente en el momento de promulgación de la ley.

Dicho esto, se plantean en estos artículos que estamos debatiendo algunos problemas referentes al tema de los cánones en el dominio público marítimo-terrestre y algunos problemas en general sobre temas urbanísticos. También se plantean correcciones técnicas y estilísticas por parte de algunos grupos, que luego enumeraremos rápidamente.

También se ha planteado por el Grupo Popular, aunque no parece que sea éste el momento —hablaremos de ello más adelante— el tema de la libre competencia entre puertos, resolución del Parlamento Europeo, pero, como digo, podemos hablar de ello en el capítulo siguiente, cuando tratemos el modelo organizativo para la gestión del sistema portuario español. En este caso, me centraré en los dos temas planteados como fundamentales por los distintos grupos, que son el problema de los cánones y el urbanístico.

En cuanto a los cánones, nuestro Grupo entiende que la enmienda transaccional que presentamos puede dar satisfacción a esa preocupación de los diferentes gru-

pos. La enmienda que pretendemos transar con la enmienda 12, del PNV; 109, del Grupo Mixto; 217, de Convergencia i Unió; 218, de Convergencia i Unió; 404, del Grupo Parlamentario Popular, y 718, del CDS, al artículo 14.4 va en ese espíritu que he comentado al principio de dejar las cosas como están en el reparto copotencial. Se deja claro que las concesiones o autorizaciones que las comunidades autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueron transferidos, y figuran expresamente relacionados en los correspondientes reales decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior. Razonablemente, esto es así porque en esas transferencias se hacía su valoración económica como parte de la transferencia. El espíritu de la Ley no es anti nada, sino que pretende aclarar la situación en que nos encontramos, manteniendo la situación actual en cuanto a los cánones que fueron transferidos con la competencia en su día.

Aclarado este problema de los cánones, quisiera hacer referencias generales al tema urbanístico, que yo lo llamaría «desorbitación» del tema urbanístico por parte de los diferentes grupos, cuando parece que aquí hay base competencial, habilitación competencial suficiente y espíritu cooperador como el propio Tribunal Constitucional propugna en su sentencia. Lo que hace el texto del proyecto de Ley es trasladar casi literalmente los criterios que el Tribunal Constitucional ha establecido en los supuestos de la concurrencia de competencias en materia urbanística que, como sabemos, están repartidas entre las administraciones autonómicas, las administraciones locales y la propia Administración del Estado en cuanto a su capacidad y título competencial de planificar la actividad económica general y la ordenación global del territorio español dentro de esa planificación económica y de esos intereses generales.

Por tanto, existe esa concurrencia, pero siempre hay una administración prevalente, y eso está fijado así por parte del Tribunal Constitucional. Parece razonable que eso sea así porque alguien tendrá que globalizar la visión de esos temas y decidir sobre los problemas de concurrencia planteados. Cabría preguntar a los partidos nacionalistas si cuando plantean sus enmiendas no hay concurrencia de competencias entre sus administraciones autonómicas y sus municipios. Si hay concurrencias, habrá conflictos en esas concurrencias y habrá que resolverlos de forma cooperadora. Pero ante la no resolución del conflicto de forma cooperadora siempre habrá una administración prevalente y creo que las señorías de los partidos nacionalistas lo saben muy bien. Por tanto, en este contexto parece razonable.

Pero más que estos argumentos, que yo le expongo y que parecen razonables y de sentido común voy a leerles brevemente, porque no es muy extensa, unos párrafos de la sentencia del Tribunal Constitucional, número 77/1984, donde habla de estos temas. Dice: No cabe excluir, por tanto, que en un caso concreto puedan con-

currir en el espacio físico de un puerto de interés general el ejercicio de la competencia del Estado en materia de puertos y el de la comunidad autónoma en materia urbanística. Pero esta concurrencia sólo será posible cuando el ejercicio de la competencia de la comunidad autónoma no se interfiera en el ejercicio de la competencia estatal ni lo perturbe. Continúa diciendo: La inclusión de los puertos en los términos municipales, incluyendo la zona marítimo-terrestre, supone que en su ámbito pueden ejercer sus competencias tanto los ayuntamientos como la Administración del Estado, consecuencia que hay que aplicar, asimismo, a las comunidades autónomas. Continúa: No se oculta a este Tribunal que esta concurrencia de competencias sobre el mismo espacio físico puede plantear dificultades en casos concretos, pero tales dificultades no obstan al principio de que la concurrencia sea posible. Lo que sí parece aconsejable es que se busquen soluciones de cooperación dentro del respeto a las respectivas competencias, aunque es evidente que la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente.

Esta lectura literal que acabo de hacer sobre las consideraciones del Tribunal Constitucional es lo que se traslada en el proyecto de ley casi literalmente, es decir, esos criterios y esa prevalencia cuando se habla de los informes vinculantes.

¿Qué es lo que ha hecho nuestro Grupo para intentar aclarar todavía más y eliminar esas susceptibilidades de los grupos ante el tema urbanístico, el tema de concurrencias y aproximar más o aclarar esa cooperación? Ha hecho lo que hizo en otras leyes donde se planteaban conflictos, como la Ley de Carreteras o la Ley del Suelo: trasladar la resolución del conflicto a la instancia superior que puede globalizar el problema y puede valorar el interés general y la prevalencia; es decir, al Consejo de Ministros. Es una enmienda del Grupo Socialista que creemos va más allá de lo que el propio Tribunal Constitucional exigiría. Es decir, no se nos puede acusar de ese espíritu anti nada, sino todo lo contrario, porque introducimos una enmienda que va más allá de lo que el Tribunal Constitucional exigiría. En ese sentido quedan totalmente desmantelados los argumentos de injerencia de antimunicipalismo o de antiautonomismo en el tema urbanístico. Repito que se trata de tener siempre abierta la situación problemática a que haya una instancia superior que resuelva y que pueda tener una visión globalizadora de lo que son los intereses generales.

Quisiera hacer un inciso en el sentido de que quizá nuestra redacción no sea completa y podamos corregirla en trámites posteriores. Porque es verdad que decimos que de persistir el desacuerdo corresponderá al Consejo de Ministros resolver e informar con carácter vinculante, etcétera. En nuestra opinión, deberíamos plantear algún plazo en esa persistencia del desacuerdo, porque si no podría mantenerse casi indefinidamente o en condiciones indeseables un desacuerdo antes de la elevación a la instancia del Consejo de Ministros.

Podríamos pensar entre todos el establecimiento de un plazo para algún trámite posterior.

También quiero apuntar una corrección gramatical en la enmienda socialista que se ha trasladado al informe de la ponencia a ese artículo 18.2,c), cuando en el segundo párrafo se habla de la autoridad portuaria. Le voy a leer literalmente para decir dónde está la corrección. Dice: «En caso de que la autoridad portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del Plan Especial, debiendo» —dice el informe— «afectarse...». Lo mismo se dice en la enmienda que tiene una errata. Debe decir: «... debiendo efectuarse las consultas necesarias...».

En términos generales nuestro Grupo cree que el proyecto de Ley trata bien los temas urbanísticos y competenciales y que las enmiendas socialistas lo aclaran todavía más y son generosas en el sentido de buscar la cooperación, el interés común y el consenso general. Por tanto, creemos que deberían reconsiderar SS. SS. algunas de las enmiendas que han planteado en este campo.

Hay otro aspecto urbanístico de ámbito municipal que es el que se refiere a las licencias. La intervención municipal está clara que se produce a través de los informes que se hacen en la tramitación de todos los planes respecto a la utilización o a la ordenación del puerto. Esos informes son los que establecen el control. Además, también se dice en el artículo 19.1, que cualquier obra se someterá al informe del ayuntamiento, para que se compruebe que es conforme con la ordenación existente. También es usual en nuestro ordenamiento que estas obras de interés general como son las obras portuarias o las de carreteras, estén exentas del pago de las tasas referentes a la licencia y también del trámite de la licencia, sin embargo, sí deberán someterse a los informes de comprobación respecto al ordenamiento jurídico vigente.

Dicho esto, aunque la Presidencia, la Mesa y los grupos tienen las enmiendas transaccionales, voy a pasar a enumerar las que proponemos y los artículos a que se refieren; posteriormente enumeraría las enmiendas que aceptamos de los diferentes grupos.

Presentamos una enmienda transaccional a la número 400 del Grupo Parlamentario Popular al artículo 10.2, final, donde manteniendo el tiempo que figura en el propio proyecto «... no haya sido asumida...» introducimos lo que propone el Grupo Popular: no haya sido asumida por las comunidades autónomas conforme a lo previsto en sus estatutos de autonomía.

Repito, la enmienda transaccional a las enmiendas números 12, del PNV; 109, del Grupo Mixto; 217 y 218, de Convergència i Unió; 404, del Grupo Parlamentario Popular, y 718, del CDS, se refiere al artículo 14.4, en un nuevo párrafo, que aclara el tema de los cánones en los puertos adscritos a las comunidades autónomas.

Hay otra enmienda transaccional a la enmienda número 221, de Convergència i Unió, que se refiere al artículo 15.2, párrafo segundo, donde dice: ... previo

informe del Ente Público Puertos del Estado, de la Dirección General de Costas y de las administraciones urbanísticas, autonómicas y locales sobre los aspectos de su competencia que deberán emitirse en el plazo de un mes. Creo que se da satisfacción introduciendo los términos «autonómicas y locales» que el Grupo proponía.

Hay otra transaccional, a la enmienda 222, de Convergència i Unió, al artículo 15.3, donde se aclara que esa delimitación de terrenos y bienes a que se refiere sería en todo caso de la Administración del Estado, y el texto quedaría: Cuando la delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado, destinados a usos... etcétera. El resto quedaría como en el artículo.

Otra enmienda transaccional es a la 223, de Convergència i Unió; 13, del Grupo Vasco (PNV), y 406, del Grupo Popular. Aquí quisiera hacer una corrección, porque la Mesa la tiene corregida, pero los grupos, por la urgencia del reparto, no. Por tanto, voy a leerla, con la corrección incluida. Dice el artículo 15.4, párrafo segundo: También informarán con carácter previo, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias, las administraciones públicas con competencias en materia de pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero y, en su caso, de industria, construcción naval y deportes. Este sería el texto correcto y es el que le consta a la Mesa.

Hay otra enmienda transaccional a las números 19, del PNV, y 231, de Convergència i Unió, referente al artículo 20, en su último párrafo —que no les consta a los grupos, porque la hemos manuscrito en este trámite, pero que la mesa sí la tiene en su poder—, que paso a leer literalmente. Sería un párrafo final del artículo 20 que diría: Asimismo, la comunidad autónoma emitirá informe en relación con sus competencias en pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Hay otra enmienda transaccional a la número 20 del Grupo Vasco (PNV) al artículo 22.3, que se inicia diciendo: En los puertos de competencia estatal corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes... y el resto igual. Creemos que da satisfacción a lo planteado por el Grupo.

Finalmente hay una enmienda transaccional a las números 233, de Convergència i Unió; 417, del Grupo Popular, y 732, del CDS, al artículo 23. Dice: La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia, desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la correspondiente autoridad portuaria, correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario al Ente Público Puertos del Estado.

Voy a señalar las enmiendas concretas de los diferentes grupos que nuestro Grupo aceptaría en este bloque que hemos debatido. Aceptaríamos las enmiendas números 224, al artículo 15.5, de Convergència i Unió, que coincide con otra enmienda del PNV, cuyo número no recuerdo, pero que se refiere a la publicación en los boletines oficiales. Aceptamos «in voce» esas enmiendas, con el texto que corresponda para aclarar la situación.

Que en vez de «Boletín Oficial de la Provincia...» dijera: Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma correspondiente.

El señor **RECODER I MIRALLES**: ¿A qué enmienda se refiere?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Creo que es la número 224, de Convergència i Unió, al artículo 15.5.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se acepta en sus propios términos?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Quedaría el texto: ... se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma correspondiente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Luego es una transacción?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Sí, señor Presidente, pero «in voce», porque el Grupo Vasco y Convergència i Unió tienen textos diferentes y proponemos ese texto para sustituir: «... Boletín Oficial de la Provincia...»

Del Grupo del CDS hay un bloque de enmiendas de tipo técnico, gramatical o de corrección, y aclaro que alguna de ellas posiblemente estará ya incluida en las correcciones que han hecho los servicios de la Cámara en el informe de la Ponencia, pero enumero todas, por si alguna no estuviera. Nuestro Grupo aceptaría todas ellas en su conjunto, tal como las presenta el propio Grupo del CDS. Serían los números 716, al artículo 10.1, con la salvedad de que la referencia que hace al artículo constitucional 149.1.20 es al 149.1.20.^a, le faltaba la ^a de vigésima. Las siguientes enmiendas serían la 721, al artículo 15.4; la 722, al artículo 15.6, y la 726, al artículo 16.1. Estas serían las enmiendas que hasta el artículo 23 aceptaríamos como correcciones y enmiendas técnicas por parte del CDS, puesto que le ofrecemos las transaccionales que antes hemos mencionado, y algunas otras enmiendas, como las 728 y 729, consideramos que pueden estar englobadas en las propias enmiendas del Grupo Socialista.

Quisiera hacer una última referencia respecto a los demás grupos que han intervenido, aunque alguno no esté presente, porque, en los términos fundamentales de aspectos urbanísticos y de cánones de ocupación, creo que, con la contestación global que hemos hecho antes y con las enmiendas transaccionales, se puede dar satisfacción a los problemas más fundamentales planteados en sus enmiendas. No quería terminar mi intervención sin hacer una referencia a estos grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Es indudable, como decía anteriormente un distinguido colega, que lo mejor que se podía hacer con la ley era devolverla y hacer una nueva. De hecho, se ha visto que con las enmiendas de

dos los grupos, incluyendo —y es muy importante— las del Grupo Socialista, una ley infumable como ésta ha ido tendiendo a ser un poquito más regular. De todas maneras, repito, lo que han dicho los anteriores oradores de que lo mejor habría sido devolverla.

Las enmiendas socialistas que van desde la 558 a la 562, referentes a los artículos 16, 18 y 20, realmente pretenden hacer un poco más respetuoso el proyecto de ley con las competencias urbanísticas que legalmente corresponden a las administraciones territoriales y mejoran el proyecto de ley, todo hay que decirlo —el proyecto era muy malo—, en una línea correcta aunque, a nuestro parecer, siguen siendo excesivamente tímidas y, por tanto, en cierto modo rechazables por no acometer en estas materias un cambio profundo de los previstos en el proyecto de ley.

Yendo a las enmiendas transaccionales en sí, tenemos que decir: ¡Albricias, Eureka! porque, por fin, han sido prácticamente aceptadas algunas de nuestras enmiendas, aunque se conviertan en transaccionales. Realmente son aceptables y nuestro Grupo, en principio, va a aceptar la enmienda transaccional a nuestra enmienda número 400, al artículo 10.2. Vamos a aceptar también la transaccional a la 406, al artículo 15.4, párrafo segundo.

El señor **PRESIDENTE**: La 404, ¿no?

El señor **DURAN NUÑEZ**: Sí, perdón, es que han sido entregadas con cierto desorden y nos cuesta encontrarlas. Vamos a aprobar las enmiendas transaccionales a la 400, a la 404, a la 406, y me parece que no encuentro ninguna más.

El señor **PRESIDENTE**: A la 417 también.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Sí, lo que pasa es que, realmente, tenemos dudas, a lo mejor es que no la hemos leído bien. Ellos dicen: La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la correspondiente autoridad portuaria, y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario al Ente Público Puertos del Estado. Realmente, ésta no nos convence. No la vamos a aceptar, señor Presidente. Yo creo que no hay ninguna más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder, por el Grupo de Convergència i Unió.

El señor **RECODER I MIRALLES**: En primer lugar, en cuanto a las enmiendas al artículo 14, la 217 y 218, las retiramos, porque la transacción del Grupo Socialista da satisfacción a la enmienda de máximos de nuestro Grupo Parlamentario; o sea, que nos sentimos plenamente satisfechos con lo que ella representa. Ya he dicho que había una de máximos y una de mínimos, y ha constituido una agradable sorpresa en esta mañana, no por el dinero que representa la recaudación de

ese canon, porque cuantificado es una cantidad que no es excesiva, simplemente porque, como decía, el hecho de tener que gravar a los puertos autonómicos con ese canon supondría situarlos en un nivel de competencia inferior al de otros puertos donde la propia autoridad portuaria recaudaba el canon. Por tanto, retiramos las enmiendas 217 y 218 en beneficio de la transacción.

En cuanto al artículo 15, se ha presentado una transaccional a la enmienda 221 que nuestro Grupo, lamentablemente, no puede aceptar porque no satisface lo que constituye para nosotros el aspecto clave de nuestra enmienda, que es que los informes que se emitan por el Ente Público Puertos del Estado y por las administraciones urbanísticas, es decir, la autonómica y local, sea un informe de tipo vinculante. La enmienda socialista lo que incluye o especifica es cuáles son las administraciones urbanísticas, pero no especifica que el informe tenga que ser de tipo vinculante. Creemos que aporta poco, porque nosotros creemos que cuando hablamos de administraciones urbanísticas ya se entiende que son la autonómica y local. Por ello, vamos a mantener la enmienda número 221.

También se ha presentado una enmienda transaccional a la enmienda 222, al artículo 15, apartado 3, que acepta nuestro Grupo Parlamentario, y por ello vamos a retirar la enmienda 222. Eso mismo vamos a hacer con la enmienda 223, al apartado 4 de ese mismo artículo 15, con el nuevo redactado que «in voce» ha presentado el portavoz socialista y que le agradeceríamos que pudiéramos disponer de él, aunque lo he intentado copiar. Ha dicho, si no he entendido mal, que también informarán con carácter previo, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias, las administraciones públicas con competencias —desaparecía a continuación la palabra «concurrentes»— en materia de pesca en aguas interiores y en materia de ordenación del sector pesquero y, en su caso, de industria, construcción naval y deportes. Si es así, retiramos nuestra enmienda 223 en beneficio de la transacción ofrecida por el Grupo Socialista.

En la enmienda 224 —que ha manifestado el portavoz socialista que va a ser aceptada— nosotros no pretendíamos exclusivamente que fuera el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma el boletín hábil, sino que decíamos que además pudiera publicarse en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma. Nos parece bien que sea el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma, pero también nos parecería bien que fuera en todos los boletines oficiales. Sabemos que en el tema de boletines, muchas veces, las administraciones optan simplemente por un principio de eficacia, y publican, cuando hay posibilidad de elegir, en aquel boletín que realiza las publicaciones más rápidamente. No nos parecería mal que se dejara abierta la posibilidad de que se publicara en cualquiera de los boletines oficiales de la provincia o de la comunidad autónoma.

En el artículo 16, señor Presidente, puesto que el portavoz socialista nos ha citado la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la Ley de Costas para argumen-

tar su punto de vista en cuanto a la competencia o no competencia de las distintas administraciones en lo que es la zona de usos y servicios del puerto, permítame que le diga que, concretamente, el apartado 2 del artículo 16 no se ajusta en absoluto a lo que dice la Ley de Costas, y mucho menos a los fundamentos jurídicos del Tribunal Constitucional sobre la adscripción, en los que se ha dejado bien claro cuál ha de ser el contenido del informe que debe emitir la Administración central, es decir, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En ese sentido, el Tribunal Constitucional dice textualmente: El alcance de la intervención estatal para posibilitar la adscripción habrá de ceñirse a preservar la integridad física y jurídica del demanio marítimo terrestre. Siendo esto así, nada hay que objetar a que el informe estatal condicionante de la adscripción se refiera a la delimitación del dominio público afectado por las obras y a las medidas necesarias para su protección o a los usos previstos en cuanto a las repercusiones que éstos puedan tener sobre los bienes demaniales adscritos. Está claro que, en todo lo demás, el modo de disponer los servicios portuarios y viarios y de configurar las correspondientes obras e instalaciones queda fuera del ámbito de competencia estatal. Sólo hay que leer lo que dice el artículo 16.2 del propio proyecto para ver que nos estamos alejando sustancialmente del propio espíritu del Tribunal Constitucional.

Por último, se ofrece una transacción a la enmienda 233 al artículo 23. Este portavoz tiene serias dudas sobre si aceptarla o no, porque, como les decía antes, este artículo, en cierta forma, manifiesta el principio general de lo que es el esquema portuario que diseña el proyecto de Ley. Nos parece que la transacción mejora sustancialmente la redacción de este artículo 23 y se acerca a la propuesta que ha hecho este Grupo Parlamentario. Es por eso que la vamos a aceptar y vamos a retirar la enmienda número 233. Ahora bien, esta enmienda puede quedar como un elemento decorativo en el propio proyecto de ley si, a continuación, en todos aquellos artículos que diseñan lo que es el propio esquema de gestión portuaria, no se introducen sustanciales mejoras en el trámite de debate de este proyecto de ley. Es por ello que la aceptamos, pero, repito, es una aceptación que puede quedar simplemente en un mero elemento decorativo en el propio proyecto si no viene acompañada, a continuación, de una mejora del propio sistema y esquema de gestión portuaria.

Eso es todo, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, queda por fijar la posición respecto de si retiran o no la enmienda 231 al artículo 20 en función de la transaccional presentada, que ha sido leída por el señor Roncero.

La enmienda dice lo siguiente: «Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias en pesca, en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.» Es al artículo 20.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Es transaccional con nuestra enmienda 231.

El señor **PRESIDENTE**: Y con la 19 del Grupo Vasco (PNV).

El señor **RECODER I MIRALLES**: De acuerdo, retiro la enmienda número 231.

El señor **PRESIDENTE**: El representante del CDS nos ha hecho saber que retira sus enmiendas 718 y 732, aceptando la transacción correspondiente.

Por el Grupo Vasco (PNV), el señor Vallejo tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Roncero, me ha metido el dedo en el ojo. Realmente, no tenía intención de volver sobre el tema autonómico porque comprendo que muchas veces, incluso para SS. SS., es un poco agobiante el que estemos hablando de nuestros derechos, nuestras transferencias, nuestras competencias, sobre todo en contraposición a los catalanes. En este caso, me toca a mí hablar primero de las competencias, luego toca a otros dos grupos vascos hablar de lo mismo y creo que, incluso, hasta cansamos. Hay otras veces que, debido a las circunstancias, somos cuatro grupos vascos nacionalistas los que hablamos para ver quién defiende mejor los derechos autonómicos, aparte de que hay otro Grupo que no aparece, que no juega democráticamente, que si viniese sería un quinto. Comprendo que esto es realmente agobiante muchas veces, pero estamos para lo que estamos y nos han elegido para lo que nos han elegido.

Señor Roncero, no estuve ayer, y lo siento porque me gusta estar con SS.SS., y realmente aunque no estuve ayer, hoy y mañana seguiré diciendo que una cosa es predicar y otra dar trigo en el tema autonómico. Creo que ustedes predicar pero no dan trigo, porque hablan y hablan pero luego, a la hora de la realidad, no son consecuentes con lo que dicen. Cuando hablamos del Estado de las autonomías, ustedes hacen una interpretación, para nosotros, singular, «sui generis», y entendemos que errónea porque no coincide con el espíritu con el que se negociaron en su día los estatutos de autonomía, bien es verdad que entonces ustedes eran oposición y eran, además, entusiastas en el aspecto autonómico. En este momento ya no son oposición y parece que opinan de otra manera.

Eso que ustedes dicen de que al hablar del tema autonómico, «sensu contrario», se podría hablar de algo antiestatal, para nosotros no hay cosa más antiestatal que no aceptar o driblar la Constitución, o por lo menos el bloque constitucional. Insistimos... (Un señor Diputado: ¡Jo!.) No me diga ¡jo!, señor Gracia, porque es así. (El señor Gracia Plaza hace signos negativos.) No sé a quién se lo he oído, viene del Grupo, me imagino que están de acuerdo. (Un señor Diputado: No viene del Grupo.) Me he confundido, alguien ha dicho ¡jo!, señor Presidente, lo he oído.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallejo, no establezca diálogo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: No, pero si me dicen ¡jo! (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Esa es una expresión de admiración, posiblemente.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Considero lo que he dicho al principio, que puede ser que se diga que ya están los vascos, pero estamos para lo que estamos.

Mire usted, para nosotros el bloque constitucional es la Constitución, son los estatutos y los conciertos económicos; todo es un bloque y driblar esa Constitución para nosotros es antiestatal, señor Roncero. O sea, no nos diga que «sensu contrario» hablar de lo no autonómico es ser antiestatal, porque no es cierto, no es así.

Además, otra vez me ha metido el dedo en el ojo con el tema del Tribunal Constitucional. Le voy a decir una cosa, lo hemos dicho anteriormente —y no me gusta repetir y no quiero repetir, pero no tengo más remedio que decirlo porque usted me lo ha señalado— para nosotros, el Tribunal Constitucional es una tercera Cámara, lo hemos dicho muchas veces, debido a como se elige y a que hace interpretaciones jurídicas de pactos políticos. Porque usted tenga en cuenta que el Estatuto y la Constitución, el bloque constitucional, son pactos políticos. Mientras haga interpretaciones jurídicas a unos pactos en los cuales se van recortando las competencias de esos pactos libremente consensuados, no vamos a admitir al Tribunal Constitucional, que es una tercera Cámara. Muchos parece que dicen: «Ha blasfemado cuando dice estas cosas». Lo reiteramos, es así.

No queremos entrar en discusión y no quiero hablar más de este tema: la autonomía nosotros la entendemos así y ustedes de otra forma. Yo la admito; usted admita la nuestra, y lo que quiero es que no descalifique a nuestro Grupo cada vez que habla de nuestras pretensiones o de la defensa de nuestros intereses, que son legítimos, establecidos en el bloque constitucional, incluso con transferencias en exclusiva que se nos van mermando. Punto.

Ahora hablo de las concesiones que nos hacen con sus transaccionales, y paso la hoja. Entendemos y agradecemos que se hagan. Creemos que son mínimas, ya lo he dicho antes, y esto estaría mejor en otro sitio y no en este proyecto de ley, pero vamos a hacer el juego democrático y nos parece bien. Aceptamos la transacción que se nos propone el artículo 14.4; retiramos nuestra enmienda a ese artículo. Aceptamos también la que proponen para el párrafo 2 del artículo 15.4, retiramos nuestra enmienda. Asimismo, aceptamos la transaccional que nos proponen al artículo 22.3. Retiramos nuestra enmienda número 14 al artículo 15.5 y aceptamos la enmienda «in voce» que han hecho. También aceptamos la transaccional a nuestra enmienda 19 al artículo 20. Agradecemos las transacciones, las aceptamos y retiramos nuestras enmiendas correspondientes.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Larrañaga tiene la palabra para exponer la posición del Grupo Mixto.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: No voy a seguir con esta cariñosa bronca, pero sigo manteniendo aquí y ahora —aunque se cansen o no se cansen, yo me canso de otras cosas— que este proyecto es claramente anti-autonómico.

No obstante, también voy a reconocer que la enmienda transaccional que afecta a la enmienda de nuestro partido y a otras mejora un poquito el texto. Aceptamos y agradecemos esta enmienda transaccional y esperamos que este ánimo y este espíritu siga inspirando las siguientes transacciones al proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Queda retirada, por tanto la enmienda número 109? (**Asentimiento.**)

El señor Roncero tiene la palabra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, para agradecer también el espíritu de colaboración mostrado por los diferentes grupos en cuanto a la aceptación de transaccionales y retirada de sus enmiendas y hacer algunos comentarios breves (y espero que no reabrir ninguna polémica ni mal humor de ningún compañero de la Cámara) a algunas cosas que se han dicho.

Por parte del Grupo Popular, el señor Durán muy amablemente se ha referido a nuestras intervenciones y sigue calificando el proyecto como malo, igual que otros grupos, y que mejora poco con la enmienda que hemos presentado sobre los temas urbanísticos que, como he dicho antes, y repito, recoge no sólo la doctrina del Tribunal Constitucional, sino que va más allá de lo que esa doctrina exigiría. Parece que es la doctrina del Tribunal Constitucional la que no le parece al señor Durán conveniente.

En este caso, podíamos estar de acuerdo con la acusación que nos hacía ayer el compañero de Grupo de S. S., el señor Fernández de Mesa, de sostenella y no enmendalla. Cuando hay una mejora evidente y hay un avance importante respecto a lo que sería exigible por el propio Tribunal, se sigue manteniendo que no es la mejora que se debería hacer. De todas formas, estamos contentos de que se acepten estos planteamientos y de que se retiren las enmiendas y entremos en la transacción.

En cuanto al Grupo de Convergencia i Unió, agradecerle también la acogida que ha dado a nuestras enmiendas. En cuanto al comentario sobre los boletines, nuestro Grupo no tiene ningún inconveniente en hacer la redacción como ustedes quieran, refiriéndome a las enmiendas tanto suyas como del PNV, que podría ser «en cualquiera de los boletines oficiales del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma correspondiente», con lo cual cabrían los de la provincia o cualquier boletín, como decía S. S., el que más cómodo le resulte a la autoridad o a quien tenga que hacer la publicación. No sé si eso satisfaría su petición, pero nuestra opinión es abierta y podemos dar el texto que ustedes prefieran en ese tema. Tenemos ese texto anterior, si ése les parece bien lo dejamos y seguiríamos adelante.

Respecto a una cuestión referida al artículo 16.2, don-

de decía que no se respetaban las sentencias del Tribunal Constitucional, hay una enmienda del Grupo Socialista que quizás S. S. no haya visto por la premura de tiempo en la que nos movemos, pero que precisa efectivamente los términos del proyecto de Ley para hacerlos prácticamente iguales a lo que dice la sentencia del Tribunal Constitucional sobre el dominio público marítimo-terrestre y la protección. Por tanto, creemos que ahí estamos de acuerdo.

En cuanto al señor Vallejo, del Grupo Vasco, de quien, después de varios años, conocemos ya su carácter, su impulso y su vehemencia en la defensa de sus convicciones, no es mi intención meterle el dedo en el ojo. En su terminología, usted nos mete el dedo en el ojo constantemente. Pero seguiremos aguantando y teniendo la visión global a que antes me refería. (**Rumores.**) Usted se refiere a ese driblar al Tribunal Constitucional. Me parece que es exagerado, se lo digo en los términos más amables y coloquiales. Me parece exagerado decir que se dribla al Tribunal Constitucional (**El señor Vallejo de Olejua: No; a la Constitución.**) Ni a la Constitución.

Usted mismo dice que el bloque constitucional comprende Constitución, estatutos y decretos de transferencia. Esta Ley, estamos cansados de decirlo y de demostrarlo por activa y por pasiva —llevamos demostrándolo día a día, con las enmiendas que presentamos para aclararlo más—, trata de dar cabal respuesta o expresar la situación actual de ese bloque competencial. Ese bloque competencial que usted llama pacto político tiene un intérprete jurídico que globaliza las discrepancias en esa concurrencia de intereses, por su parte y por la del Estado, que debe globalizar. Igual que ustedes como comunidad autónoma globalizan los intereses generales de la comunidad autónoma frente a los intereses de los ayuntamientos, por ejemplo. Aquí no lo globalizamos nosotros ni ustedes; aquí lo globaliza el Tribunal Constitucional y hace esa interpretación del pacto político. Unas veces recorta nuestras previsiones y otras, las suyas; unas veces amplía sus previsiones y otras, las nuestras. No hable usted de que eso es una tercera cámara y de que eso no responde a ninguna situación objetiva.

Hay sentencias para todos los gustos: a su favor, a favor de la Administración central, a favor de otras comunidades autónomas y en todos los sentidos.

Por tanto, parece claro que objetivamente hay que valorar que el papel del Tribunal Constitucional es objetivo y que trata de guardar ese bloque competencial o ese bloque constitucional al que usted se ha referido y que nosotros también respetamos y queremos respetar con nuestras interpretaciones, pero —se lo digo también coloquialmente— no podemos hablar de esos driblajes, porque entonces podríamos hablar, en sentido contrario, de sus driblajes a la vasca, como el Atlético, en el mismo sentido. Se lo digo en los términos más coloquiales. Y yo soy un forofo del Atlético, dicho aquí entre comillas. (**El señor Vallejo de Olejua: ¿Ahora también?**) Ahora también, a pesar de la situación en que está.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Roncero, sin querer interrumpirle, solamente le diría que hay una palabra en castellano que es regatear. Driblaje no sé si es una palabra correcta. Viene de la expresión inglesa «dribbling».

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Es la terminología inglesa, que tanta influencia tiene. En estos términos futbolísticos, doy por terminado el debate, de la forma más amable, con el señor Vallejo.

El señor **PRESIDENTE**: Tendríamos que saber en qué términos quieren SS. SS. que votemos la enmienda transaccional a los números 224 y 14.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Yo voy a hacer una propuesta. Aparte, he de decir que el Atléctic tiene nombre inglés también. Tenemos cierta querencia y driblar nos parece una palabra adecuada, lo mismo que córner o que «off-side». De todas formas, es anecdótico.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos discutiendo sobre los derivados. La palabra driblaje es la que no nos acaba de convencer.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Aceptada esa sugerencia. Como ha dicho el Grupo mayoritario que no tiene inconveniente en que aparezca en el Boletín Oficial de la autonomía o de la provincia, estaríamos satisfechos con que fuera el de la autonomía. Si lo aceptan así, nosotros estaremos encantados; si no tiene inconveniente el Grupo Catalán, naturalmente.

El señor **RECODER I MIRALLES**: De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo; en esos términos se hará.

Sin querer intervenir en el debate, señor Vallejo, sí que conviene señalar que los pactos políticos siempre son transcritos en un acuerdo por escrito y luego son los juristas los que tienen que interpretarlos. Eso ocurre en todos los pactos políticos del mundo. Primero vienen los pactos políticos, éstos se reflejan por escrito y luego vienen las interpretaciones jurídicas de estos pactos políticos, sea por los Tribunales Constitucionales, sea por los Tribunales ordinarios. Esa es la mecánica normal en un procedimiento democrático, independientemente de que entren ustedes en las valoraciones o no de esos tribunales.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, no voy a entrar otra vez en la discusión. Yo admiro la osadía que tiene el Presidente, porque en principio está uno contra tres, aunque arropado por su Grupo. Si nos metemos en este debate, podríamos estar toda la mañana. Yo creo que hemos dicho lo que teníamos que decir y no quiero dar más interpretaciones ni debatir más este asunto en este lugar y en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Yo he intentado plantear cuál es el mecanismo de funcionamiento democrático y no estoy de acuerdo con el calificativo que ha dado a la intervención de la Presidencia. Yo creo que es el mecanismo democrático habitual y, desde luego, creo que no es osada la intervención en absoluto.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Voy a puntualizar, señor Presidente. Yo no he querido decir osadía en ese sentido. He dicho que estamos tres Grupos nacionalistas. Y me refería a «osadía», entre comillas, porque estamos tres a dar nuestros criterios al respecto y sería demasiado. Simplemente eso, no con las palabras que ha dicho. Rectifico, si lo ha entendido de esa manera.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Señor Presidente, para no estar en «off-side», supongo que se asume que hemos retirado las enmiendas números 400, 404 y 406.

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

En primer lugar, vamos a votar, siguiendo el mismo sistema que utilizábamos ayer, las enmiendas del Grupo Popular que van desde la 398 a la 417, excepto las números 400, 404 y 406, que han sido retiradas, por ser objeto de transacción.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 20; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, además querría retirar la número 227, al artículo 16, punto segundo; existe una enmienda socialista aceptada en Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las enmiendas del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que van desde la 217 a la 233, excepto las 217, 218, 222, 223, 224, 227, 231 y 233.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del CDS, que van desde la 716 a la 732, exceptuando las números 716, 718, 721, 722, 726 y 732, que han sido objeto de transacción o de voluntad de aceptación por parte de otros Grupos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Vasco (PNV) de los números 10 a 20, exceptuando las números 12, 13, 14, 19 y 20.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar a continuación las enmiendas del Grupo Mixto. ¿Se pueden votar todas juntas?

Señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Preferiría que las de los ausentes se voten por un lado y las de los presentes, por otro.

El señor **PRESIDENTE**: votamos las enmiendas de la señora Larrañaga y la señora Garmendia, que son las comprendidas entre la 107 a 113 y de la 65 a la 70, exceptuando la 109, que ha sido retirada por la transacción correspondiente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Se votan las restantes enmiendas del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, comprendidas entre la 900 y la 908.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar ahora a votar los artículos y las enmiendas transaccionales. votamos las enmiendas 716, del Grupo CDS, y la transaccional a la enmienda 400 del Grupo Popular, siempre teniendo en cuenta que a esa enmienda 716 hay que añadir una «a». ¿Hay algún inconveniente en votarlas conjuntamente? (**Denegaciones.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las referidas enmiendas al artículo 10.

Vamos a votar el artículo 10, incorporando esas enmiendas, así como, si no hay inconveniente, los artículos 11, 12 y 13. ¿Hay algún inconveniente en votarlos juntos?

Tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Pido votación separada del artículo 10, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar el artículo 10 conforme al informe de la Ponencia, incorporando esas dos enmiendas que acabamos de señalar.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 10, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de las dos enmiendas señaladas.

Vamos a votar los textos de los artículos 11, 12 y 13, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 11, 12 y 13, según el informe de la Ponencia.

Al artículo 14 hay una enmienda transaccional, presentada por el Grupo Socialista, que se refiere a las enmiendas 12, del Grupo Vasco (PNV); 109, de la señora Larrañaga; 217 y 218, de Convergència i Unió; 404, del Grupo Popular, y a la 718, del Grupo CDS. votamos la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 31; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la señalada enmienda transaccional.

Vamos a votar el texto del artículo 14 según el informe de la Ponencia, introduciendo esa enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, uno; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 14 según el informe de la Ponencia, con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

En el artículo 15 hay una enmienda transaccional al apartado segundo, cuya tramitación no ha sido aceptada. vamos a votar, en primer lugar, la enmienda transaccional del Grupo Socialista a la 222 de Convergència i Unió; la transaccional del Grupo Socialista a la 13, del PNV; a la 406, del Grupo Popular y a la 223 del Grupo de Convergència i Unió; la transaccional del Grupo Socialista a la 14 del Grupo Vasco y a la 224, en los términos en que hemos señalado de «Boletín de las Comunidades Autónomas». Y, si no hay inconveniente, votaremos al mismo tiempo las enmiendas 721 y 722 del CDS.

¿Hay inconveniente en votar esas tres transaccionales juntas y las dos del CDS conjuntamente? (**Denegaciones.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 29; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las tres enmiendas transaccionales antes referidas y las enmiendas 721 y 722 del CDS.

Vamos a votar ahora el texto del artículo 15 según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esas tres enmiendas transaccionales y las dos enmiendas del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 15, con la incorporación de las señaladas enmiendas.

Vamos a pasar a votar la enmienda número 726, del Grupo CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda 726 del Grupo del CDS.

Pasamos ahora a votar el texto del artículo 16 según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esa enmienda y, si no hay inconveniente, también los textos de los artículos 17, 18 y 9.

Señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, el artículo 16 tenía una corrección en el informe de la Ponencia: sustituir «afectarse» por «efectuarse».

El señor **PRESIDENTE**: Está ya contabilizado como error.

En estas condiciones, vamos a votar los artículos 16, 17, 18 y 19 según el informe de la Ponencia, con la incorporación al artículo 16 de la referida enmienda.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Perdón, señor Presidente, querríamos que se votara separadamente el artículo 17.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos los artículos 16, con la enmienda 726 del CDS que acabamos de aprobar, 18 y 19.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 16, 18 y 19 en las condiciones que he señalado.

Pasamos a votar el artículo 17, según el texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 17 según el informe de la Ponencia.

Vamos a pasar a votar ahora la enmienda transaccional presentada por el Grupo Socialista al artículo 20 y referente a las enmiendas 231 del Grupo de Convergència i Unió, y 19 del Grupo Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada esa enmienda transaccional.

Vamos a votar a continuación el texto del artículo 20, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esa enmienda transaccional, así como el texto del artículo 21, según el informe de la Ponencia, si ningún Grupo tiene inconveniente.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Señor Presidente, querríamos que se votaran separadamente los artículos 20 y 21, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos el artículo 20, con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el referido artículo, con la incorporación de esa enmienda transaccional.

Vamos a votar ahora el artículo 21, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, dos; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 21, según el informe de la Ponencia.

Enmienda transaccional del Grupo Socialista a la enmienda número 20, del Grupo Vasco (PNV), y enmienda transaccional del Grupo Socialista a las enmiendas 233, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y 732, del Grupo del CDS. ¿Hay inconveniente en votar juntas estas dos enmiendas? (**Denegaciones.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las enmiendas transaccionales referidas a los artículos 22 y 23.

Pasamos ahora a votar el texto de los artículos 22 y 23, según el informe de la Ponencia. (**El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.**)

Señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, querríamos que se votaran por separado los artículos 22 y 23, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, vamos a votar el artículo 22, con la incorporación de la enmienda transaccional que ha sido ya votada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 22, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

Pasamos a votar el texto del artículo 23, según el informe de la Ponencia y con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto del artículo 23, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de la enmienda transaccional.

Pasamos a debatir el capítulo 2º, que comprende los artículos 24 a 52, ambos inclusive.

Para defender las enmiendas del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Señor Presidente, pasamos a defender nuestras enmiendas. Después, a la luz de alguna transaccional, podremos estudiarlas y debatirlas, pero, por el momento y debido —repito— a que han venido en bloque y no hemos tenido tiempo para consultarlas, vamos a mantener nuestra enmiendas en toda su extensión.

Al artículo 24.2 proponemos la enmienda 420, que es de modificación. Dice así: «El Organismo Puerto del Estado tendrá personalidad jurídica y patrimonios propios y plena capacidad de obrar y se regirá por lo dispuesto en esta ley, en las normas que se desarrollan y en la Ley de Entidades Estatales Autónomas. En la contratación, Puertos del Estado habrá de someterse a lo previsto en la legislación sobre contratos del Estado para los organismos autónomos.» La justificación es la coherencia con todo el debate que hemos mantenido anteriormente.

La enmienda número 421, al artículo 24.3, es de adición. Pedimos añadir, después de «y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa», la frase: «previo recurso de reposición». El resto va a permanecer igual. La justificación es, pura y simplemente, una mejora técnica.

La enmienda número 422, al artículo 25, es de modificación. Se propone el siguiente texto alternativo: «En materia de puertos corresponde a la Administración titular las medidas necesarias para conseguir los siguientes objetivos: a) La mejora de las condiciones de eficacia y productividad de la actividad portuaria, así como fa-

cilitar la rentabilización global de los activos asignados al conjunto del sistema postuario. b) La coordinación general de los distintos modos de transporte que operan en los puertos dependientes de la Administración de que se trate. c) El fomento de actividades relacionadas con el tráfico portuario dentro de su competencia. d) La formación, el fomento de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias relacionadas con la economía de gestión, actividad e inversiones portuarias. e) Poner los puertos no constituidos en Autoridad Portuaria en condiciones de rentabilidad y eficacia que permitan, como regla general, su gestión autónoma como tal Autoridad Portuaria. f) Fomentar la competitividad y especialización de los puertos mediante financiación de las inversiones vinculadas a la política de especialización.» La justificación es precisamente, como ya decíamos en nuestras palabras iniciales esta mañana, defender lo más posible la autonomía portuaria preconizada, en primer lugar, por los principios de libertad de empresa y, en general, por los principios que coinciden con el Tratado de Roma.

La enmienda número 423, al artículo 25, es de modificación. Se propone la supresión del apartado b) y la siguiente redacción del párrafo inicial: «El Organismo Autónomo Puertos del Estado perseguirá los siguientes fines, en el ámbito de sus funciones.» La justificación, como es natural, es la coherencia con la enmienda anterior.

La enmienda número 424, al artículo 26, es bastante larga y voy a hacer gracia a SS. de su lectura, puesto que la tienen todos en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales». Su justificación es precisamente el respeto a la autonomía portuaria, al que nos referíamos al defender nuestras enmiendas 422 y 423 a los artículos 25 y 26.

La enmienda número 425, al artículo 26, es de modificación. Se propone la supresión de los apartados a), b), c), d), f), h), i) y o). La justificación, de nuevo, es el respeto absoluto a la autonomía portuaria, tal como la concebimos nosotros.

La enmienda número 426, al artículo 27, es de supresión. Nuestra petición es la supresión total de este artículo. La justificación es, como es natural habiendo seguido este debate, la coherencia con las enmiendas a los artículos 23 y 24.

La enmienda número 427, asimismo, es de supresión, en coherencia con las anteriores.

La enmienda número 428, al artículo 28.1, es de modificación. Proponemos la siguiente redacción: «El Consejo Rector estará integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por el número de vocales que se establezca reglamentariamente, que serán designados el cincuenta por ciento por el Ministro de Obras Públicas y Transportes y el otro cincuenta por ciento por las comunidades autónomas en cuyo territorio se ubiquen puertos de interés general y por las entidades y organizaciones empresariales, profesionales y de usuarios de carácter nacional vinculadas a la actividad

portuaria, en la forma que reglamentariamente se establezca». La justificación es precisamente permitir la participación preconizada —repito— por todos los trabajos europeos e incrementar la independencia del órgano rector con respecto al Ente. Nosotros hemos predicado con el ejemplo y una ley de puertos que se va a presentar en Galicia y que al principio era probablemente tan defectuosa como ésta, ya la hemos enmendado y el Consejo Rector será más o menos así en lo que corresponda a esa ley, «fifty/fifty», sabiendo que, además, el presidente siempre tendrá voto dirimente y que, de hecho, siempre existe una mayoría estatal. Suponemos que no va a ser aceptada, pero, como es natural, mantenemos nuestra enmienda.

La enmienda número 429, al artículo 28.2, es de modificación. Se supone la supresión, en el apartado d), del inciso «a los vocales del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias.» La justificación es exactamente la misma que la de la enmienda anterior.

La enmienda número 430, al artículo 29, es de supresión. Pedimos que se suprima este artículo, por la misma circunstancia que los artículos anteriores.

La enmienda número 431, al artículo 30, es también de supresión y no voy a incidir en lo mismo.

La enmienda número 432, al artículo 30.a), es de supresión. La justificación es que los fondos a que el precepto se refiere son incompatibles con la deseable autonomía de gestión de los puertos.

La enmienda número 433, al artículo 31, es de supresión. Pedimos que se suprima el artículo. La enmienda número 434, al artículo 32, es, asimismo, de supresión.

La enmienda 435, al artículo 32.1, es de modificación, y pedimos suprimir el inciso «... y que integrará las de las autoridades portuarias». La justificación, de nuevo, es nuestra ansiedad de mantener la autonomía portuaria.

La enmienda 436, al artículo 32.5, también es de modificación. Donde dice: «... en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria...», debe decir: «... en los artículos 17 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria...» La justificación estriba en que no nos parece razonable limitar las posibilidades de control de las actividades económicas y financieras del Ente Público.

La enmienda número 437, al artículo 33, pide que se suprima. Exactamente igual sucede con la enmienda 438, al artículo 34, en coherencias con enmiendas anteriores. Pero no así con la enmienda 439, al artículo 35.3, que es de modificación. Proponemos una nueva redacción al número 3 que diga: «3. Las autoridades portuarias están sujetas a la fiscalización de la Administración titular de los mismos.» La justificación se centra en respetar la autonomía portuaria, en coherencia con las enmiendas a los artículos 23 y siguientes.

La enmienda número 440, al artículo 35.4, es de modificación. Pedimos que se redacte como sigue: «Queda garantizada la autonomía de todo puerto que cumpla los requisitos previstos en la presente ley, que será ejercida a través de su respectiva autoridad portuaria.»

«Corresponde a las autoridades portuarias respectivas la formalización de acuerdos para la gestión coordinada de varios puertos. En el caso de que tales acuerdos supongan la coordinación de todas las funciones administrativas de gestión y explotación de los respectivos puertos a través de una sola autoridad portuaria, el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos que agrupa.»

La justificación es evitar la fusión de puertos por imposición gubernamental y no en contra del principio de autonomía.

La enmienda número 441 de nuestro Grupo, relativa al artículo 36, es de modificación. Como es muy larga, voy a hacer gracia a SS. SS. de su lectura, porque me estoy quedando casi sin voz. La justificación estriba en garantizar, de nuevo, la autonomía portuaria.

La enmienda número 442, al artículo 37, es de modificación de las letras f, g, i, j y n, que quedarán redactadas como sigue:

«f) Aprobar los proyectos de inversión, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones y contratar su ejecución.»

«g) Proponer a la Administración competente la aprobación del Reglamento de policía y velar por su cumplimiento.»

«i) Aprobar los precios de los diferentes servicios que presten directamente, así como proceder a su aplicación y recaudación.»

En la letra j), suprimir el inciso «de conformidad con... dominio público portuario.»

«n) Contratar a su personal, formular sus presupuestos y cuantos otros sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.»

De nuevo, nuestra justificación es nuestra creencia firme en una absoluta autonomía portuaria.

La enmienda número 443, al artículo 38, es de supresión, en el párrafo segundo, del inciso: «... de competencia de la Administración del Estado.» El motivo de esta enmienda es la concordancia con la enmienda al artículo 1.

En la enmienda número 444, al artículo 39, se pide suprimir lo siguiente: «c) de asistencia: Consejo de Navegación y Puertos.» La justificación está en que al incluir en los consejos de administración de la autoridad portuaria la representación de los sectores económicos, empresariales y sociales, no parece necesario la creación de este consejo, y es bastante obvio el porqué.

La enmienda número 445, al artículo 40.1, es de modificación. Se propone la siguiente redacción: «El Consejo de Administración estará integrado por el Presidente de la Entidad, que lo será del Consejo, un Vicepresidente, el Director Técnico y el número de vocales que se establezca reglamentariamente.»

«Los vocales serán nombrados por la Administración titular del puerto, conforme al procedimiento que se determine reglamentariamente que, en todo caso, respetará las siguientes reglas:»

«a) La Administración titular del puerto propondrá

vocales en número inferior a la mitad de los miembros del Consejo.»

«b) La comunidad autónoma, las provincias, las corporaciones locales y los cabildos o consejos insulares, en su caso, en cuyo ámbito territorial se sitúe el puerto, propondrán al menos un vocal por cada una de ellas si se trata de puertos del Estado y éste un vocal al menos si se trata de puertos de una comunidad autónoma.»

«c) El resto de los vocales serán propuestos por las entidades y corporaciones representativas de los agentes económicos, empresariales y sociales cuya actividad esté directamente vinculada con el puerto.»

«El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un secretario del mismo que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz, pero sin voto.»

La justificación está en garantizar que en el Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias estén representadas todas las administraciones interesadas (Estado, comunidad autónoma, diputación provincial, ayuntamiento y cabildo o consejo insular), así como los sectores implicados en la actividad del puerto.

Esta no es realmente una idea nuestra, sino que la propia asociación de empleadores portuarios europeos, es decir, la asociación cúpula que representa a todos los empleadores portuarios, en la última reunión de Copenhague ha creado un ente en el que, en forma de «lobby», va a estar, dentro del «directorado 7», una estructura de los puertos europeos. Si realmente los empleadores europeos tienen acceso al gran consejo de puertos europeos, sería ridículo que los empleadores españoles quedaran fuera.

La enmienda 446 se refiere al artículo 40.2 y en ella se proponen las siguientes modificaciones a las letras b, d, f, g, h, j, k y m:

«b) Aprobar la organización de la entidad y sus modificaciones.»

d) Suprimir «directivo» y «a propuesta del Presidente».

f) Sustituir la palabra «Entidad» por «Ente».

g) Suprimir «El resto de los resultados... de Puertos del Estado.»

h) Suprimir a partir «de acuerdo con...».

j) Suprimirlo.

k) Se propone la siguiente redacción: «Acordar las operaciones financieras necesarias conforme a sus presupuestos».

m) Se propone la siguiente redacción: «Fijar los precios de los servicios que presta».

La justificación, como es natural, está en la coherencia con otras enmiendas y respeto a la autonomía portuaria.

La enmienda 447, al artículo 40.4 (nuevo), es de adición. Proponemos que se diga: «Los nombramientos de los miembros del Consejo tendrán una duración máxima de 4 años». La justificación es una previsión muy interesante para la renovación del consejo de administración de las autonomías portuarias.

La enmienda 448, al artículo 41.1, es de modificación. El comienzo de este apartado 1 quedará redactado así:

«1. El Presidente de la entidad será designado por la Administración titular del Puerto entre una terna propuesta por el Consejo de Administración.»

«2. El Presidente cesará en su mandato:»

«a) Cuando cese el Consejo de Administración que le ha propuesto.»

«b) Por decisión de la Administración que lo nombró.»

Es meridianamente lógico que si a la entidad no se le reconoce capacidad para designar a su presidente, como correspondería por la aplicación del principio de autonomía, sí debería, al menos, proponer una terna para tal cargo. No creemos que este esfuerzo vaya a resultar positivo, pero, como es natural, mantenemos esta enmienda en su totalidad.

La enmienda 449, al artículo 42.1, es de modificación. Se propone que se redacte como sigue: «El Vicepresidente del Consejo de Administración será elegido por el propio Consejo entre sus miembros.» La justificación es clara. No parece lógico que el Vicepresidente del consejo sea, en todo caso, el capitán marítimo, pues en este caso sería juez y parte. Realmente, la autonomía que preconizamos no quedaría nada bien parada en este caso.

La enmienda número 450, al artículo 43, es de modificación. Se propone que se redacte como sigue:

«1. El director técnico será nombrado y separado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.»

«2. Corresponden al director técnico las siguientes funciones:»

«a) La dirección técnica del Puerto y la gestión ordinaria de la Entidad y de sus servicios con los contenidos que se deriven del organigrama funcional de cada Autoridad Portuaria y con sujeción a los criterios y directrices del Consejo de Administración y de su Presidente.»

«b) Informar preceptivamente las autorizaciones y concesiones elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuesta de actividades que sirvan de base a las mismas.»

«c) Aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria.»

«d) Dirigir los diferentes servicios para lograr un mejor funcionamiento y eficiencia de los mismos, con arreglo a las directrices generales que reciba del Consejo de Administración o del Presidente.»

Como es natural, la justificación se mantiene, como las anteriores, en nuestro respeto a la autonomía portuaria.

La enmienda número 451, al artículo 44, es de supresión, y la hemos presentado en coherencia con la enmienda de supresión del artículo 39, letra c).

Asimismo, la enmienda número 452, al artículo 45, es de supresión.

La enmienda número 453, al artículo 46, es también

de supresión, y su justificación es por la idea de respetar la autonomía portuaria.

La enmienda número 454, al artículo 47, es, asimismo, de supresión, por el mismo criterio.

La enmienda número 455, al artículo 49.4, es de modificación. Al final de dicho párrafo 4, donde dice: «... ser autorizado por el Ente Público Puertos del Estado y por el Gobierno...», debería decir: «... ser autorizado por la Administración titular del Puerto», en coherencia con otras enmiendas que van en el mismo sentido.

La enmienda número 456, al artículo 50.1, postula la supresión en el párrafo primero, a partir de «... que serán remitidos a Puertos del Estado...» hasta el final, y el párrafo segundo en su totalidad. La justificación es nuestro respeto a la autonomía portuaria y en coherencia con otras enmiendas.

La enmienda número 457, al artículo 50.3, es de modificación. Donde dice: «... en los artículos 17.3 y 20...», debe decir: «... en los artículos 17 y 20...». La justificación es no limitar las posibilidades de control de las actividades económicas y financieras de las autoridades portuarias.

La enmienda número 458, al artículo 50.4, es de supresión. Proponemos en ella que se suprima el segundo párrafo del punto 4, justificándolo en nuestro respeto máximo a la autonomía portuaria.

La enmienda número 459, al artículo 52.bis, es de adición. Se propone un nuevo artículo con esta redacción: «Aquellos puertos que no puedan ser rentables y, por tanto, gestionados por una Autoridad Portuaria en régimen de derecho privado conforme a lo previsto en esta Ley, serán gestionados por la Administración titular, bien directamente, bien mediante la creación de un organismo autónomo específico para cada puerto, que se regirá por lo previsto en la Ley de Entidades Estatales Anónimas y en la Ley General Presupuestaria.» La justificación es por una previsión para la gestión de aquellos puertos que no puedan ser gestionados por una autoridad portuaria.

Finalmente, la enmienda número 460, al artículo 52.ter, es de adición. Se propone un nuevo artículo con el siguiente texto: «Los organismos autónomos a que se refiere el artículo anterior serán creados y suprimidos mediante real decreto o norma de similar rango de la comunidad autónoma titular, que establecerá su régimen específico de conformidad a la Ley de Entidades Estatales Autónomas y Ley General Presupuestaria.» La justificación es la previsión legal para la creación de estos organismos autónomos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y para defender sus enmiendas 234 a 278, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, voy a intentar, con el esfuerzo que supone ser conciso, defender todas las enmiendas.

Estamos entrando de lleno en uno de los aspectos

más controvertidos y polémicos del proyecto de ley. Concretamente, en este capítulo 2.º se regula lo que se denomina Ente Público Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias. La Sección 1.ª trata del Ente Público Puertos del Estado, y en sus artículos 25 y 26 se determinan los objetivos y funciones. Las enmiendas que ha presentado nuestro Grupo Parlamentario a estos artículos las paso a defender seguidamente.

Debo decir que es sabido que nosotros discrepamos del sistema que nos propone el proyecto de ley, no es nuestro modelo. Y decimos muy convencidos —y lo hemos afirmado repetidamente— que entendemos que ése no es el modelo que conviene al sistema portuario español, un sistema portuario totalmente integrado en lo que es el sistema portuario europeo y, por tanto, que debería perseguir hacer a nuestros puertos competitivos para poder, valga la redundancia, competir con eficacia con los puertos del entorno europeo. Esto no es lo que se pretende desde la creación del Ente Público Puertos del Estado con las competencias que le atribuye el proyecto de ley o, al menos, creemos que no se va a conseguir con la creación de un Ente Público centralizado y con vocación globalizadora. Es más, pensamos que se está dando un paso atrás respecto de la situación existente hasta el momento con los denominados puertos autónomos, a pesar de que la exposición de motivos del proyecto de ley y el propio Ministro, en el debate de totalidad, afirmaban que sucedía exactamente lo contrario.

Concretamente, en el artículo 25 se definen los objetivos del denominado Ente Público Puertos del Estado. Nuestras tres enmiendas —234, 235 y 236— a las letras a), b) y c), pretenden garantizar la autonomía de los entes portuarios y la libre competencia entre puertos marítimos, circunscribiendo las funciones del Ente Público Puertos del Estado a la indispensable coordinación del sistema general portuario español. Entendemos que ésa debería ser la única y exclusiva función del Ente Público Puertos del Estado y, a partir de esto, debería dotarse de una gran autonomía a las denominadas autoridades marítimas.

Como decía hace un momento, se está dotando con este proyecto de ley a ese Ente Público de unas funciones que hasta ahora no tenía su equivalente, y a los puertos autónomos se les está limitando la autonomía que tenían hasta el momento. Estos puertos autónomos gozaban de personalidad jurídica independiente de la del Estado y de plena capacidad para el desarrollo de sus fines, y sólo debían someterse a la alta inspección y vigilancia que desarrollaba el Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que también coordinaba las actuaciones de los puertos, dictando normas técnicas para obras y servicios. A partir de ahora, y debido a la propuesta que efectúa el proyecto de ley, este Ente Público Puertos del Estado que se crea, tendrá asignadas unas facultades globalizadoras y, además de la gestión en su conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, le corresponde la elaboración de

las directrices de coordinación y criterios técnicos generales de todas las actividades portuarias, ya sea seguridad, tarifas, inversiones y explotación de los servicios portuarios, concesiones, autorizaciones sobre el espacio portuario y relaciones económicas y comerciales con los usuarios, ejerciendo, asimismo, el control de la gestión y de eficacia de autoridades portuarias.

Por tanto, no deja de ser sorprendente —como decía anteriormente—, después de repasar rápidamente las funciones que se otorgan a este Ente Público, ver cuáles son los objetivos del proyecto de ley, según la exposición de motivos o lo que nos dijo el propio Ministro en el debate de totalidad: que había que conseguir una gestión desburocratizada y eficaz de los puertos, o que el sistema que se creaba trasladaba la experiencia positiva de autonomía portuaria a la totalidad de los puertos del Estado. Nosotros creemos que se debería aumentar el grado de autonomía de los cuatro puertos autónomos, Huelva, Barcelona, Bilbao y Valencia, y dotar de la misma autonomía a otros puertos, como Tarragona, Algeciras, Vigo, La Coruña, Gijón-Avilés, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife y Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria.

Asimismo, en este artículo 25 nuestro Grupo Parlamentario plantea la enmienda número 237, de orden distinto, a la letra g), y propone su supresión. Concretamente, la letra g) integra como objetivos del Ente Público «La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación en investigación y del desarrollo tecnológico en esta materia». Entendemos que hay razones técnicas, económicas y de coherencia de modelos presupuestarios, así como de eficacia y lógica interna del sistema para considerar que el lugar más idóneo para la ubicación del sistema de señalización marítima español, al ser un elemento importante de la cadena de seguridad marítima, es Marina Mercante. Por tanto, no comprendemos las razones que recomiendan, y que refleja el proyecto de ley, para que se incluya la Red Nacional de Señales Marítimas en el Ente Público Puertos del Estado y su ámbito comercial. Si además se considera la existencia de capitanías marítimas en todos los puntos de la costa, así como el sistema NAVTEX, planchas de salvamento, remolcadores, helicópteros y el sistema de avisos a los navegantes y la evidente conexión de estos medios con la señalización marítima, creemos que es obvia la conclusión de que el sistema de señales marítimas deba ser incluido en la Sociedad estatal de salvamento y seguridad marítima dependiente de Marina Mercante. Es por ello que proponemos la supresión de este apartado g), del artículo 25.

El artículo 26, que define las funciones del Ente Público, es objeto de una serie de enmiendas de nuestro Grupo Parlamentario, la primera de ellas al apartado a), que pretende un nuevo redactado que diga: «Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal y los generales de las Autoridades Portuarias, en el marco fijado por el Ministerio de Obras Públicas y

Transportes, y coordinar su ejecución y la actuación de éstas.» Es decir, cambiamos la acepción de control del Ente Público que ejerce sobre las autoridades portuarias, por la de coordinación sobre dichas Autoridades.

Entendemos nosotros que las autoridades portuarias, si se quiere respetar el principio de la autonomía portuaria, deben poder decidir sus propios objetivos de gestión, y la función de Puertos del Estado debe limitarse al esbozo de unos objetivos generales del sistema portuario y a coordinar las actuaciones concretas de cada una de las distintas autoridades portuarias para dotar de homogeneidad al sistema general y optimizar su rendimiento, pero nada más.

También hemos presentado una enmienda al apartado b), que se defiende exactamente en los mismos términos del apartado anterior.

En cuanto a la enmienda al apartado c), de ese artículo 26, que incluye como funciones del Ente Público aprobar la programación de las inversiones de las autoridades portuarias y, en su caso, los proyectos correspondientes, y distribuir los medios financieros necesarios para su ejecución y desarrollo, proponemos la sustitución de esa redacción por la simple coordinación de la programación de las inversiones de las autoridades portuarias. ¿Por qué ello? Porque la programación de las inversiones, así como su aprobación, constituye uno de los contenidos mínimos de una autoridad portuaria autónoma. La intervención de Puertos del Estado en este punto debe encaminarse, mediante la coordinación general de las diversas autoridades portuarias, a evitar duplicidades innecesarias y a corregir las deficiencias que de otro modo pudieran derivarse de una actuación desconexa de dichas autoridades portuarias.

Hemos presentado también una enmienda al apartado d), de ese artículo 26, que establece como funciones del Ente la determinación de los criterios reguladores de las relaciones económicas y comerciales de las autoridades portuarias entre sí, y con Puertos del Estado, mediante la creación de los correspondientes fondos y determinación de las aportaciones a éstos. Nosotros proponemos añadir al final: «... sin perjuicio del principio de libre competencia entre puertos.» Porque entendemos que las relaciones económicas y comerciales entre las autoridades portuarias deben deberminarse con pleno respeto a la libre competencia entre los puertos, si lo que en realidad se pretende es potenciar y primar la eficiencia de cada uno de los elementos integrantes del sistema.

La aportación al fondo de contribución no puede llegar a extremos que supongan un trasvase de la eficiencia de unas autoridades portuarias y de la ineficiencia de otras. Ello no hace ni va a hacer competitivos nuestros puertos, que, como decía al principio de la intervención global en defensa de las enmiendas de nuestro Grupo Parlamentario a este capítulo 2.º, no tienen que competir entre ellos exclusivamente, sino que están circunscritos a un entorno, que es el sistema de puertos europeos, y con ellos deben competir. El puerto de Ta-

rragona no es un puerto que deba competir con Vigo por especialidad, sino que es un puerto que debería competir y debe prepararse para competir con puertos de la categoría del de Génova y del de Marsella, que son los puertos fijados en su entorno más directo, y donde realmente existe una competencia con él.

En cuanto al artículo 26, apartado e), también tenemos una enmienda que acota las funciones de Puertos del Estado. Los términos en que está redactado este apartado niegan la posibilidad de una auténtica autonomía portuaria, convirtiendo a las autoridades portuarias en unos entes que carecerán de la más mínima iniciativa y que deberán limitarse a una aplicación al dictado de las directrices de Puertos del Estado que es, según este apartado e), quien elabora y aprueba esas directrices de coordinación y los criterios técnicos para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, tarifas, inversiones, explotación de los servicios portuarios, concesiones y autorizaciones sobre el espacio portuario, y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios. Repito lo que decía hace un momento: el puerto de Tarragona, su esquema tarifario, ha de ser competitivo no con Vigo o con Bilbao, sino con Génova y Marsella. ¿Cómo va a poder ser competitivo Tarragona, en el esquema tarifario, si sus tarifas vienen determinadas por unos criterios generales que se aplican a un conjunto del sistema de puertos del Estado desde el Ente Público Puertos del Estado? Eso no nos parece congruente con el principio de libre competencia entre puertos, y creemos, además muy convenientemente, que va a redundar en detrimento de la eficacia y de la competitividad de nuestros puertos.

Haríamos la salvedad en este artículo de las actuaciones en materia de seguridad, que desde luego exigen atenerse a unos parámetros homogéneos, garantizados mediante la colaboración del Ministerio del Interior. En los demás campos a que se refiere el precepto, sin embargo, debe limitarse la actuación de Puertos del Estado a la formulación de criterios técnicos generales y recomendaciones.

También en este artículo 26, y en ese mismo apartado, proponemos, en cuanto a materia de seguridad, que exista una coordinación con las comunidades autónomas que tienen competencias en materia de protección civil.

Proponemos, igualmente, la supresión del apartado f), que establece, como función de Puertos del Estado, el control de la gestión y de eficacia de cada una de las autoridades portuarias. Esto es evidente por los motivos que he aducido anteriormente, que es absolutamente contrario a la autonomía de esas propias autoridades portuarias, como se pretende defender, en cambio, desde el Ministerio y desde el propio Grupo Socialista en el debate de totalidad.

En cuanto al apartado g), que hace referencia también a la función de aprobar las operaciones de crédito activas o pasivas que propongan las autoridades portuarias por parte de Puertos del Estado, proponemos una nueva redacción que acota el contenido de di-

cho precepto, porque entendemos que la autonomía de las autoridades portuarias comporta disponer de una mínima autonomía financiera. De ahí que la intervención de Puertos del Estado se contemple sólo para operaciones que suponen una cuantía determinada.

También hemos enmendado el apartado h) de ese artículo 26, excluyendo la aprobación de la estructura básica de las autoridades portuarias del elenco de funciones que el proyecto atribuye a Puertos del Estado.

Asimismo hemos enmendado el apartado i), delimitando las funciones que corresponden al Ente Puertos del Estado exclusivamente al establecimiento de criterios generales a aplicar en la contratación de personal. Entendemos que la independencia en la contratación y en la política de personal es uno de los elementos constitutivos de la autonomía de las autoridades portuarias que se está negando en este artículo 26 al atribuir la función al Ente Público Puertos del Estado con vocación globalizadora y centralizadora.

La enmienda al apartado k) es congruente con nuestra enmienda de supresión del apartado g), del artículo 25, que propone y defiende el traspaso de la materia de señalización marítima a Marina Mercante.

La enmienda al artículo 26, apartado m), propone la salvaguarda del principio de libre competencia en la coordinación de la política comercial de las autoridades portuarias por motivos ya anteriormente dichos. Ello constituye uno de los elementos de discrepancia de este Grupo Parlamentario con el esquema del proyecto de ley, que no salvaguarda suficientemente el principio de libre competencia entre puertos.

Pasando al artículo 28, que es el que define el consejo rector, composición y funciones, ahí nuestro Grupo Parlamentario propone una modificación en la composición, dando entrada a la representación de las asociaciones de municipios, porque creemos que al estar los puertos ubicados en municipios y constituir un elemento fundamental, para los municipios donde existe puerto, la propia existencia de éste, debe darse voz a las administraciones locales en el consejo rector del Ente Público. También estamos dando entrada a la representación del Consejo Superior de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, así como a la representación de las asociaciones que encuadren a nivel del Estado las actividades de consignación de buques transitarios, y de estiba y desestiba. Pretendemos con ello que todas aquellas entidades o instituciones que tienen algo que decir y tienen un interés directo en el buen funcionamiento del sistema portuario tengan una presencia en el consejo rector.

También hemos presentado una serie de enmiendas a este artículo 28 que delimitan las propias funciones de este consejo rector. Concretamente, presentamos una enmienda al punto 2, letra d), que establece como una de las funciones el nombrar y separar a los vocales del Consejo de Administración de las autoridades portuarias y al personal directivo del Ente Público, y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del presidente, sin

perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria. Entendemos que la aprobación del régimen retributivo del Consejo de Administración de las autoridades portuarias, así como de su personal directivo, no puede ser sustraído del ámbito de competencia de las propias autoridades portuarias, so pena de comprometer gravemente la autonomía de gestión de las mismas que predica en la exposición de motivos. De mantenerse el texto del proyecto, difícilmente se superará la rigidez y burocratización a que se alude en la citada exposición de motivos y que quiere se elimine del texto.

En el artículo 29 —y con ánimo de abreviar me salto algunas enmiendas al artículo 28— hemos enmendado el apartado g), donde se establece como una de las funciones del presidente del Ente el proponer al Consejo los objetivos de gestión para el conjunto del sistema portuario, así como sus planes globales de inversión y financiación. Nosotros entendemos que deben quedar limitadas sus atribuciones a la propuesta al Consejo de los criterios de coordinación para el conjunto del sistema portuario, así como sus planes globales de inversión y financiación. ¿Por qué? Porque la autonomía de las autoridades portuarias no es compatible, desde nuestro punto de vista, con la reducción que se efectúa en este apartado 29.2 g). En todo caso, Puertos del Estado debería limitarse a la propuesta de criterios de coordinación.

Paso, señor Presidente, al artículo 35 del proyecto de ley. El artículo 35 es el primero de la Sección 2.ª, que se refiere a las autoridades portuarias; autoridades a las que, como ha quedado expuesto anteriormente, nuestro Grupo Parlamentario dotaría de una autonomía real y muy superior, que es precisamente lo que no está haciendo este proyecto de ley, sino que está reduciendo los niveles de autonomía con relación al sistema de puertos autónomos vigente hoy en el Estado.

Nuestra enmienda al artículo 35, apartado 3, determina que corresponde al Ente Público Puertos del Estado la coordinación general de las autoridades portuarias, con independencia de las facultades de tutela y fiscalización que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ostenta sobre ellas. Ello contrasta con la redacción que nos propone el proyecto, según la cual las autoridades portuarias están sujetas al control y coordinación del Ente Público Puertos del Estado, con independencia de las facultades de tutela y fiscalización que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ostenta sobre ellas.

Las autoridades portuarias, señor Presidente, como órganos de gobierno y administración autónomos de cada puerto, no pueden someterse al control de Puertos del Estado sin merma de su propia eficacia y eficiencia. Las funciones de Puertos del Estado, como se ha definido en la enmienda al artículo 26, letra e) del proyecto, entendemos que deben circunscribirse a la coordinación general del sistema, con pleno respeto a la autonomía de cada autoridad portuaria.

También tenemos una enmienda al apartado 4 de es-

te artículo 35, que introduce la previa audiencia, tanto de las comunidades autónomas como de las entidades locales en cuyo territorio se ubiquen, para poder agrupar en una misma autoridad portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración del Estado. Hemos querido acotar la potestad que otorga al Gobierno este apartado 4 del artículo 35, por cuanto tratándose de una medida de carácter excepcionalísimo exige delimitarla negativamente para los supuestos de escasez de rendimiento e ineficacia notorios de alguna autoridad portuaria.

En cuanto al artículo 36, apartados c) y d), y al artículo 37 a), nuestras enmiendas son congruentes con lo que he expuesto al defender nuestra enmienda a la letra g) del artículo 25, relativa a la consideración del sistema de señales marítimas.

El artículo 37 es el que define las funciones de las autoridades portuarias. Es un artículo copiosamente enmendado también. Tenemos, en primer lugar, una enmienda de creación de un nuevo apartado, el b) bis, donde se establece como una de las funciones de estas autoridades la redacción y aprobación del plan de emergencia del puerto, de acuerdo con la legislación en materia de protección civil, que habrá de ser homologado por la Comisión de Protección Civil de la Comunidad Autónoma. Es sabido que cada puerto ha de tener su plan de emergencia; este plan se asimila a un plan municipal, de acuerdo con la legislación de Protección Civil, el cual es elaborado y aprobado por las autoridades portuarias y homologado por la Comisión de Protección Civil autonómica, al igual que sucede con los planes municipales. Se trata con nuestra enmienda de conjugar el principio de autonomía portuaria con el principio de coordinación que impera en la protección civil y que en este caso se expresa mediante la homologación por la Comisión, órgano en el que están representadas todas las administraciones competentes, la estatal, la autonómica y la local.

Nuestra enmienda a la letra f) de este artículo 37 se basa en que la autonomía de las autoridades portuarias exige deslindar la aprobación técnica de los proyectos de la aprobación de las inversiones. Por ello proponemos una nueva redacción de esta letra f).

En cuanto a la enmienda a la letra h) de este mismo artículo 37, pretende tomar en consideración las competencias autonómica en materia de protección civil, salvamente marítimo y prevención y extinción de incendios. No me voy a extender más, porque me vale la argumentación que he defendido para enmiendas idénticas.

En cuanto a la enmienda de la letra i), tiene su base en que la autonomía de las autoridades portuarias supone ajustarse a las recomendaciones y criterios generales de Puertos del Estado, de forma flexible, sin aceptar límites rígidos, como sugiere la redacción actual, que establece como funciones de las autoridades el aprobar, en el ámbito de los límites y criterios establecidos por el Ente Público Puertos del Estado, las ta-

rifas de los diferentes servicios que prestan directamente, así como proceder a su aplicación y recaudación. Como he dicho anteriormente, señor Presidente, cada puerto sabe lo que más le conviene para ser competitivo. Debe ser competitivo con su entorno directo, que no es necesariamente el de Puertos del Estado y, por tanto, debe dotarse de un sistema tarifario que le haga efectivamente competitivo con esos puertos del entorno, que no necesariamente, repito, son Puertos del Estado.

También pretende garantizar la autonomía portuaria nuestra enmienda a la letra j) de ese artículo 37.

Las enmiendas al artículo 38 tienen la misma justificación, son coherentes con las que pretenden el paso a Marina Mercante de todo el sistema de señales marítimas.

Hemos presentado una enmienda al artículo 40, que es el que define la composición y funciones del Consejo de Administración de cada una de las autoridades portuarias. La propuesta que se nos hace inicialmente en el proyecto de ley nos parece absolutamente fuera de lugar y creemos, incluso, que es poco meditada. Se crea un Consejo de Administración integrado por el presidente de la entidad, que lo será del Consejo, un vicepresidente, el director técnico y un mínimo de cinco y un máximo de veinte vocales, nombrados por el Consejo Rector del Ente Público Puertos del Estado. Es decir, que se crea un Consejo nombrado y dirigido absolutamente desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. De un lado creemos que esa propuesta de composición del Consejo no es efectiva en tanto en cuanto se está excluyendo a las administraciones que pueden tener algo que decir y pueden querer decir algo en lo que es la gestión del propio puerto, como es la autonómica y como es la municipal, y de otro lado se está excluyendo a todas aquellas entidades que pueden tener algún interés en lo que es la buena marcha del puerto, léase cámaras de comercio, léase asociaciones de consignatarios, de estibadores, etcétera. Creemos, además, que con ello se está dando marcha atrás a lo que la propia legislación o estatutos de autonomía de algunos puertos preveían. Es por ello por lo que nuestro Grupo Parlamentario propone una nueva redacción de ese artículo 40, que pretende, como decía, implicar a las administraciones autonómica y local, a la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, así como a las asociaciones que representen los sectores económicos relacionados con el tráfico portuario en la gestión de los puertos. Nos parece una enmienda importante. Sé que no nos vamos a poner de acuerdo en que la mayoría no sea del Ente Público Puertos del Estado, pero sí creo que se puede dar entrada a otras administraciones y a ese tipo de entidades. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

A continuación siguen, en ese propio artículo 40, y ya abreviando...

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, el señor Recoder está en el uso de la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, es en relación con el uso que está teniendo de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Con todos los respetos al compañero señor Recoder, creo que se está refiriendo a un texto que ya no está en el proyecto de ley, que ha sido enmendado en Ponencia. Han sido introducidas todas las participaciones a las que se está refiriendo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, siga en el uso de la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, usted comprenderá que el esfuerzo de concisión y digamos, incluso, de ordenación de las enmiendas a que obliga el hecho de defender veinticinco enmiendas haga que este Diputado no pueda tener sobre la mesa todos los papeles que hacen referencia a las propias enmiendas que está defendiendo.

En cualquier caso sí me vale, para la defensa de nuestra enmienda, el hecho de que aquí hay una discrepancia fundamental y es quién tiene la mayoría en el Consejo de Administración de las autoridades portuarias. Hay dos conceptos distintos, y dos conceptos que yo creo incluso alejados, y la enmienda socialista no contribuye a que haya acuerdo. Nos parece absolutamente lógico, y, repito, era dar marcha atrás excluir del Consejo de Administración a otras administraciones o a otras entidades que la legislación actual, léase Ley de Puertos, léase estatuto de autonomía o léase estatutos de de autonomía precisos, ya preveía.

Las restantes enmiendas al artículo 40 hacen referencia a las funciones del Consejo de Administración. Todas ellas pretenden, dentro de nuestro esquema de principios a la hora de defender nuestra discrepancia con estos artículos del proyecto de ley, dotar de mayor autonomía a las autoridades portuarias, que entendemos nosotros son quienes deberían gozar de autonomía real, y no, como se nos dijo en su momento, que quien tenga la autonomía sea el Ente Público Puertos del Estado.

Nuestra enmienda al artículo 44 pretende la entrada de las administraciones municipales en los consejos de navegación y puerto.

Nuestra enmienda al artículo 46, que hace referencia al fondo de contribución, pretende garantizar la libre competencia entre puertos y respetar las competencias de la Marina Mercante en materia de señalización marítima. En el primer aspecto establece una cuantificación del máximo relativo a los gastos corrientes de explotación que puede suponer el fondo de

contribución. El aspecto financiero es un aspecto en el que me gustaría extenderme, señor Presidente; no lo voy a hacer porque ya tuve ocasión de manifestar nuestro punto de vista en el momento del debate, pero constituye uno de los elementos que nos hacen discrepar de la pretendida voluntad descentralizadora del proyecto de ley, la propia creación del fondo de contribución y del fondo de compensación, en los términos que prevé el proyecto de ley en su redacción actual.

Para terminar, con suma brevedad, me voy a referir a nuestras enmiendas al artículo 47 y al artículo 50.1. Las dos enmiendas al artículo 50.1 se fundamentan en la voluntad de garantizar el principio de autonomía de las autoridades portuarias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, y para defender sus enmiendas 909 a 920, ambas inclusive, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, existe una serie de argumentos que son recurrentes en la defensa del conjunto de enmiendas que voy a tener la oportunidad de defender en este momento. En primer lugar está el de la condición del Ente Público Puertos del Estado y su condición de si sus funciones deben referirse al ordenamiento jurídico público o si deben referirse al ordenamiento jurídico privado.

Lo que plantea el proyecto de ley, incluso el texto de la Ponencia, es que el Ente Público debe actuar dentro del marco del ordenamiento jurídico privado. Nuestro criterio es que debe hacerlo dentro del ordenamiento jurídico público. Y así se señala en el artículo 24.2, cuando se explicita que «El Ente Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios y plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado...» La posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es que debe ajustar su actividad al ordenamiento jurídico público, y así lo decimos taxativamente en la enmienda 909. Este es un tema para nosotros capital, dentro del planteamiento que se hace de esta Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y que se va a repetir en una serie de enmiendas. Con ello quiero manifestar, en nombre de mi Grupo, la idea de que no se debe privatizar, siquiera en el funcionamiento, un órgano que proviene del esfuerzo público que se ha hecho durante mucho tiempo, desde tiempo inmemorial, que nosotros de ninguna manera quisiéramos que pasara a una actuación privada, ni siquiera en el marco del ordenamiento de sus actividades.

Con la enmienda 910 pretendemos que se sea más claro de lo que se es en el texto acerca de cómo se va a realizar el asesoramiento jurídico que se haga al Ente Público. En el texto se dice que el asesoramiento jurídico y la defensa y representación en juicio del Ente Público podrán ser encomendados mediante convenio a los abogados del Estado integrados en los servicios jurídicos del Estado. Nuestra posición ante este tema es que estas conjugaciones en futuribles, en condicio-

nales, que permiten cualquier lectura sobre cómo se hará la defensa jurídica del Ente Público, son, cuando menos, peligrosas. Creemos que hay que ser mucho más taxativos, concretos y claros en el texto. A nuestro modo de ver se debe decir «... serán encomendadas...», no «... podrán ser encomendadas...». Si no se hace así, es muy posible que se esté pensando en que los servicios jurídicos del Ente Público puedan ser privatizados, y eso es andar por un camino que por lo menos desde la izquierda nos parece que no es bueno.

La enmienda 911 al artículo 25.g) se refiere a otro de los temas que va a ser recurrente en este bloque de enmiendas: de quién es competencia el conjunto de la señalización marítima. A nuestro juicio, las señales marítimas debe ser competencia de la Marina Mercante. Nosotros consideramos que esta es una obviedad, porque es fundamentalmente la Marina Mercante la que hace uso y la que se beneficia de la buena gestión de la señalización marítima, y no entendemos por qué es el Ente Público Puertos del Estado el que se hace cargo en este proyecto de ley del conjunto de la planificación y de la gestión de la señalización marítima. Esto se nos hace difícilmente comprensible, me temo que también lo sea para todos los usuarios de las señales marítimas, y solamente cabe entender un deseo por parte del Ente Público y de quienes lo están configurando de abarcar el conjunto de lo que tiene que ver con las costas y con la Marina Mercante.

Las enmiendas 912 y 913 van en la misma dirección que la enmienda 911. Si en el artículo 25 se hablaba de objetivos, en el artículo 26 se habla de funciones, y coherentemente con su planteamiento en el proyecto de ley se hace al Ente Público tanto el realizador de la planificación de las señales marítimas como el gestor de las mismas. Por tanto, coherentemente con lo que defendemos desde Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, se considera que no debe ser el Ente Público tampoco el que gestione las señales marítimas.

La enmienda 914 se refiere al artículo 35.2. Estamos de nuevo ante la gestión pública o privada o ante la actuación dentro de un marco jurídico público o privado del Ente Público Puertos del Estado. Ni que decir tiene que en coherencia con lo que nosotros hemos planteado proponemos que se sustituya lo que se dice en el artículo 35.2, que dice explícitamente que actuarán con sujeción al ordenamiento jurídico privado, por un texto del tenor del que nosotros formulamos en la enmienda 914, que dice literalmente: «Se regirán por la presente Ley, la Ley General Presupuestaria y demás disposiciones que le sean de aplicación. Las autoridades portuarias actuarán con sujeción al ordenamiento jurídico público. En la contratación, las autoridades portuarias se someterán a la Ley de Contratos del Estado.»

Respecto a las enmiendas 915 y 916 a los artículos 35.4 y 35.6, respectivamente, el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya hace un planteamiento antagónico con el del proyecto sobre cómo se organiza y cómo se decreta quién es la autoridad portuaria. En

el artículo citado del proyecto de ley es en virtud de un real decreto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como se agrupa en una misma autoridad portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos. Nosotros consideramos que por la importancia que tiene este hecho, no debe ser a través de un real decreto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como se tome una decisión tan trascendente. Nosotros propugnamos en la motivación de nuestra enmienda que debenser precisamente las Cámaras parlamentarias las que tengan la responsabilidad de tomar esta decisión. De ninguna manera consideramos que el Ente Público deba depender de un real decreto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las enmiendas 917 y 918 están en coherencia con los argumentos que hemos expuesto y que no vamos a reiterar, sobre quién tiene la capacidad de la planificación y la gestión de la señalización marítima. Nosotros repetimos que no debe ser el Ente Público, como se pretende en el proyecto de ley en los artículos 36.c) y 36.d). Por tanto, proponemos la supresión de esa capacidad por parte del Ente Público.

En cuanto a la enmienda 919 al artículo 40.1, cuando se habla del Consejo de Administración, no sabemos si de una manera voluntaria o involuntaria, yo me temo que más bien voluntaria, tal como están las cosas en los últimos tiempos, se olvida a los sindicatos y a las comunidades autónomas. La verdad es que yo creo que esto entra en el terreno de la máxima objetividad; no se trata de una enmienda —entre comillas— «ideológica», sino que cae en el ámbito de la máxima objetividad que en el Consejo de Administración de esta entidad... (El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, supongo que es para hacer la misma observación que antes.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: La misma observación que antes: El texto al que se refiere el señor Andreu ya no forma parte del proyecto de ley, está enmendado íntegramente por la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Estamos debatiendo sobre el texto de la Ponencia. Sigue en el uso de la palabra, señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Tengo que hacer, señor Presidente, la misma indicación que hacía antes el ponente de Convergència, señor Recoder.

Esto no quita para que sigamos manteniendo la enmienda 920, en la cual solicitamos que se añada un apartado c) al artículo 44.1 en el que se diga literalmente: «Los sindicatos que tengan la consideración de representativos a nivel estatal y/o de nacionalidad, en su caso.» Nos referimos, por supuesto, a la formación del Consejo de Navegación y Puerto. En cualquier caso si, como ha dicho el portavoz socialista esto es así —y es-

toy seguro que lo es si lo ha dicho él—, nosotros nos felicitamos de que se haya incluido la representación de los sindicatos y de las comunidades autónomas, y también nos felicitáramos si al Consejo de navegación y Puertos se añadiera la representación sindical, que sería un buen trabajo que conjuntamente con el resto de la Comisión ha hecho el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas del CDS, comprendidas entre la 733 a 790, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: Creo que sería conveniente hacer referencia, en primer lugar, a aquellas enmiendas a las cuales se han presentado transaccionales, a efectos de dejar constancia de la razón por la cual no se va a proceder a la defensa de las mismas, ya que todas ellas se aceptan. Dichas enmiendas son las números 733, 734, 736, 740, 742, 743, 744, 745, 748, 751, 754, 762, 764, 779 y 789. Asimismo, queremos indicar que la enmienda número 749 se retira, por considerar que al aceptar la propuesta del letrado está incluida en el informe de la Ponencia; así como la enmienda 788, porque al aceptar la Ponencia la enmienda 570, del Grupo Socialista, esta enmienda está comprendida dentro de aquélla.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puede repetir S. S. las enmiendas que se retiran sin tener transacción?

El señor **SANTOS MIÑON**: La 749 y la 788.

El señor **PRESIDENTE**: Y ha habido algunas enmiendas que S. S. ha relatado que no me consta que sean transacciones. Después de la número 754, ¿qué otras enmiendas ha dicho su señoría?

El señor **SANTOS MIÑON**: Los números 762, 764, 779 y 789.

Este capítulo 2.º recoge, indudablemente, una de las partes más importantes del texto del proyecto, puesto que en él se va a regular la creación de ese nuevo Ente Público Puertos del Estado, ese macro-ente que va a regir, a controlar, a gestionar, a vigilar, a todos los entes portuarios. Mientras la tendencia actual de la Administración, en todos los órdenes, es proceder a la desconcentración, a la descentralización y, en otros casos, a la autonomía, vemos que este proyecto de ley tiende precisamente a todo lo contrario: a una concentración de poder en manos del Ente Público Puertos del Estado, yendo incluso en contra de lo existente hasta este momento y constriñendo a los límites más reducidos posibles a los actuales puertos autónomos, puertos que, por otro lado, han demostrado, no solamente su viabilidad, sino el correcto funcionamiento en su actuación. Lo podemos ver en la evolución de cada uno de estos puertos. Esta debe ser la tendencia a seguir y declarar otros puertos más en esa categoría de puertos autóno-

mos, y no como en este momento se hace, de reducirlos todos a la mínima expresión en cuanto a su autonomía, dado el control omnímodo que va a tener el Ente Público Puertos del Estado, control que supone esa concentración de un poder total y absoluto del funcionamiento de cada uno de los puertos.

Al igual que en los artículos anteriores, nuestras enmiendas han sido clasificadas en enmiendas de estilo, que pretenden la corrección de determinados defectos gramaticales, de expresión; enmiendas técnicas, con las que se le da una mayor profundidad jurídica, puesto que cualquier ley debe emplear, dentro de lo posible, la terminología jurídica apropiada, para su mejor comprensión; y, por último, enmiendas de fondo, que pretenden la modificación de una parte, que nosotros consideramos sustancial, del proyecto de ley.

La enmienda 733 es de estilo, por la que se corrigen una serie de comas, palabras que se incluyen, conjunciones que son innecesarias, etcétera. En cambio, la enmienda 735 es técnica y pretende la modificación de los párrafos primero y segundo del artículo 24.4, sin alterar el sentido ni siquiera sus propias palabras, sino modificando el orden de las frases, a efectos de darle una mayor claridad y una más fácil comprensión al texto y, por tanto, a la intención de dicho artículo.

La enmienda 737 propone añadir al final del artículo 25.b) «... como uno de los medios para armonizar la libre competencia entre los puertos». No olvidemos que es una constante repetida en las directivas de la Comunidad Europea la indicación de la necesidad de preservar esta libre competencia entre los puertos, por lo cual no está de más su inclusión y la repetición de la misma en diversos artículos, de manera tal que haya una clara constancia de que así es.

La enmienda 741 es también técnica y propone la adición —es repetición de la enmienda anterior— del principio de libre competencia entre los puertos. Ya las razones han sido argumentadas suficientemente.

Aunque la enmienda 746 es de fondo, aprovecha para tener un carácter técnico, puesto que arregla la expresión del texto para conseguir esa pretensión. La redacción que se propone para el apartado o) del artículo 26 es: «Cualesquiera otras funciones que le atribuya esta ley, las disposiciones reglamentarias dictadas para su desarrollo o sean necesarias para el cumplimiento de los fines que tiene asignados». Es una norma de carácter general cuya inclusión conviene y, de esta manera, se le proporciona la amplitud suficiente como para que puedan comprenderse todas aquellas cuestiones que en el resto del articulado no han sido incluidas.

La enmienda 747, al artículo 28.1, es de fondo e, igualmente, propone un cambio en la redacción que supone, a su vez, una modificación en la composición del Consejo Rector, proponemos que esté compuesto por los siguientes miembros: El Presidente del Ente Público, que será su Presidente; hasta un máximo de diez miembros designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes; dos miembros nombrados por el Mi-

nistro de Economía y Hacienda; cuatro miembros designados por las comunidades autónomas cuyos puertos registren el mayor movimiento mercancías-pasajeros año, uno por cada una de ellas; cuatro miembros designados por el Consejo Superior de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España, a propuesta de las representaciones nacionales de las actividades de estiba y desestiba, remolcadores, navieras y consignación de buques. Su cese se producirá al perder su representación.

La razón para la ampliación y clarificación del consejo rector es obvia: conviene que esté especificado y que se proporcione esa representación a las comunidades autónomas, en cuyo territorio están aposentados estos puertos de interés general, puesto que indudablemente mucho tendrán que decir en los debates que en el seno de este órgano se sucedan con respecto a las cuestiones relativas a sus puertos, al igual que los representantes de las Cámaras de Comercio, que deben tener también una participación decisiva en la evolución, en el estudio y en la decisión de los temas que, referentes a puertos, se analicen dentro del consejo rector.

La enmienda 748, al artículo 28,2, apartado d), es una enmienda técnica, mientras que la 750, al mismo artículo 28, apartado 2, letra l) pretende la adición de un apartado nuevo cuyo texto sería: «Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines del Ente Público, que serán desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.» Esta es una competencia que está reconocida en el artículo 31.4, posterior. Dada la importancia que tiene la misma conviene que se consigne claramente dentro de las competencias que corresponden al consejo rector, sin perjuicio de que siga estando indicada, dentro del mencionado artículo 31.4, a efectos de la posibilidad de actuación que tiene.

La enmienda 751 pretende la inclusión de un apartado nuevo m), dentro de este mismo artículo 28, con el siguiente texto: «Cuantas otras se le otorguen en la presente Ley, en las disposiciones que la desarrollen o sean necesarias para el cumplimiento de los fines asignados.» En diversas ocasiones nos hemos referido a la conveniencia de indicar en los distintos proyectos de ley esa cláusula de salvaguardia para que queden comprendidas, cuando se definen las competencias de un órgano, aquellas facultades que no se han tenido en cuenta, que en disposiciones que lo complementen se vayan a recoger, o, como en este caso se indica, que sean necesarias para el cumplimiento de los fines asignados y no estén prohibidas por disposición legal alguna.

La enmienda 752 es de estilo y la 753 es técnica. A sus textos nos remitimos. Los números 755, 756 y 757 son todas de estilo. En cambio, la enmienda 758, al artículo 31.4, propone el texto siguiente: «4. Los bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previa declaración por el Consejo Rector del Ente Público de

no ser necesarios, y se incorporarán...» y sigue el proyecto. Pretende utilizar no sólo la terminología más habitual en otros textos legales, como, por ejemplo, el artículo 120 de la Ley de Patrimonio del Estado, sino que perfila mucho mejor la frase y es más clara su comprensión y su lectura.

Las enmiendas que van de la 759 a la 767, ambas inclusive, son técnicas o de estilo. Hacemos remisión a la correspondiente justificación que figura en el texto de las enmiendas presentadas. En cambio, la enmienda 768, al artículo 40.1, propone una modificación que estimamos de fondo. Consideramos que el mencionado artículo 40.1 debe decir: «El Consejo de Administración estará integrado por...», y designamos una serie de personas que, según nuestra opinión, deben componer este consejo de administración, entre los cuales incluimos al presidente de la entidad que lo será del consejo del ente portuario; el capitán marítimo; el director técnico; y representantes de distintos órganos, como son la comunidad autónoma, las cámaras de comercio, los sectores económicos implicados, los sindicatos y el consejo rector del Ente Público Puertos del Estado, que podrá nombrar a una serie de miembros igual al de los de representación institucional, etcétera.

Todos los grupos han centrado buena parte de la defensa de sus enmiendas en esta composición, que entendemos debe ser la adecuada y es la que da un contenido democrático a la actuación de estos órganos, además de permitir la representación de aquellas entidades públicas y privadas, que pueden verse directamente afectadas por el funcionamiento del mismo.

En la enmienda 769, al artículo 40.2.b), párrafo 2º, se pide la supresión del mismo al considerar que ya está recogido en el párrafo siguiente con alguna pequeña variación que en la redacción que se propone en la siguiente enmienda está comprendido, por lo que resultaría innecesario. Así, la enmienda 770 propone el siguiente texto en el apartado c) del artículo 40.2: «Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, tales como constitución, convocatorias, reuniones, adopción de acuerdos, régimen económico y funciones del secretario.» Son unas definiciones que se deben contener en cuanto al tipo de regulación interna. Al suprimir un párrafo, concentramos en uno sólo todas las ideas y funciones que deben realizarse.

Las enmiendas 771, 772 y 773 son de carácter técnico.

Proponen una mejora del texto aproximándolo a otros textos legales en cuanto a la forma de redacción y exposición.

En cuanto a las enmiendas 774, 775 y 776 son de estilo, y a su texto nos remitimos.

La enmienda 777, al artículo 41.1, pretende una adición en la segunda línea. Después de la expresión: «... y transportes...», añadir: «de entre una terna propuesta por el Consejo de Administración...». Consideramos que la forma ideal de designación de una persona es que

haya una terna para que el órgano elector pueda definirse con mayor claridad y más acertadamente.

La enmienda 778, a los apartados 1 y 2 del artículo 42, pretende una modificación en el segundo párrafo y la sustitución de la expresión «que determine» hasta el final, y decir, en su lugar: «del que predomine entre ellos por volumen anual de carga y pasaje». No se puede dejar a la decisión de cualquier persona y órgano quién debe ser el que participe, sino que hay criterios objetivos para determinar qué órgano debe ser el que esté representado.

La enmienda 780 es técnica, y a su texto nos remitimos. La número 781, al artículo 44.1, pretende añadir al final del párrafo, después de la expresión «de forma eficaz», lo siguiente: «El Consejo incluirá, en todo caso, a representantes de la Comunidad Autónoma y de los Ayuntamientos afectados por el emplazamiento portuario». Es innecesario repetir los argumentos que no sólo este portavoz, sino todos los Diputados que me han precedido, han ido exponiendo a lo largo de la mañana respecto a la importancia y necesidad de representación de estas dos administraciones públicas en estos órganos. Para no ser reiterativo, hago expresa remisión a ellas.

La enmienda 782, al artículo 45, pretende la adición de un apartado 2. nuevo, con el siguiente texto: «Constituyen los recursos de las autoridades portuarias...». Sigue el texto del proyecto, y se añade: «Los déficit de explotación que puedan producirse y que no alcancen a compensarse con otros resultados serán cubiertos con los recursos previstos en los apartados d) y e) del número anterior». La compensación, en caso de déficit de explotación, es más lógico que se cubra con esos recursos que con cargo al Fondo de Contribución.

La enmienda 783, al artículo 46, propone la supresión de la frase que empieza en la 6.ª línea, y que dice: «... los déficit de explotación que puedan producirse en las autoridades portuarias...». Por coherencia con la anterior, es necesaria la inclusión de esta enmienda y, por tanto, la supresión de la frase antes mencionada.

La enmienda 784 propone la adición al artículo 46 de un nuevo párrafo, del siguiente tenor: «La participación de las autoridades portuarias se cuantificará en un porcentaje sobre los gastos corrientes de explotación, conservación y administración, igual para todas.» Hay una doble finalidad que se contiene en la enmienda que presentamos. Por un lado, frenar la tendencia del gasto y, por otro, evitar las desviaciones en la rentabilidad de los puertos, manteniendo una transparencia en cuanto a la competencia. De otra manera, sería muy fácil transferir fondos de un puerto a otro, con detrimento de aquél que lo genere contra aquél que está siendo mal administrado o cuya gestión o movimiento no dan más de sí.

La enmienda 785, al artículo 47.1, asimismo de adición, propone añadir el siguiente texto: «Participando éstas en un porcentaje, único e idéntico para todas, que se establecerá sobre el resultado del ejercicio.» Esta enmienda pretende no solamente limitar la ejecución de

inversiones ineficientes y evitar favorecer a unos puertos en detrimento de otros, sino, además, dar un trato igualitario a todos en cuanto que el porcentaje, que es el mismo para todos los puertos, también se establecerá con respecto al resultado que cada puerto tenga en el ejercicio.

La enmienda 786, al artículo 47.3, también pretende la adición de un nuevo párrafo que diga: «Las autoridades portuarias participarán en un porcentaje, único e idéntico para todos...», etcétera. Es una repetición de la enmienda anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santos, le ruego que vaya abreviando.

El señor **SANTOS MIÑON**: Termino en seguida, señor Presidente.

La enmienda 787, al artículo 48.1, pretende su modificación, con la siguiente redacción: «Las autoridades portuarias podrán utilizar el procedimiento administrativo de apremio para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, para lo cual establecerán convenios con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y hacienda para la gestión...». Es mejor centrar el sistema recaudatorio en las Delegaciones de Hacienda, que es donde hay departamentos especializados en esta actuación, y no llevar a estos organismos a la necesidad de crear órganos propios, lo cual no solamente incrementaría su aparato administrativo, sino que habría que ver la posibilidad de llevar a efecto las gestiones que tienen que realizar.

La última enmienda, la número 790, al artículo 50.3, pretende una modificación en la 2.ª línea, que diga: «... del Ente Público se ejercerá por la Intervención General del Estado y el Tribunal de Cuentas, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20, respectivamente, del texto refundido de la Ley General Presupuestaria». Se define por la necesidad del control en la gestión que debe tener el Ente Público Puertos del Estado y quién debe llevar a cabo dicho control.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vallejo para defender las enmiendas del Grupo Vasco (PNV), que son las comprendidas entre la 21 y la 26.

El señor **VALLEJO OLEJUA**: Voy a ser muy breve, para compensar.

Hemos presentado la enmienda número 21, al artículo 26, apartado e), por la que solicitamos que se introduzca un nuevo inciso que diga: «... Interior, o con la autoridad competente en materia de Seguridad Pública.» Se debe al concepto que tenemos sobre la distribución de competencias en materia de seguridad pública, que exige que se tome en consideración a otras autoridades además del Ministerio del Interior.

Es tan obvio, que me imagino que habrá habido algún error y el Grupo mayoritario no se ha dado cuenta, se ha saltado esta enmienda y no me ha ofrecido transacción. Es posible que la acepte tal cual está. Es

una obviedad que creo que aceptará el Grupo mayoritario y que, si no lo ha hecho, ha sido porque se ha desistido.

La enmienda 22, al artículo 28.1, de adición, pretende añadir lo siguiente: «... Al menos un tercio de los miembros de dicho Consejo lo integrarán representantes de las comunidades autónomas costeras e insulares». Esto es debido a la participación de las comunidades autónomas en una parte del sector público estatal con alta incidencia en la vida económica. Además, el texto que proponemos es más acorde con una concepción descentralizadora del Estado de las autonomías. Luego volveremos sobre este tema, porque hay una cuestión que se recoge en el informe Ponencia, como ha señalado anteriormente el señor García-Arreciado.

La enmienda número 23, al artículo 35.4, de adición, pretende que donde dice: «... Ministro de Obras Públicas y Transportes, podrá agrupar en una misma...», se diga «... Ministro de Obras Públicas y Transportes y previo informe de las comunidades autónomas afectadas, podrá agrupar en una misma...» El texto que se propone es más acorde con una concepción descentralizada del Estado de las autonomías. Esto es sensibilidad autonómica, señor Roncero, y tampoco altera el texto. Simplemente, es introducir un párrafo que sea clarificador.

La enmienda número 24, al artículo 37.h), de modificación, pretende que donde dice: «Controlar, en el ámbito portuario, la aplicación de los reglamentos de mercancías peligrosas...», diga: «Colaborar, en el ámbito portuario, en la aplicación de los reglamentos de mercancías peligrosas...»

Es una mejora técnica que contribuye a diferenciar las funciones de las administraciones públicas competentes en materia de transportes, seguridad e higiene en el trabajo, protección civil, etcétera, respecto de las de los operadores portuarios, que están claramente definidas.

Con la enmienda número 25, al artículo 37.m), queremos la modificación de la siguiente frase: «..., cuyo control se asigne, ...» por: «..., cuyo control se les transfiera o delegue, ...» Entendemos que la asignación de funciones no es una forma de traslado competencial de las previstas en la Constitución. Si las señales marítimas no son de competencia de las comunidades autónomas (y así lo parece según el artículo 149.1.20 de la Constitución), lo lógico es que se transfieran o deleguen en los términos del artículo 150.2 del mismo texto.

La enmienda 26 pretende añadir un párrafo al artículo 40.1, del siguiente tenor: «Al menos un tercio de los miembros del Consejo estarán integrado por representantes de las administraciones locales y autonómicas en cuyo territorio se ubiquen las instalaciones portuarias». Para que el señor García-Arreciado no me diga nada, debo señalar que en Ponencia se aprobó un artículo nuevo en el que se señala que, en todo caso, se garantizará una representación de la comunidad autónoma, de los ayuntamientos, etcétera. Simplemente, hace la salvedad de que quede asegurada la mayoría

absoluta de los representantes elegidos libremente por el consejo rector del Ente Público Puertos del Estado. Va más allá de lo que pretendíamos —nosotros hablábamos de un tercio—, si es que, efectivamente, es la mayoría más uno, porque acota por arriba, pero no acota por abajo. Lo único que pedimos es que, como señala por arriba, si se nos propone una transaccional «in voce» en la que se diga que no menos de un tercio o de la tercera parte, la aceptaríamos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Larrañaga para defender las enmiendas del Grupo Mixto y las suyas propias que van de la 116 a la 124.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Las del resto de los partidos integrantes de Grupo Mixto solicito que se den por defendidas; pasaré a defender las planteadas por Eusko Alkartasuna e intentaré ser muy breve.

En primer lugar, coincidentes con algún otro Diputado en que estamos en el grueso del debate, en lo referente al Ente Público Puertos del Estado y a las autoridades portuarias. Eusko Alkartasuna ha planteado la supresión de todos y cada uno de los artículos referidos al «holding» de los puertos del Estado, como no podía ser de otra manera. Hemos manifestado nuestra absoluta disconformidad con la creación de este «holding», que es una especie de macroente que en ningún momento llegará a garantizar la autonomía de la gestión portuaria. Pienso que no habrá nadie que se haya convencido —después de la brillante aportación del Grupo Socialista— de que este diseño de gestión portuaria con la creación de este «holding» del Estado garantiza la autonomía de la gestión portuaria. No hay quien se lo crea.

Si hacemos una lectura de las funciones que se encomiendan al «holding» del Estado, de la composición de sus órganos rectores y del régimen económico del mismo, comprobaremos que cada uno de los apartados de estos epígrafes contradice total y absolutamente esta especie de canción que se nos está intentando vender constantemente. Entendemos que la autonomía de la gestión portuaria sólo se garantiza en la medida en que se garantice la autonomía de cada una de las unidades de gestión de los puertos, porque, en definitiva, la libre competencia entre los puertos sólo puede darse en la medida en que los mismos y las autoridades portuarias cuenten con los instrumentos y la capacidad de decisión pertinentes. Por tanto, pese a los esfuerzos que hemos intentado ver si se podía mejorar el texto, la opción por la que hemos optado es la supresión total y absoluta de todo el articulado referente al «holding» del Estado.

Por contra, lo que hemos pretendido en las siguientes enmiendas es atribuir todas esas funciones —que entendemos que sí son elementos importantes en la autonomía de gestión— a las autoridades portuarias. En este sentido van las enmiendas números 117, 118, 119. La 120 la retiramos a la vista de la redacción de

la Ponencia. Y también en ese sentido van las enmiendas 121 y 122.

Doy todas ellas por defendidas y solicito que se sometan a votación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Roncero, para responder a los diferentes Grupos.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy a intentar hacerlo con la mayor brevedad posible, dentro del mare magnum de enmiendas y de artículos en que nos estamos moviendo. Quizá convendrá primero hacer una intervención un poco global, independientemente de que luego me refiera a las transacciones que proponemos y a la aceptación de algunas enmiendas en su literalidad.

Me refiero a los problemas que se plantean en este bloque del modelo organizativo. Se habla —y se hablaba también el debate de totalidad— de que dicho modelo no garantiza lo que se dice en la propia exposición de motivos de agilizar la gestión y garantizar la competencia, la flexibilidad y una gestión moderna, etcétera, del sistema portuario español. Parece que no se cree en esa autonomía portuaria —que nosotros mantenemos como está en el proyecto de ley y en el informe de la ponencia— y en la libre competencia, entendida como competencia de un sistema portuario español, con unas características muy especiales, que tiene que competir con puertos europeos, algunos de los cuales son muy superiores a todo el sistema portuario español. Cuando hablamos de competencia no tiene que competir Barcelona con Valencia, o Valencia con Algeciras, sino que debe competir el sistema portuario español, en su conjunto, y con una competencia con cierta regulación, con los puertos europeos de categorías muy superiores a las de los puertos españoles.

La autonomía hay que verla no sólo como una unidad portuaria. También hay que verla desde el punto de vista de que la autonomía —también se hace referencia a las resoluciones del Parlamento Europeo y ya lo hicimos en el debate de totalidad— se refiere a la personalidad jurídica de quien tenga encomendada la gestión; no se refiere a otra cosa. No quiere esto decir que la autonomía responda a la titularidad o la privatización de los puertos o de cada puerto individualmente. La autonomía se refiere a una personalidad jurídica y, como SS. SS. saben perfectamente, eso queda claro en las resoluciones del Parlamento Europeo. Incluso se hace una referencia comparativa a los sistemas ferroviarios.

Por tanto, estamos en un debate confuso —como decíamos también en el debate de totalidad— sobre la autonomía y sobre la libre competencia, así como sobre si es un sistema portuario el que debe competir o si es cada puerto. Por poner un ejemplo, el señor Recorder, antes de rechazar globalmente la organización o el Ente Público como globalizador de esa gestión, se ha empezado refiriendo —no sé si en un lapsus o porque cree que es la realidad— constantemente al sistema por-

tuario, aunque después se haya referido a algunos puertos concretos. España es un sistema portuario, es un gran puerto, y en esa línea va el espíritu del proyecto de ley, así como en buscar la competitividad de ese gran puerto que es el territorio español, con sus diferentes unidades portuarias y sus autoridades portuarias que tendrán una autonomía regulada para la libre competencia.

Con esas premisas, quiero hacer especial mención —no lo hicimos en el debate de totalidad porque había mucho menos tiempo—, con brevedad, a la asunción de competencias que las autoridades portuarias adquieren con el proyecto de Ley y que no tenían los puertos autónomos en la situación anterior. Se habla mucho de que el ejemplo a seguir serían los puertos autónomos y de que habría que derivar todo de los puertos autónomos y no se habla de las competencias que asumen las autoridades portuarias, que antes no tenían los puertos autónomos.

Por ejemplo, en las atribuciones que ahora se hace a las autoridades portuarias —y que antes no tenían los puertos autónomos— se dice: se aclaran las competencias sobre las dársenas deportivas y pesqueras en los puertos de interés general; se amplía la zona de servicio al espacio marítimo portuario; se atribuyen competencias sobre espacios portuarios destinados a usos culturales, comerciales o recreativos; se da competencias sobre el practicaaje, remolque portuario y amarre; competencias explícitas sobre formación de personal; competencias explícitas para el desarrollo de estudios e investigaciones en temas portuarios o medioambientales; gestión, administración y control de los servicios de señalización marítima que se les atribuyan; inspección de las señales marítimas en puertos de las comunidades autónomas; aprobar las necesidades de personal; autorizar créditos para financiación del circulante; suspensión de los servicios portuarios por impago; régimen patrimonial en que los bienes demaniales desafectados y enajenados lo son por la propia autoridad y su producto se incorpora al patrimonio de la autoridad; clarificación de un régimen tributario igual que el del Estado y un marco tarifario de precios privados mucho menos rígido. Son condiciones de que antes no gozaban los puertos autónomos y de las que con este proyecto de Ley sí van a gozar. Es importante señalarlas aquí aunque SS. SS seguirán manteniendo que no se tiene autonomía, pero creo que se están refiriendo a otro tipo de autonomía o estamos haciendo más retórica que discusión real.

Se habla de modificación a la baja de los puertos autónomos cuando se dice que por parte del Ente Puertos del Estado se elaboran criterios de seguridad, de tarifas, de inversiones, explotación, concesiones, autorizaciones, relaciones económicas, etcétera. Son criterios que, en esas competencias genéricas que la Dirección General de Puertos tiene atribuidas actualmente —y cuya alta inspección, vigilancia y control tiene actualmente el Ministerio de Obras—, se están ejerciendo. Esos criterios generales de seguridad, de ta-

rifas, de inversiones, de explotación, de concesiones, de autofinanciación del sistema portuario, de compensación entre el sistema de inversiones y el sistema portuario se están realizando ahora mismo por la Dirección General de Puertos dentro del Ministerio de Obras. ¿Qué va a ocurrir ahora? Que las va a realizar todavía más ágilmente. Si las está realizando bien y con efectos positivos —creo que hay que reconocerlo por parte de todos—, en los últimos años, en el saneamiento del sistema portuario en su conjunto, si las está realizando bien desde la Dirección General de Puertos, con un ente público, con derecho privado y gestión privada, las podrá realizar todavía más ágilmente y con mejores resultados de cara a esa competitividad y a esa competencia del sistema portuario en su conjunto.

Por tanto, señorías, en nuestra opinión parece razonable pensar que esa autonomía de gestión, entendiéndola como nosotros la explicamos, está garantizada y que estamos hablando de un sistema portuario.

Por otra parte, quisiera también hacer mención especial a algunas afirmaciones del Grupo Popular.

Señor Presidente, un momento, por favor. Estoy buscando la Ley de Puertos de Galicia, pero entre tantos papeles no la encuentro. Es un texto que quería leer literalmente. Si no, me puedo referir a él en su espíritu.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, intervengo para una cuestión de orden.

Solicito un receso de dos minutos para que el señor Roncero pueda encontrar ese texto.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión durante dos minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, sigue en el uso de la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, por fin encontré el documento del que quería hacer una lectura parcial, porque creo que puede ilustrar un poco en qué línea nos estamos moviendo en este debate cuando hablamos de la creación del ente público y de la autonomía o no autonomía de los puertos. Se trata de la Ley de Puertos de Galicia, que ya ha sido comentada aquí muy colateralmente por el señor Durán y no resistimos la tentación de leer algunas cuestiones planteadas en ella, sin comentarios, porque van a ilustrar a SS. SS. las posiciones mantenidas por el Grupo Popular.

Dice en su exposición de motivos, cuando habla de los principios generales y objetivos, que se evidencia la necesidad —traduzco del gallego, perdónenme si me equivoco, porque un extremeño no habla mucho gallego— de que los órganos encargados de la administración portuaria posean una estructura, organización y competencia basadas en criterios que garanticen la

máxima eficacia en el cumplimiento de sus misiones de planificación, construcción y explotación de puertos. Es un principio general que también incluye el proyecto de Ley del Gobierno. Nos estamos moviendo en ese principio de la mejora de la gestión, organización, etcétera.

Para el logro de estos objetivos que esos principios enumeran dice que hay unos supuestos básicos de los que se destacan los siguientes: a) la autoridad debe ser única, con capacidad para dirigir el sistema portuario en todos sus aspectos; b) debe asegurarse la imparcialidad en la toma de decisiones con respecto a los sectores de los usuarios de los puertos; c) la explotación se realizará con métodos comerciales que permitan alcanzar la independencia financiera y la máxima competitividad; d) asimismo, deben aplicarse métodos ágiles y flexibles en la gestión, ya que la burocratización no es válida para un complejo tan cambiante como un sistema —y subrayo sistema— portuario.

En el apartado 3 de la misma exposición de motivos dice que, para conseguir que el órgano gestor posea las características relacionadas anteriormente, resulta necesario su funcionamiento como empresa integrada de servicios, para lo que se considera idónea la fórmula del ente público que ajuste sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvaguardando así el equilibrio que debe existir entre la idea de servicio público que persiguen las líneas básicas portuarias y la agilidad y efectividad de la gestión.

Continúa con las ventajas de ese sistema: mayor rapidez en las decisiones, flexibilidad para efectuar variaciones en las partidas presupuestarias ajustándolas a los requerimientos de la explotación, etcétera.

Incluso en las funciones se habla de las potestades del ente para poder concertar para estos efectos cualquier clase de negocio jurídico, su régimen jurídico, se entiende, etcétera.

Y la composición del propio Consejo de Administración del ente, conviene mencionarla, por dejar constancia y que se pueda comparar el «Diario de Sesiones» con el texto de este proyecto de Ley y con el informe de la Ponencia. En la composición del Consejo de Administración se habla de un presidente, del propio Consejo y del director. Cuando se habla del presidente se dice que tal cargo será desempeñado por el titular de la Dirección General competente en la materia de la Consejería de Ordenación del Territorio de Obras Públicas. Es decir que la dirección de ese ente público se da a un cargo público de gestión de la propia Consejería y que sigue manteniéndose —se supone— como cargo de ella. Esto supone mucha mayor dependencia que crear un ente público y nombrar a la persona que sea en el ente público, pero que no seguirá ostentando la Dirección General de Puertos, porque desaparece y lo que funciona es el propio «holding».

También dice que compete al Presidente proponer al Consejo de Administración las directrices, los criterios establecidos al efecto por la propia Junta de Galicia.

No me extendiendo en más consideraciones de conjun-

to. Simplemente quiero decir que en esta Ley de Puertos de Galicia, en la organización de este ente público, las competencias que siguen manteniendo en su composición, en su funcionamiento, en las directrices de funcionamiento y de organización, la Consejería de Obras Públicas y de Ordenación del Territorio, la Consejería de Economía y Hacienda y el propio Consejo de Gobierno de la Junta de Galicia no son comparables ni de lejos a las competencias que en el proyecto de ley se mantienen a favor del Ministerio de Obras Públicas o de la Administración del Estado.

Señorías, yo creo que es importante haber puesto esto de manifiesto para que sepamos de qué estamos hablando, de qué autonomías estamos hablando, quién cree de verdad en una autonomía razonable de funcionamiento, y no plantearnos aquí enmiendas para hacer una ley con otro título, con otra filosofía de gestión del sistema portuario de organismos autónomos, etcétera, con Derecho Público, cuando estamos planteando esto con Derecho Privado pero con una dependencia brutal, ni comparable con la dependencia del Ente Público Puertos del Estado, respecto al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de las autoridades portuarias respecto al propio Ente Público Puertos del Estado. Simplemente quiero dejar constancia de esta situación.

En cuanto a la composición, que se tenga el 50 por ciento en el Consejo de Administración... **(El señor Durán Núñez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Durán.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Señor Presidente, yo creo que con el mismo precedente de antes del señor García-Arreciado con el Grupo Vasco, a lo mejor podrían intervenir y aclarar un poco la posición sobre ese punto.

El señor **PRESIDENTE**: No, en este momento no. Antes lo que ocurría es que se estaban planteando enmiendas a un texto que estaba ya modificado. Luego tendrá su turno, señor Durán.

Señor Roncero, puede continuar.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Sólo estoy haciendo constar por hacer referencia a las enmiendas y para argumentar las enmiendas que plantea el propio Grupo Popular respecto a la composición del Consejo de Administración. Ya sé que hay que conocer o que haber estudiado a fondo la enmienda que el Grupo Socialista ha hecho a esa composición e incluso las enmiendas transaccionales en cuanto a funciones, etcétera.

En cuanto a la composición, lo que se dice es que la comunidad autónoma tenga como mínimo un 50 por ciento. Pero también se ha aclarado que ese 50 por ciento es decisivo, es la mayoría absoluta, porque hay un voto de calidad del Presidente. Y nosotros, en nuestra composición, también decimos que se garantice la mayoría absoluta de los miembros elegidos libremente por el propio Ente Público Puertos del Estado, que en este

caso sería por los propios miembros elegidos de la Xunta de Galicia. Por tanto, yo creo que no están ahí las discrepancias. Ya dijimos en el debate de totalidad que tal y como estaba redactado el proyecto no cerraba la participación de cualquier sector social o profesional, y que estábamos abiertos a que se participase lo más ampliamente posible.

Hemos presentado nuestra enmienda en ese sentido y creemos que recoge todos los sectores posibles de representación en el Consejo de Administración de las autoridades portuarias, no así en el Consejo Rector, que tampoco está cerrado —y no damos una composición exhaustiva, como hemos hecho en el Consejo de Administraciones Portuarias— a que puedan participar todos los sectores, pero donde no es lo mismo. Parece más difícil articular esa participación en el caso de autoridades portuarias, que es el caso de la gestión concreta, cotidiana y en el territorio concreto, que en el caso del Ente Público Puertos del Estado, que es el que tiene que globalizar y el que tiene en realidad que aplicar la política portuaria del Gobierno, evidentemente, mientras que en el caso de autoridades portuarias hay que conjugar los intereses locales y los de los usuarios concretos en ese territorio.

En este sentido, hemos presentado enmiendas y, además, incluimos una composición con sus funciones e incompatibilidades, que creíamos —y también lo dijimos en el debate de totalidad— que era importante establecer. Aquí quisiera ofrecer una corrección «in voce» al Grupo Popular por si pudiera votar afirmativamente nuestra enmienda o aceptar nuestro texto de la ponencia, en el sentido de que en nuestra enmienda 567, donde se plantean las incompatibilidades, se habla de empresarios y también de personal laboral y sindicatos y de que se salva de la incompatibilidad al que ostente un cargo sindical electivo de ámbito estatal o autonómico, y no se salva de la incompatibilidad a un empresario que pudiera tener un cargo electivo también.

Por otra parte, también me gustaría aclarar que, tal y como está redactado, estaría salvado, porque se habla de entidades o corporaciones de Derecho público también; por ejemplo, las Cámaras de Comercio podrían no ser incompatibles en este caso, si es un cargo electivo. Para aclararlo más todavía, podríamos añadir: salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico. Ofrecemos esa corrección «in voce» para subsanar lo que no era el espíritu de la enmienda. La enmienda quería mantener las salvedades en esos cargos electivos, tanto en uno como en otro, y parece haber sido un olvido, aunque con esta redacción nos parece que también estaría incluido. Pero así quedaría más claro.

Por tanto, señorías, creemos que con las enmiendas que presentamos y con una enmienda global al artículo 26 sobre las funciones, y SS. SS. la tienen, se puede dar satisfacción, no absoluta pero sí relativa, a las as-

piraciones de los diferentes Grupos en cuanto a clarificar, ajustar o adaptar a sus deseos las funciones, los objetivos o el funcionamiento del propio Ente Público y de las autoridades portuarias.

Ahora, señor Presidente, voy a pasar a enumerar las enmiendas transaccionales que presentamos y, posteriormente, enumeraré las enmiendas que aceptamos en su literalidad y, por exclusión, las que no aceptaríamos por no entrar en esta filosofía general que acabo de exponer.

En el artículo 24.2, de nueva redacción, es una enmienda transaccional a los números 733 y 734, de CDS.

En el artículo 25, hay una enmienda transaccional a las enmiendas números 234 y 236 de Convergència i Unió, 736 y 738, de CDS, y 422, del Grupo Popular, en el sentido de que en el apartado b) se refundiría parte del texto del c) y suprimiríamos el c), con lo cual habría que correr correlativamente los epígrafes para que se mantuviera el orden en el artículo. Como SS. SS. disponen del texto, obvio la lectura.

En el artículo 26, al que antes me he referido, hay una enmienda con toda una redacción nueva del artículo, donde se cambian conceptos o criterios, intentando dar satisfacción a las múltiples enmiendas que a este artículo se han presentado y a sus apartados aisladamente. Podríamos transar con la enmienda 424 del Grupo Popular, 238 y 239, 240, 242, 243, 244, 245, 246, 247 y 250, de Convergència i Unió, y 739, 740, 742 y 743, 744 y 745, del CDS. También obvio su lectura porque, aparte de que sería largo, SS. SS. tienen el texto desde esta mañana.

Hay otra enmienda transaccional a los números 253 y 254, de Convergència i Unió, y a la 748 y 751, de CDS. Se refieren al artículo 28, a la composición y funciones del Consejo Rector, donde se enumeran los epígrafes y apartados que se enmiendan y los que no varían.

También hay una enmienda transaccional a la 255, de Convergència i Unió, y 754, del CDS, al artículo 29.2,g), que se refiere a proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario y los generales de gestión de autoridades portuaria, así como los planes globales de inversión y financiación.

También hay una enmienda transaccional a la 256 de Convergència i Unió, y 439, del Grupo Popular, al artículo 35.3, donde se habla del desarrollo de las funciones de las autoridades portuarias que asigna la Ley bajo el principio general de autonomía de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ente Público y las de tutela y fiscalización que sobre ellas ostente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

También hay una enmienda transaccional a la número 257, de Convergència i Unió, y 440 del Grupo Popular, al artículo 35.4, donde se habla de que el Gobierno podrá agrupar, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en una misma autoridad portuaria varios puertos que sean competencia de la Administración del Estado, para conseguir una gestión más eficiente, etcétera, según figura en el texto de que disponen Sus Señorías.

También hay una enmienda transaccional a la número 117, del Grupo Mixto, Eusko Alkartasuna, de la señora Larrañaga, al artículo 36, a) y 36, e), que recoge sus textos.

Otra enmienda transaccional se refiere a las enmiendas 262 y 264, de *Convergència i Unió*; 442 del Grupo Popular; 118, del Grupo Mixto; 762 y 764, de CDS, todas ellas al artículo 37, f) y 37, i), sobre la aprobación de proyectos y tarifas, respectivamente.

La siguiente enmienda transaccional es a las enmiendas 121, del Grupo Mixto, y 446, del Grupo Popular y se refiere al artículo 40.2 y a sus diferentes epígrafes, donde algunos no varían y otros sí.

Hay otra enmienda transaccional a la 447, del Grupo Popular, al artículo 40.5 nuevo, sobre los nombramientos de los miembros del consejo de administración con una duración de cuatro años, siendo dichos miembros reelegibles. En parte esto es lo que pretendía el espíritu de la enmienda 447; es decir, especificar una duración de los nombramientos del consejo. Nosotros hacemos la salvedad de que podrán ser reelegibles.

Presentamos una transaccional también a las enmiendas 123, del Grupo Mixto; 450, del Grupo parlamentario Popular, y 779, del CDS, al artículo 43.1, sobre el nombramiento y separación del director técnico, que lo será por el Ente Público Puertos del Estado a propuesta del presidente de la autoridad portuaria.

En el artículo 44.1, c) nuevo, aceptamos el espíritu de las enmiendas 920, de Izquierda Unida —Iniciativa por Cataluña, y 608, de Euskadi Eskerra, aunque no esté presente, que pretendían incluir la participación de los sindicatos en los consejos de navegación y puerto. La propia redacción del artículo no impide esa representación cuando habla de todos los que pueden formar parte del consejo de navegación y puerto, pero no lo dice expresamente. Por tanto, nosotros proponemos incluir un apartado c) que diga lo siguiente: «Los sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la autoridad portuaria.»

Hay una enmienda transaccional a la 278, de *Convergència i Unió*, al artículo 50.1, párrafo segundo, donde se dice que la elaboración de los planes de actuación, inversiones y financiación, los PAIF, de las autoridades portuarias, habrán de sujetarse a criterios, o directrices, etcétera; sus señorías ya disponen del texto completo. Ofrecemos otra transaccional a las enmiendas 789, del CDS, y 277, de *Convergència i Unió*, al artículo 50.1, que habla de la aprobación de los programas de actuación, inversión y financiación y la sujeción a los criterios, directrices, etcétera. Este texto coincide con la enmienda anterior de *Convergència i Unió*, número 278.

Quisiera hacer constar al CDS que algunas de sus enmiendas de corrección, no de fondo, que se refieren a preceptos que han sido enmendados globalmente por algunos epígrafes nuevos que se incluyen, para no entorpecer ahora el debate y el trabajo de la propia Mesa, lo que se propone, por ejemplo, en las enmiendas 749 y 750 de incluir las siglas PAIF detrás de «Progra-

mas de Actuación, Inversiones y Financiación», como no quedaría en el epígrafe que propone el CDS porque se ha cambiado con la inclusión de otras enmiendas, que sean los propios servicios de la Cámara los que incluyan esas siglas en el epígrafe correspondiente.

Al CDS, terminando ya con las enmiendas aceptadas a los distintos grupos, le aceptaríamos en su literalidad las enmiendas números 752, al artículo 29.2.b), 756, al artículo 31.1; 757, al artículo 31.2; 759, al artículo 32.1; 760, al artículo 32.2 y 32.6; 761, al artículo 35.4; 763, al artículo 37.h); 765, al artículo 37.j); 766, al artículo 37.k); 769, al artículo 40.2.b), párrafo segundo; 770 al artículo 40.2.c); 771, al artículo 40.2.e); 772, al artículo 40.2.f); 774, al artículo 40.2 k) y l); y 775 al artículo 40.2 n). En el bien entendido, señor Presidente, como decía al principio de la sesión de esta mañana, de que alguna de estas correcciones estarán incluidas en el informe de la Ponencia, pero que, ante la premura del tiempo, las mencionamos aquí por si hubiera que incluir las que no estuvieran.

En cuanto a las enmiendas referentes a otros grupos, al Grupo Popular le hemos ofrecido las transaccionales que ya he referido. Hay enmiendas de dicho Grupo que, aunque no las aceptamos expresamente, pueden darse por satisfechos con las enmiendas que el propio grupo Socialista ha presentado al modelo de organización portuario y a la composición del consejo rector y consejo de administración.

Por lo que se refiere a *Convergència i Unió*, ya hemos citado las enmiendas transaccionales que aceptamos. No hay ninguna enmienda concreta de aceptación literal.

Al Grupo de Izquierda Unida le hemos ofertado una transacción a su enmienda 920, sobre los sindicatos.

Al Grupo del PNV quiero hacerle una salvedad, ya que antes no me he referido a ello, respecto a su enmienda 21, que ha mencionado el señor Vallejo, al artículo 26.2.e), y la enmienda 11, al artículo 13, que es del debate anterior, pero vuelvo a ella porque se trata de la misma cuestión. Ambas se refieren a la posible intervención de otros cuerpos o fuerzas de seguridad pública en el tema que tratan dichos artículos. En nuestra opinión se puede producir un vacío que habrá de solventar. Por tanto, estamos abiertos para solucionarlo y ponerlo en sus justos términos en trámites posteriores.

A los grupos minoritarios, aunque algunos no estén presentes, quiero decirles que hemos ofrecido transacciones que pueden valer para algunos de ellos, independientemente de Eusko Alkartasuna, porque ya hemos hecho referencia a la señora Larrañaga de las enmiendas transaccionales que la ofertamos.

Hay un tema al que no había hecho ninguna referencia, pero me gustaría hacerlo antes de terminar para no tener que referirme a él en el segundo turno, ya que seguramente me lo pedirían, es la cuestión de la señalización marítima. Nuestro Grupo quiere manifestar que, en principio, mantiene el texto del proyecto de Ley porque el modelo que se nos propone desde los distintos grupos no aporta, en el plano conceptual, ninguna

mejoría sobre el modelo existente actualmente, que es el mismo que mantiene el proyecto, ya que hasta este momento las señales marítimas han estado dependiendo de la Dirección General de Puertos y Costas las que hay en los puertos, y de la dirección General de Costas las que son costeras. Al mantenerse como órgano la Dirección General de Puertos y y como gestor futuro el Ente Público hemos creído conveniente el mantenimiento de una situación que está funcionando aceptablemente bien, por el «ranking» que hay de averías y de los periodos de reparación. Este sistema nos parece tan bueno como el que propone la oposición, pero con la ventaja de que éste ya está funcionando y el que nos proponen habría que ponerlo en marcha. Por tanto, lo mantenemos así, pero no estamos cerrados a seguir pensando en una posible solución de esas inquietudes para un mejor funcionamiento, que creo que es a lo que aspiramos todos, del sistema de señalización marítima.

Con estas últimas puntualizaciones, señor Presidente, termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Para un breve turno de réplica, tiene la palabra el señor Durán.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Brevemente, aunque tengo que hacer alguna aclaración.

En cuanto al modelo organizativo, no creemos que la autonomía portuaria se contemple mucho en esta Ley, aunque no cabe duda, como dije al principio, de que la han mejorado sensiblemente. Si leemos el anteproyecto y lo comparamos con lo que ha salido ahora, vemos que no tiene nada que ver. No obstante, entraremos dentro de un segundo en el tema gallego.

Repito que la han mejorado sensiblemente. Creo que es la ley que más han mejorado, porque la han cambiado casi por completo. Pero vamos a tener mucho tiempo para discutirlo, porque, como ustedes saben, hay consultas en Europa para que den su opinión y a lo mejor la nuestra es incorrecta y así nos lo dicen en Europa, ya que no tenemos ninguno el monopolio de la verdad. Sin embargo, en este caso por lo menos leer sí sabemos.

Cuando habla usted de los puertos europeos, que es con los que queremos competir, tengo que decirle que los puertos europeos no nos preocupan nada. O sea, Rotterdam, Amsterdam, Amberes, Hamburgo, son muy preocupantes, pero quedan muy lejos. Con los que tenemos que competir es con los portugueses, con los puertos franceses del sur y, desde luego, Gibraltar que, como les expliqué a lo largo de la mañana en algún momento, ha multiplicado los barcos turísticos que después hacen excursiones en España del orden de 100 a 150, y ya no le digo nada de las cargas de graneles, en el sentido petrolífero, por cierto que explotado con buenos beneficios por compañías españolas, pero no en territorio español. Si quiere las cifras, las tengo, y se las puedo dar, porque me las ha facilitado el Gobierno de Gibraltar y me quedé helado al ver el crecimiento im-
presionante que habían tenido.

En cuanto a modelos, hasta en Argentina, donde eran poco sospechosos de corporativismo, he leído hace muy poco que el señor Menen ha entregado a las provincias federales la organización portuaria fuera del Estado central. Hasta Argentina, repito, a la que respetamos tanto y admiramos, ha entregado la organización.

Por lo que se refiere a la Ley de Puertos de Galicia, tengo que decir que estaba muy mal hecha, y hasta le diría el nombre de quien la hizo, pero respeto muchísimo al catedrático al que se le habían encargado, porque creo que había copiado los primeros anteproyectos suyos. Pero es que, insisto, la hemos cambiado muchísimo en una cosa muy importante, donde, como es natural, el ímpetu del funcionario quería mandar; eso se lo hemos frenado, de hecho se lo frené yo con una dura lucha, y no sé si al final me habrán hecho caso, me juraron que sí y la participación es del 50 por ciento, mucho mejor que la de aquí.

Usted dice: Ley de Puertos de Galicia, autoridad única. Claro que sí, porque, por ejemplo, la autoridad del Puerto de Moaña, de Boiro o de La Guardia, son dos guardias municipales y un celador. Permítanos que hagamos una autoridad única para esos puertos, ya que no estamos hablando de Nueva York, y un día les contaré el chiste aquél de si fuera Nueva York. Este es el tema, y no quiero extenderme más.

Entrando ya en la cuestión de la participación, sólo una cosa más. Me alegra mucho que hayan aceptado el tema de la participación, ustedes lo reconocen, porque me parece que hay representantes nuestros en lo que se llama el European Port Working Group, que representa a las autoridades portuarias, y ya sabe que el «directorado» de la DG-7, el nuevo formado que dirige el señor Blonk y que también va a opinar sobre esta Ley en su momento, ha sido cualificado expresamente para conseguir que las personas que trabajan en los puertos tengan más y mejores medios de comunicación con la industria portuaria en los diferentes Estados miembros. El señor Blonk, de la DG-7, insiste en la formación de una asociación formal de puertos europeos que incluya tanto a las autoridades portuarias como a los que usan los puertos, no los hace incompatibles, porque dice: «Hay que sentarse juntos a opinar.» Al final, nosotros estamos haciéndolo también. Esto está sucediendo.

Entrando en el tema de las enmiendas —y finalizo muy rápido— la transaccional a la número 442 nuestra, la mejora sensiblemente —y fíjese que le estoy echando muchísimos piropos—, pero no nos satisface plenamente, pues se mantiene el tema que nosotros defendemos de plena autonomía. La transaccional a la 402 también la ha mejorado mucho. Creíamos que se iban a discriminar, como estaba hecho, los entes empresariales representativos, etcétera, pero vemos que no, y aunque vamos a abstenernos en la votación porque, repito, en Galicia hemos logrado el 50 por ciento y aquí aún no y tenemos que aspirar a esto, tengo que insistir en que sí ha mejorado sensiblemente el texto. Por eso, nuestra enmienda, por lo menos desde el punto de vis-

ta de este Diputado, decae, aunque repito que nos vamos a abstener en la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Durán, esta Presidencia no acaba de aclararse sobre cuáles son las enmiendas que usted retira para aceptar transacciones.

Hay una primera enmienda, que es la número 422, al artículo 25, ¿la retiran o la mantienen?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Al artículo 25 no hay ningún texto transaccional nuestro con el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: En el papel que me ha dado el Grupo Parlamentario pone la 422.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Está equivocado.

El señor **PRESIDENTE**: Al artículo 25 hay una enmienda transaccional del Grupo Socialista que pone a la 234, 236, 736, 738 y 422, del Partido Popular. Pregunta, ¿la 422 la retira o la mantiene?

El señor **DURAN NUÑEZ**: La mantengo.

El señor **PRESIDENTE**: La 424, ¿la mantiene o la retira?

El señor **DURAN NUÑEZ**: La mantengo. Retiramos la 446 y la 447.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Y la 442?

El señor **DURAN NUÑEZ**: La mantenemos. También había una enmienda transaccional a la 439 nuestra, que mantenemos. La 440 la mantenemos sin entrar en más disquisiciones y mantenemos la 424. En cuanto a la transaccional a la 442, aprobaríamos la letra f), por si sirve de algo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿La retiran o la mantienen? Si la mantienen no hay problema tampoco para tramitar la transaccional.

El señor **DURAN NUÑEZ**: La mantenemos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestro Grupo va a retirar, en beneficio de las transaccionales que han sido presentadas por el Grupo Socialista, las enmiendas siguientes.

Al artículo 26 se presenta una enmienda transaccional que afecta a muchas nuestras. Concretamente, retiramos la 238, las 246, la 247 y la 250, que hacen todas ellas referencia, como decía, a este artículo 26. Mantenemos nuestras enmiendas al artículo 28 y a los artículos anteriores al 26 que no he citado. Retiramos

nuestra enmienda 255, al artículo 29, así como la enmienda 256, al artículo 35.2. No retiramos la 257.

En el artículo 37 retiramos nuestra enmienda 264, no así la 262. Asimismo, retiramos la enmienda número 278. Hay dos transaccionales, una que afecta conjuntamente a la 277 y 278 nuestras y otra que afecta sólo a la 278. Retiramos esta segunda.

Esto es todo, señor Presidente.

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

El señor **SANTOS MIÑON**: Ya hemos indicado desde un principio que íbamos a aceptar las enmiendas transaccionales propuestas y con hacer referencia a ello creo que es más que suficiente.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Nosotros no retiramos ninguna. Mantenemos todas.

De todas formas, señor Presidente, sí agradecemos la mención que han hecho a la enmienda 21, que presentamos al artículo 26, letra e), que juntamente con la que presentamos al artículo 13, número 13, las van a tratar en el Senado para intentar mejorar y llenar el vacío que nosotros señalábamos. Lo agradecemos y esperamos que se llegue a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Aceptaríamos la enmienda transaccional a la 117, del Grupo Mixto, y aunque agradecemos el esfuerzo, no podemos aceptar las enmiendas transaccionales a las 118 y 121.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Simplemente para agradecer, por parte de nuestro Grupo, a todos sus señorías, el tono dialogante de la discusión.

Seguimos manteniendo el ofrecimiento de buscar líneas de acuerdo para mejorar un proyecto que, en sus líneas fundamentales, se está manteniendo, no se está cambiando. Se mantienen su espíritu y sus principios generales. También se está intentando introducir las mejoras convenientes para eliminar esas susceptibilidades y dificultades de negociación que parecería haber por parte de los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, ¿Hay una transacción al artículo 35.4?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Esa no me preocupa. Pero en ausencia del portavoz de Izquier-

da Unida, hay otra enmienda que se refiere a los sindicatos más representativos...

El señor **PRESIDENTE**: Es la 920, pero ha sido retirada por el señor Andreu. Ha hecho constar a esta Mesa, antes de irse, su retirada.

El señor **ANDREU ANDREU**: En cualquier caso, señor Presidente, una vez que he vuelto lo reitero.

El señor **PRESIDENTE**: La única enmienda transaccional que a mí me queda sin sustento es el artículo 35.4. ¿El Grupo Popular mantiene la 440 y el Grupo Catalán (Convergència i Unió) mantiene la 257?

El señor **RECODER I MIRALLES**: Nuestro Grupo retira la enmienda 257 para que pueda ser votada la enmienda transaccional.

El señor **DURAN NUÑEZ**: La nuestra también, a fin de colaborar.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, todas las transacciones tienen posibilidad de tramitarse.

Pasamos a las votaciones.

Vamos a votar, en primer lugar, las enmiendas del Grupo Popular comprendidas entre la 418 y 460, ambas inclusive, exceptuando la 446 y la 447, que han sido retiradas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar ahora las enmiendas del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que son las comprendidas entre la 234 y la 278, exceptuando la 238, 246, 247, 250, 255, 256, 257, 264 y 278.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo del CDS. Son las comprendidas entre la 733 y la 790, exceptuando las siguientes: 733, 734, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 748, 749, 750, 751, 752, 754, 756, 757, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 769, 770, 771, 772, 774, 775, 779, 788 y 789. Todas ellas se exceptúan. El resto las sometemos a votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar ahora las enmiendas de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, exceptuada la 920. Son las enmiendas que van desde la 909 hasta la 920, exceptuada esta última.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar ahora las enmiendas del Grupo Vasco (PNV). Son las comprendidas entre la 21 y la 26, ambas inclusive.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Mixto, de la señora Larrañaga, exceptuando la 117.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las restantes enmiendas del Grupo Mixto, que corresponden a distintos autores y distintos partidos dentro de esa formación. Están las del señor Mardones, de la señora Garmendia, etcétera.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 19; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Al artículo 24 se ha presentado una enmienda transaccional a las números 733 y 734, del CDS. Votamos esta enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar el artículo 24, según el texto de la Ponencia, incorporando esa enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

En el artículo 25 hay, asimismo, una enmienda transaccional a las enmiendas 736 y 738, del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar el artículo 25, según el texto de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos a continuación la enmienda transaccional

del Grupo Socialista al artículo 26, que lo es a las enmiendas 238, 740, 742, 743, 744, 246, 745, 247 y 250, de los grupos del CDS y Catalán (Convergència i Unió), respectivamente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar el texto del artículo 26, según el informe de la Ponencia, incorporando esta enmienda transaccional.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, pido que se vote aparte el apartado e) del artículo 26.

El señor **PRESIDENTE**: ¿En su nueva redacción?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sí. Simplemente pido que se vote aparte, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido votado ya.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: No; ahora va a votar el artículo 26, señor Presidente. Usted lo ha dicho.

El señor **PRESIDENTE**: No se puede separar.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Eso es otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: El apartado e) tiene ya una nueva redacción.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sí, pero usted ahora va a someter a votación el artículo 26. Yo lo que le pido es que de ese artículo 26 se vote aparte el apartado e), simplemente. No sé si es posible técnicamente. Entiendo que no hay ningún inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún inconveniente porque sabemos de antemano el resultado de la votación; pero, si no, sí lo habría, señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Yo entiendo que el letrado está haciendo manifestaciones de que no hay inconveniente. (Pausa.)

El señor **PRESIDENTE**: Se acaba de votar, pero se puede hacer. Aquí se puede hacer casi todo, con tal de que...

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, si se acaba de votar, no sé por qué hay que votar otra vez ahora el artículo 26. Entonces separe los apartados que han sido ya votados. Si usted mismo está sometiendo a votación el artículo 26, me parece que algo no cuadra.

El señor **PRESIDENTE**: El texto del artículo 26 es exactamente el mismo, luego no hace falta votarlo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Es que usted había sometido a votación el artículo 26, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente. Es un error de la Presidencia, como casi siempre.

Pasamos a votar las enmiendas 749 y 750 en su letra, pero adaptadas a la transaccional del Grupo Socialista presentada a la 748.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, si se refiere S. S. al artículo 28, habrá que votar antes el 27.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente.

Vamos a votar el artículo 27, según el texto de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos a votar la enmienda transaccional del Grupo Socialista al artículo 28, que lo es con las enmiendas 748 y 751.

El señor **SANTOS MIÑON**: La 750 también, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, porque las números 749 y 750 vamos a votarlas simultáneamente, pero significan una modificación de ese texto. Vamos a votar esta transacción. La modificación que proponen las enmiendas 749 y 750 en el texto antiguo se va a incorporar al texto nuevo en el mismo sentido, pero las tenemos que aprobar separadamente de la transaccional; o conjuntamente, como quieran SS. SS., con tal de que entendamos bien lo que estamos votando.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto de la enmienda transaccional, con la inclusión de las enmiendas 749 y 750

Vamos a votar el artículo 28, según el texto de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda transaccional.

(El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, del apartado 1, del artículo 28, que no ha sido enmendado, solicitaría votación separada. En principio queda tal cual.

El señor **PRESIDENTE**: ¿No se puede votar conjuntamente con el apartado 3?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: No, yo pido simplemente que se vote a parte el apartado uno.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, el artículo 28 en su apartado uno.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el apartado 1 del artículo 28.

Pasamos a votar el resto del artículo 28, según el informe de la Ponencia y con la incorporación de la enmienda transaccional aprobada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 10; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Vamos a votar a continuación la enmienda transaccional a las enmiendas 255, de Convergencia i Unió, y 754, del CDS, y, al mismo tiempo y si no tienen inconveniente, votaremos la enmienda número 752, del CDS, todas al artículo 29.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos a continuación el texto del artículo 29, según el informe de la Ponencia y con la incorporación de las citadas enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, ocho, abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

¿Se pueden votar conjuntamente las enmiendas números 756, 757, 759 y 760, todas ellas del CDS, unas al artículo 31 y otras al artículo 32? (**Asentimiento.**) Consiguientemente, procedemos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

¿Podemos votar conjuntamente los textos de la Ponencia, incorporando estas enmiendas en su caso, referidos a los artículos 30, 31, 32, 33 y 34? (**Asentimiento.**) Por tanto, procedemos a su votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los textos de los artículos 30, 31, 32, 33 y 34, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de las enmiendas del CDS, que ha sido aprobadas, referidas a los artículos 31 y 32.

Votamos, en el artículo 35, las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Socialista, la primera de ellas a la enmienda 256, de Convergència i Unió, la segunda de ellas, la número 257, también de Convergència i Unió, y la enmienda 761, del Grupo del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, uno; abstenciones 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas. Pasamos a votar el artículo 35, incorporadas las enmiendas aprobadas anteriormente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto. Votamos la enmienda transaccional a la enmienda 177, del Grupo Mixto, correspondiente al artículo 36.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Votamos el artículo 36 con la enmienda transaccional incorporada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos la enmienda transaccional del Grupo Socialista presentada a las números 762 y 764, del Grupo del CDS, así como a la 264, del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Al mismo tiempo, vamos a votar la enmiendas números 763, 765 y 766, del Grupo del CDS, todas ellas de manera conjunta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la referida enmienda transaccional, así como las enmiendas señaladas del Grupo del CDS.

Pasamos a votar el artículo 37, según el texto de la Ponencia, y con la incorporación de todas las anteriores enmiendas. (**El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.**)

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, yo pediría votación separada para el apartado h). (**Ru-mores.**) Nosotros hemos presentado una enmienda que no ha sido aceptada y, por eso, queremos votar en contra. No tiene más misterio el tema.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, el apartado h) de este artículo 37, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el apartado h) de este artículo 37.

Vamos a votar el resto del artículo 37, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de la enmienda transaccional del Grupo Socialista y con las enmiendas del CDS antes citadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 10; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos a continuación los artículos 38, 39, 41, 42, 45, 46, 47, 48 y 49. (La señora **Larrañaga Galdós** pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora **Larrañaga**.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Señor Presidente, pedimos votación separada de los artículos 46 y 47.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, los artículos 38, 39, 41, 42, 45, 48 y 49.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 10; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos a votar los artículos 46 y 47, también según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 11; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos al artículo 40, en el cual vamos a votar, en primer lugar, la enmienda transaccional del Grupo Socialista a la enmienda 446 del Grupo Parlamentario Popular, así como también la enmienda transaccional del Grupo Socialista a la 447 también del Grupo Parlamentario Popular. Al mismo tiempo, si no hay inconveniente, votaremos las enmiendas del Grupo Parlamentario del CDS números 769, 770, 771, 772, 774 y 775; todas ellas de manera conjunta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Pasamos a votar el texto del artículo 40, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de las enmiendas que han sido aprobadas. (El señor **Santos Miñón** pide la palabra.)

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

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, quería pedir votación separada del apartado 1 de este artículo 40.

El señor **PRESIDENTE**: Sólo se le han admitido a S. S. una, dos, tres, cuatro, cinco, seis enmiendas y dos transaccionales.

Vamos a votar el apartado 1 del artículo 40.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el apartado 1 del artículo 40 según el informe de la Ponencia.

Pasamos a votar el resto del artículo 40 según el informe de la Ponencia y con la incorporación de todas las enmiendas que hemos citado antes.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: ¿Se entiende añadida la enmienda «in voce» presentada por el señor **Roncero**, referida a la no incompatibilidad de los empresarios que ostenten cargos electos de ámbito estatal o regional?

El señor **PRESIDENTE**: ¿No tenemos texto al respecto?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Puedo entregarlo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es una enmienda al artículo 40? (Asentimiento.) ¿A qué apartado se refiere?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Al artículo de incompatibilidades, al 40.2.b). Constará en el acta y también la manifestación de aceptación del Grupo Popular.

El señor **DURAN NUÑEZ**: Sí, pero hay que votarla.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cual es el texto que se plantea?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, termina con la salvedad que hace el apartado b) respecto a entidades de Derecho Público, etcétera, y se propone continuar con el siguiente texto: O que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

El señor **PRESIDENTE**: No entiendo lo que quiere decir S. S. Estamos en el artículo 40, apartado 2, punto b).

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Es una enmienda «in voce» al informe de la Ponencia.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: El punto 40.2.b) establece que no podrán formar parte del Consejo de Administración de las autoridades portuarias una serie...

El señor **PRESIDENTE**: Esto no está modificado por enmienda, ¿no?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, es sobre el texto de la Ponencia. Lo incluí en la oferta como una salvedad que hacíamos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere decir, por favor, cómo quedaría el apartado b)?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: ... salvo que ostenten un cargo empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico. El punto 2.b) queda tal como está, termina en una coma y se introduce la misma salvedad que se introduce en el punto siguiente para el personal laboral de la autoridad portuaria o de empresa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Ha sido modificado en Ponencia este artículo? (**Asentimiento**.)

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, si me permite, le leo exactamente cómo quedaría el artículo 40.2.b), según la oferta hecha «in voce».

Quedaría: Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o hayan realizado en el puerto obras, suministros o cualquier otra actividad que genere a la autoridad portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de entidades o corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

Se añade ese inciso a la salvedad previa de las entidades o corporaciones de Derecho Público.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar este añadido al apartado b). Se puede votar posteriormente, puesto que es añadir una frase.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda «in voce» planteada por el Grupo Socialista.

Vamos a pasar a votar las enmiendas transaccionales correspondientes a los artículos 43 y 44; la transaccional del Grupo Socialista a la número 779, del CDS, y la transaccional del Grupo Socialista a la número 920, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las dos enmiendas transaccionales referidas a los artículos 43 y 44, respectivamente.

Vamos a votar los artículos números 43 y 44, conforme al informe de la Ponencia y con estas transacciones añadidas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, ocho; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos a votar las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Socialista a la enmienda número 278, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y a la número 789, del CDS, al artículo 50.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Vamos a pasar a votar el texto del artículo 50, conforme al informe de la Ponencia y con la incorporación de estas dos enmiendas transaccionales, así como el texto de los artículos números 51 y 52, si es que no hay inconveniente en votar conjuntamente esos tres artículos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Con esto damos por terminado este título y seguiremos con el título 2.º el próximo martes por la mañana, según la convocatoria que les llegará a todos los señores Diputados.

Se levanta la sesión.

Eran las tres de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961