



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 274

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 28

celebrada el jueves, 4 de septiembre de 1997

ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la Ponencia designada para informar el proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Número de expediente 121/000035)	7902
Dictaminar, a la vista del Informe elaborado por la Ponencia, el proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Número de expediente 121/000035)	7902

Se abre la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

— **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE. (Número de expediente 121/000035.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Infraestructuras. Como SS. SS. conocen muy bien, esta Comisión fue la última que se reunió en el período pasado, el 30 de julio, presidida por don Víctor Morlán, y hoy, 4 de septiembre, se reanudan las sesiones en esta Cámara y comienza también la Comisión de Infraestructuras.

El punto primero del orden del día es la ratificación de la Ponencia del proyecto de ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. ¿Se ratifica la Ponencia? (**Asentimiento.**) Queda ratificada.

— **DICTAMINAR, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, EL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE. (Número de expediente 121/000035.)**

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto es el debate sobre este proyecto de ley. La Mesa y los portavoces han acordado que el debate se realice defendiendo cada grupo sus enmiendas, de menor a mayor, terminando el Grupo Popular, y posteriormente habrá un segundo turno de réplica para cada uno de los portavoces de los grupos. Por ello, sugiero que sea en ese segundo turno en donde se manifiesten también sobre las enmiendas que hayan podido presentar otros grupos. Cuando haya terminado el debate, suspenderemos la sesión durante unos minutos para ordenar adecuadamente la votación de las enmiendas. Probablemente, las votaciones no serán antes de las seis y media.

Comenzamos el debate del proyecto de ley con la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Mixto. Tiene la palabra su portavoz, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor Presidente, la intervención de carácter general la haremos en nombre del Bloque Nacionalista Galego y de Eusko Alkartasuna.

El Gobierno anunció la modificación de esta Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante señalando que se trataba de dar una gran participación a las comunidades autónomas, por tanto, de aumentar el rango o la competencia de éstas en relación con materia de tanta importancia económica. Al mismo tiempo, anunció también la ley hablando de que se trataba de una transferencia de la gestión.

Indudablemente, una lectura detenida del texto que propone el Gobierno para su aprobación por el Parlamento, en cuanto a la modificación de la ley vigente hasta hoy, pone de manifiesto que no cambia en absoluto su carácter centralista e incluso una concepción jerarquizada y unitaria del Estado español. Y esto es así porque deja intacto, con todo su poder, un organismo fundamental que estuvo succionando grandes partidas económicas de las autoridades portuarias que están en toda la costa del Estado español, que es el Ente Público Puertos del Estado. No hay más que dirigir la vista al grandioso edificio que mantiene este organismo público en Madrid para poder comprender hasta qué extremo se trata de una cabeza de gigante, que precisamente no está en un puerto de mar. Por otra parte, el carácter superior, ejecutor y planificador de este organismo, el Ente Público Puertos del Estado, sigue estando tutelado políticamente por un organismo de carácter central como es el Ministerio de Fomento, que define y controla en último término la política portuaria del Estado.

Este tipo de visión de conjunto sobre la ley está, además, perfectamente testimoniada en aspectos particulares, por ejemplo, cuando sólo hace la concesión a la comunidad autónoma de que pueda designar los miembros de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias en un número entre 15 y 22 según el proyecto originario, o el afán fiscalizador que se ve como obsesión —incluso a pesar de que la estructura sigue siendo jerarquizada, unitaria y centralista— del Estado por fiscalizar, con su derecho a veto —precisamente a través de representantes de la Administración General del Estado en los órganos de gobierno de las autoridades portuarias—, determinado tipo de materias que hacen referencia a algún tipo de actividad económica que debe de ser avalada con sus cinco vocales, concretamente, el capitán marítimo, el abogado del Estado y el representante del Ente Publico Puertos del Estado.

No cabe duda que, si éste es su carácter general, la ley podía ser mejorada, sin entrar en colisión con lo que establece el artículo 149.20 de la Constitución española de dejar como competencia exclusiva de la Administración central la política de los puertos de interés general, a través de una serie de enmiendas que hiciesen compatible un marco competencial compartido, y a este fin van destinadas, en particular, las enmiendas del Bloque Nacionalista Galego, que en el boletín figuran con los números 18 a 47. En total 30 enmiendas que, según tengo entendido, por las palabras de la portavoz del Partido Popular, doña Mercedes Fernández González, no serán aceptadas precisamente por su carácter filosóficamente contrario al del proyecto del Gobierno.

Las enmiendas, en concreto, se pueden dividir en tres grandes apartados, y a ellas me referiré así.

Hay una serie de ellas, las que están enumeradas en el boletín desde el número 18 hasta el 30, que hacen referencia precisamente a aumentar el marco competencial de las comunidades autónomas en la planificación y control de la política portuaria, o a compartir con el Estado, es decir, con el Ministerio de Fomento, y en concreto con el Ente Público Puertos del Estado, a través del propio ejecutivo de las enmiendas autónomas o de organismos equivalentes

dentro de su territorio, al ente público de carácter general y central. En este sentido hay enmiendas que van destinadas a que se pueda posibilitar la transferencia de competencias en materia pesquera, que fue, por cierto, solicitada por unanimidad en el Parlamento de Galicia en el año 1994, ya que representa un sector económico fundamental para el PIB de Galicia, y es también fundamental su coordinación, planificación y control desde dentro de la comunidad autónoma; hay otras referidas a que en primera instancia pudiese haber por lo menos una coordinación de la política relacionada con la Comisión de Faros, un primer nivel de estructura en la comunidad autónoma; otras hacen mención a que, dentro de un marco general, no sea obligatoria la aceptación de un marco sindical para la negociación laboral; hay también otras referidas a participación en el tema de señalización marítima, y otras que tienen relación con tres temas de importancia crucial, una de ellas es posibilitar que por los menos la comunidad autónoma pueda participar con sus informes en la presencia del Estado español —a través del Ministerio de Fomento, de la autoridad portuaria central, del Ente Público Puertos del Estado— en los organismos y comisiones internacionales que traten de materia marítima y de materia relacionada con el transporte marítimo y con los puertos, y algo que es clave, que es poder participar también en todo lo que tiene que ver con la política intermodal en materia de transporte, con la política portuaria, de transportes ferroviarios y transportes por carretera, donde además ya tienen competencias determinadas comunidades autónomas.

Otra cuestión que es también muy importante es la participación en la política comercial internacional. A nadie se le oculta que, en el caso de Galicia —aunque no solamente en Galicia, aunque aquí de una manera mucho más clara— no es posible que se pueda vivir totalmente de espaldas a la política comercial internacional que haga, por ejemplo, el Gobierno portugués, o autoridades portuarias de puertos tan próximos como Oporto o como el de Viana do Castelo, en relación con Vigo. O con Marín en Pontevedra, y también con A Coruña o el propio Ferrol. Por tanto, no es sustituir la capacidad competencial del Estado, sino poder participar con los propios informes en este tipo de materias. En consecuencia, las enmiendas de la 18 a la 30 van destinadas a este tipo de marco competencial en el que se daría participación a la comunidad autónoma que estuviese dispuesta a ejercerlo.

Un segundo bloque de enmiendas irían destinadas a simplificar la estructura organizativa de los entes en cuestión y la participación claramente democrática de los órganos que tienen algo que ver con toda la materia portuaria. Decimos esto porque la estructura funcional que ofrece la ley es excesivamente compleja y en muchos momentos incluso disfuncional. No se sabe muy bien para qué puede valer un consejo consultivo, por lo que en la enmienda número 31 pedimos su supresión. Tampoco sabemos por qué el consejo rector no va a contar con la participación de todos los presidentes de las autoridades portuarias (a tal fin va destinada la enmienda número 32), o por qué razón no se establece más claramente que es una competencia de la comunidad autónoma la posibilidad de crear organismos

únicos de un sistema portuario a nivel de la comunidad autónoma respectiva, un *pool* de puertos, que realmente sería muy importante que naciese por iniciativa de la propia comunidad autónoma y teniendo ella algo que ver en su planificación, en su control y en su gestión.

También sería muy importante mantener el carácter de servicio público de las autoridades portuarias en materias tan delicadas como vigilancia, control de mercancías, carga y descarga, y por qué no, dar participación gratuita en lo que son las infraestructuras portuarias a organizaciones de carácter no lucrativo, no sólo como la Cruz Roja, que indica la ley, sino otras no gubernamentales, siempre que estuviesen legalizadas o sus actos fueran destinados a fines humanitarios.

Por fin, un tercer bloque iría destinado a paliar lo que la ley deja incólume, que es el carácter prepotente del Ente Público del Estado y, por derivación, de las autoridades portuarias, que van a poder seguir actuando como islas con total insensibilidad respecto del marco en que se mueven, especialmente en materia medioambiental y en materia de ordenación territorial y de urbanismo. A este fin va destinada la enmienda número 34, que aumentaría la participación autonómica y local, dejaría claro todo lo que tiene que ver con la ordenación del territorio y del urbanismo, aunque sea dentro de los servicios portuarios o de los terrenos afectados por este servicio de la autoridad portuaria; la número 35, que iría destinada a dejar claro que los usos de dominio público portuario no pueden ser de exclusivo hacer y deshacer, sin encomendarse a ningún tipo de control externo de la autoridad portuaria; la número 37, que iría destinada a eliminar el derecho de veto de los representantes del Estado cuando se trata de participación en sociedades mercantiles y adquisición o enajenación de acciones no superior al 5 por ciento; la 38, que daría participación en la planificación, proyecto y ejecución de obras y en la gestión del dominio público y del transporte precisamente a las administraciones locales y autonómicas, y también a un organismo autonómico que sería el equivalente del Ente Público Puertos del Estado a nivel general, es decir, que esto no quedase sólo en manos de lo que es la autoridad portuaria que no ha dado buenos ejemplos en los últimos años en todas estas materias.

De igual manera en materia de enajenación o permuta, que pensamos que también debería haber algún control de lo que serían organismos autonómicos, a los que habría que informar en relación con estos temas. No cabe duda de que la comunidad autónoma debía de emitir informes sobre programas de actuación de las autoridades portuarias y sobre sus presupuestos.

En definitiva, señorías, pensamos que no es cierto que las enmiendas del Bloque Nacionalista Galego hiciesen inviable esta ley por anticonstitucional. Es cierto que contempla evitar la prepotencia, evitar las materias de competencia exclusiva, que quiere decir participación excluyente de otros poderes políticos, ya que no posibilita que por ley autonómica hubiese un control en determinado tipo de materias, o posibilitar la potenciación de la política portuaria, porque mejor la conoce precisamente quien la tiene que padecer más de cerca.

Estas enmiendas solamente harían palidecer el carácter superior y prepotente del Ente Público Puertos del Estado, dándole un carácter más plural y más diverso, de mayor coparticipación y más democratizado, de más copartícipes en la planificación y control y, por tanto, en el aumento competencial de las comunidades autónomas, por supuesto, en la democratización de la gestión de unos puertos que deben de tener un gran grado de autonomía de sus autoridades, pero dentro de lo que es una materia que atañe a toda la sociedad, a la economía en general del Estado español y muy en particular de las comunidades autónomas que tienen estos puertos de interés general ubicados en sus territorios.

Solamente quiero añadir que hubo en principio un acuerdo entre todos los grupos que participamos en el informe de la ponencia por el que se podría hacer una enmienda *in voce* de carácter puramente técnico al punto 4 del anexo de la ley, que consistiría en cambiar La Coruña y Vilagarcía de Arosa por A Coruña y Vilagarcía de Arousa, con dos argumentos de justificación: el primero, el respeto a la toponimia originaria, y el segundo el respeto a la legalidad vigente en materia lingüística, que es la Ley 3/1983, de 15 de junio, del Parlamento de Galicia, que reza en su artículo 10.1: «Los topónimos de Galicia tendrán como única forma oficial la gallega», ley aprobada por unanimidad del Parlamento que nunca fue puesta en entredicho por ningún tribunal. El punto 10.2 dice: «Corresponde a la Xunta de Galicia la determinación de los nombres de los municipios, de los territorios, de los núcleos de población, de las vías de comunicación interurbanas y de los topónimos de Galicia.»

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy oportuna esa enmienda *in voce* para que se considere por los demás grupos.

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

El señor **RIVERO BAUTE**: Señores diputados, intervingo en nombre del Grupo Vasco... **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivero, un momento, por favor.

El señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Quiero dar por defendidas en sus propios términos las enmiendas de la señora Lasagabaster. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero decir que aunque la intervención general fue solamente sobre las enmiendas de la señora Lasagabaster y las del Bloque Nacionalista Galego, también doy por defendidas las enmiendas particulares de Unión Valenciana y de Eusko Alkartasuna.

El señor **PRESIDENTE**: Esta presidencia, por tanto, considera que esas enmiendas se darán por defendidas y quedan pendientes para su votación.

Tiene la palabra ahora el señor Rivero, portavoz de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: Decía que a este proyecto de ley hemos presentado enmiendas conjuntamente el Grupo Vasco y el Grupo de Coalición Canaria y, por tanto, en esta Comisión actúo como portavoz de ambos grupos parlamentarios.

Ya en el debate de totalidad de este proyecto de ley valorábamos positivamente, de una forma global, el texto presentado por el Gobierno, sobre todo por la referencia que se hacía a integrar los intereses de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos de interés general, y básicamente en dos aspectos: por una parte, la mayor participación de las comunidades autónomas en los consejos de administración de las autoridades portuarias y, por otra parte, el nombramiento de los presidentes de las autoridades portuarias y demás órganos de gobierno por los gobiernos autonómicos. Pero junto a esa valoración global positiva que hacíamos del proyecto de ley, anunciábamos también la intención de ambos grupos parlamentarios de presentar conjuntamente una serie de enmiendas tendentes a mejorar el texto presentado por el Gobierno, y en algunos casos a tocar aspectos no previstos en el mismo de la ley del año 1992.

He de señalar, porque es de justicia, la buena disposición que hemos encontrado el Grupo Vasco y Coalición Canaria tanto en el Ministerio de Fomento como en el Grupo Parlamentario Popular, fundamentalmente a través de la ponente doña Mercedes Fernández, para hacer un esfuerzo y llegar a acuerdos en las numerosas enmiendas presentadas conjuntamente por vascos y canarios. Ese esfuerzo y ese trabajo que le hemos dedicado han dado frutos en una serie de enmiendas que luego pasaré a enumerar.

Quiero destacar igualmente la participación y la generosidad que ha tenido el Grupo Catalán en este trabajo intenso que hemos realizado para mejorar el proyecto de ley. Ayer anunciábamos un adelanto de nuestra posición en la ponencia al objeto de facilitar el trabajo, dadas las numerosas enmiendas presentadas, y hoy en la Comisión anuncio también formalmente la ratificación de esa posición sostenida ayer dirigida a retirar una serie importante de enmiendas. Todos los portavoces de los distintos grupos parlamentarios y el letrado tienen a disposición un resumen de las enmiendas retiradas, por eso creo que no es necesario leer cada una de ellas. También ratificamos la posición sostenida ayer en el sentido de aceptar las transacciones previstas en esa segunda columna presentadas a las enmiendas 95, 146, 101, 107, 106, 118, 121, 123 y 124, 132 y 140 y 142. Aquí quiero hacer una matización importante en el sentido de que existe un error material en la 118. Hemos aportado ya a la Mesa, a través del letrado, el texto correcto, y esperamos que se corrija para la posterior votación. También anunciábamos ayer en ponencia que manteníamos vivas para debatir hoy en Comisión las enmiendas

106, 111, 117, 128, 143, 144 y 145. Fruto de los trabajos que hemos realizado esta mañana tengo que anunciar —espero que luego sea la portavoz del Grupo Popular la que dé a conocer el texto definitivo que hay acuerdos con enmiendas transaccionales a todas estas enmiendas que hoy estaban pendientes para ser debatidas en el transcurso de esta Comisión. Igualmente, en el informe deben quedar incorporadas de forma literal las enmiendas 141 y 150, que están asumidas en ponencia con sus textos originales, si bien la 141 figura como transaccional porque debe ir recogida en una disposición adicional.

Los acuerdos básicos a los que hemos llegado ambos grupos parlamentarios, que están recogidos en esas enmiendas transaccionales y por los que vamos a apoyar este proyecto de ley, se concretan en los siguientes aspectos, que entendemos que enriquecen el proyecto de ley: la posibilidad de traspaso a las comunidades autónomas de dársenas pesqueras y espacios náuticos deportivos, la función del presidente de la autoridad portuaria de proponer el nombramiento de vicepresidente, el reforzamiento de su papel decisorio frente a las funciones gestoras del director del puerto y su capacidad de proponer criterios relativos a las condiciones de prestación del servicio de estiba y destiba, todo ello supone una importante mejora de este órgano, cuya designación corresponde a los consejos de gobierno de las comunidades autónomas. También se ha mejorado la regularización de los plazos en las condiciones portuarias; se ha introducido la posibilidad excepcional de instalar establecimientos hoteleros en los puertos cuando fuera preciso, y se ha mejorado el sistema de regulación de los cánones. Asimismo, se reconoce la competencia de las comunidades autónomas en los vertidos y dragados de sus puertos y en la realización de las funciones de salvamento marítimo.

Especial importancia tienen para el Grupo Canario las enmiendas más específicas referidas a territorios alejados o territorios insulares. En ese sentido, hablamos de las condiciones de Canarias, de Baleares, de Ceuta y Melilla, y la necesidad de adoptar medidas legislativas que den cohesión a todo el territorio del Estado, y fundamentalmente a los territorios insulares entre sí. El papel del Legislativo es fundamental a la hora de crear el marco adecuado de la España continental con unas condiciones específicas para los territorios alejados, para los territorios fragmentados, que medidas específicas necesitan desde el punto de vista legislativo que sirvan luego para propiciar los instrumentos adecuados para resolver los problemas singulares de estos territorios. Cuando hablamos de territorios alejados, de territorios insulares, de su singularidad, de su especificidad, si nos referimos a una materia como la que hoy debatimos —materia de puertos o aeropuertos—, concretamente puertos, esa realidad, esa necesidad de remarcar específicamente esas condiciones se hace más acuciante, puesto que los puertos, como no se le escapa a S. S., son el instrumento clave para posibilitar el desarrollo social y económico de los archipiélagos y de los territorios alejados, en este caso Ceuta y Melilla. Por eso valoramos muy positivamente el apoyo que hemos recibido en un primer momento en este acuerdo del Grupo Vasco, del Grupo Cata-

lán y del Grupo Popular, en el sentido de dejar remarcado en este proyecto de ley esas condiciones singulares. En ese sentido, se ha incorporado la consideración de los tráficos interinsulares y de las islas con la Península como navegación de interés público. Tema esencial e importante, dado el proceso privatizador y liberalizador de los transportes en Europa en el que estamos en estos momentos es la incidencia que puede tener en los tráficos con los territorios insulares. Este es el marco adecuado para que el Gobierno arbitre las medidas oportunas que garanticen en cuanto a la frecuencia, precios y calidad de los servicios la conexión con estos territorios.

Valoramos positivamente en el proyecto de ley el reconocimiento del principio de solidaridad interterritorial con los puertos de las islas menores; la creación de la subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos canarios como órgano de integración de políticas de transportes; que se contemplen en la política tarifaria las especialidades del archipiélago canario por la lejanía del continente europeo y por la competencia de los puertos africanos próximos; y que se incluyan como puertos de interés general el de Timijiraque, a construir en la isla de El Hierro, y el de Guía de Isora. Por ese entendimiento que ha habido con los distintos grupos políticos, por ese esfuerzo realizado y por estas aportaciones que mejoran notablemente el proyecto de ley presentado por el Gobierno, anunciamos nuestro apoyo a estas enmiendas transaccionales y esperamos el de los diversos grupos políticos a las enmiendas presentadas.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender sus enmiendas, por parte del Grupo Catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Presidente, le voy a pedir permiso para ser muy breve, aunque avance respecto a la hora tope que usted ha fijado, porque nuestro grupo ha presentado muy pocas enmiendas. Como el proyecto fue muy trabajado en algunos momentos con nuestro grupo, no tuvimos necesidad de presentar enmiendas.

El proyecto de ley establece unos criterios cuya finalidad es dotar a los puertos de interés general de una organización capaz de competir con un sistema económico cada día más abierto y libre. Con el debate, estudio y transacción de todas las enmiendas que se han presentado se mejora el texto original e incluso la ley, dejando a la Ley de Puertos y de la Marina Mercante en óptimas condiciones para que el sistema portuario obtenga altas cotas de eficacia en la gestión. No me voy a extender en explicar lo que era la ley, lo que es ahora y cómo va a quedar, porque ya lo hemos expresado muchas veces y tendremos que hacerlo nuevamente en el Pleno, donde haremos el resumen final respecto a este tema.

Por lo que se refiere a las enmiendas de Convergència i Unió, hemos presentado algunas de carácter técnico. Fue aceptada en ponencia la número 184, que tiene un cierto valor porque define y aclara la forma de designar a los miembros de los consejos de administración, lo cual nos parecía importante porque aclaraba alguna duda de la redacción. La número 185 subsanaba un error y ha sido tam-

bién aceptada, así como la número 190. Como son prácticamente iguales nuestra enmienda 180 y la 181 del Grupo Socialista —aunque el texto no es exacto—, nos gustaría que antes de la votación hubiera una transacción o que uno de los dos grupos retirase la suya para votar la otra. Anuncio que no tendremos inconveniente en retirar la nuestra para que prospere la 181 del Partido Socialista. Las números 186 y 187 son dos importantes enmiendas que se transaccionan con otras de los Grupos Vasco y Coalición Canaria. Anuncio en este momento la retirada de la enmienda 189.

Sólo queda vida la número 188 por la que nuestro grupo tiene interés, aunque ya lo tuvo en la discusión de la ley. Lo que se pretende es que se regule mejor la figura de los agentes consignatarios de buques pues no creemos que esté bien definida su forma de actuar en los puertos. Ya sé que no va a prosperar nuestra enmienda pero hay que defenderla porque en los puertos encontramos armadores, fletadores, porteadores y consignatarios, de los cuales básicamente es este último el que recibe toda la responsabilidad respecto a las mercancías. Se argumenta que nuestra enmienda debería recogerse en otro lugar, que son relaciones propias del Derecho mercantil fuera de la Ley de puertos. Nosotros creemos que no. Se nos ha dicho que se podía optar por alguno de los agentes que antes he citado, armadores, fletadores, porteadores, consignatarios, pero que se eligió a estos últimos. Con nuestra enmienda lo que se pretende es fijar la responsabilidad del consignatario pero subsidiaria a la del verdadero propietario de la comercialización de las mercancías en los puertos. Aunque sabemos que no va a prosperar, la mantenemos y quisiéramos convencer a los grupos, desde ahora hasta la discusión en Pleno, de la necesidad de alcanzar una transaccional para regular este tema.

Señor Presidente, en este momento me hago portavoz de todos los grupos porque he estudiado un poco la materia y quiero decir que nuestro grupo presentará, si lo cree conveniente, enmiendas en el Senado a los artículos 24 y 35 de la Ley de noviembre de 1992 porque en ellos se define a Puertos del Estado y autoridades portuarias como entes de derecho público y desde que se publicó la modificación de la ley hasta ahora ha habido muchas modificaciones —valga la redundancia—, ya que la Lofage afecta a otras definiciones. En el Senado habrá que introducir variaciones a los citados artículos 24 y 35 para que en una misma ley no definamos los entes de una manera y después, de acuerdo con alguna transaccional que pueda aprobarse hoy, lo hagamos de forma distinta. Sería conveniente, para pulir técnicamente la ley, introducir esas enmiendas. Digo esto para dejar constancia de que en esta ponencia, en esta Comisión —ayer lo estuvimos discutiendo, pero o veíamos la manera de introducir una enmienda rápidamente—, hay personas que han sido suficientemente curiosas y detallistas en este tema.

Me parece que ha dicho usted, señor Presidente, que el comentario respecto a las enmiendas de los otros grupos se hará en la segunda intervención. Sólo me resta agradecer a los Grupos Popular, Vasco y Coalición Canaria los esfuerzos que hemos tenido que hacer, lamentando que no lo ha-

yamos logrado con otros, por cuanto nos separaban mucho los criterios sobre la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Diré que voy a ser breve, pero luego comprobaremos cuál es en el tiempo la ocupación que hago de este turno, señor Presidente.

Creo que sería bueno poder hacer una comparación: qué puertos tenemos en la actualidad y cómo funcionan; de qué manera han evolucionado desde el año 1992 hasta ahora; qué se nos propone y por qué; y cuál es la fase que hemos tramitado, porque nos encontramos hoy aquí para debatir las enmiendas después de un informe que hace la ponencia que, desde mi punto de vista, en algunos elementos ha empeorado el impulso inicial fruto de lo que llamaba el portavoz de Convergència i Unió, señor Sedó, una propuesta muy trabajada con su grupo previamente a su presentación. La fase de la ponencia ha sido muy trabajada con la parte contratante que había quedado fuera de ese mejoramiento previo, es decir PNV y Coalición Canaria, que se han sumado a ese contrato más amplio.

La propuesta que el Gobierno nos hace y que ha salido con el informe de la ponencia, señor Presidente, no solamente no mejora la realidad, no solamente no hace más útil el funcionamiento de nuestros puertos, sino que confunde. Nosotros estamos de acuerdo en que haya más autonomía, que es una demanda de los partidos nacionalistas, pero también en una definición de una actuación intermodal que significa la ordenación territorial. Esa actuación intermodal por fuerza tiene que hacer confluír voluntades y mantener políticas de solidaridad, porque la competitividad no lo soluciona. Estamos de acuerdo en que haya más autonomía, pero no en los otros dos apellidos: más competitividad y libertad total tarifaria, porque terminarán quedando los puertos grandes y potentes y desaparecerán los pequeños o menos potentes si no se especializan y se quedan para la parte de grano que pueda haber en esa producción. También, junto con la competitividad, lo que pudiéramos llamar más negocio y menos solidaridad. Nosotros no creemos que eso sea posible. Es bueno que el Estado de las autonomías que tenemos, el Estado más federal que podamos tener mañana, ponga en manos de las comunidades autónomas una participación en la gestión, incluso una gestión más directa, pero no es bueno que se desentienda de una política de ordenación territorial.

Les voy a poner tres ejemplos: en la zona de influencia del puerto de Barcelona Zaragoza pinta muchísimo, toda la producción de Aragón sale por el puerto de Barcelona; León tiene una producción que sale por determinados puertos, y no está en las comunidades que tienen puerto; Albacete tiene una producción y el puerto o la autoridad portuaria de Cartagena va a intentar captar lo que va a entrar en competencia con Alicante o con Valencia.

Señor Presidente, no nos encontramos ante un proyecto, un diseño global del cual se decante después mejor gestión. Ése es uno de los errores que contiene. En la ac-

tualidad nos encontramos con una red global de puertos especializados y competitivos, con un mecanismo cruzado de solidaridad que mantiene una horquilla tarifaria y una autosuficiencia de los puertos, pero mantiene un fondo que va a irse a inversiones que significan un desarrollo de los más pequeños, fondo que en el año 1997 va a suponer un movimiento de más de 2.626 millones de pesetas. No son pocos dineros para intentar invertir en los puertos más pequeños. Por ejemplo, Avilés, va a recibir este año de ese fondo 322 millones de pesetas; Melilla, va a recibir 376 millones; y Pasajes. Se puede decir que se mantiene el fondo, pero es un *fondín*, porque se dice que las autoridades portuarias excedentes podrán participar en lo que ellas estimen oportuno. Sabe usted, señor Presidente, señorías, que eso no funciona así en la economía actual, no solamente para los beneficios de tesorería y en función de lo que quieran aportar, si no hay una obligación de un volumen total del movimiento al cual se tienen que comprometer solidariamente.

El funcionamiento de los puertos era autosuficiente puesto que había un fondo de solidaridad que facilitaba una especie de actuación intermodal desde el Plan director de infraestructuras. Esta propuesta es fruto, señor Presidente —éste es uno de los grandes defectos—, de las prisas y del parcheo de un acuerdo de investidura que ha llegado hasta aquí con la voluntad de tramitar esto rápidamente. Yo todavía no entiendo por qué esta rapidez. Decía el señor Presidente que esta Comisión es la primera que se ha reunido en este período ordinario. ¡Y tanto que la primera!, estamos a 4 de septiembre. Se quería celebrar en julio. No sé a qué viene esta prisa. ¿Nos encontramos con que hay que responder a las demandas que tienen los socios que me apoyan, o estamos de verdad ante la voluntad de hacer la mejor regulación legal para el mejor funcionamiento de los puertos? ¿Nos encontramos discutiendo de verdad de qué manera ensamblamos un proyecto territorial para España, con su proyección en los puertos, en el que todos damos nuestra opinión? No. Nos encontramos con una discusión bilateral que se impone en la tramitación parlamentaria. La prueba está en las enmiendas que se nos han admitido a los grupos parlamentarios que tenemos una opinión discrepante.

En la ordenación territorial no se puede ir a las mayores, porque el territorio no tiene vuelta; una vez que desaparece un puerto, montarlo otra vez es muy complicado; una vez que realizamos una actuación determinada, la marcha atrás es muy complicada, no es posible. Por tanto, debería haberse buscado el máximo encuentro posible en ese diseño portuario y en esa evolución. Y si hoy podíamos llegar al consenso en una cosa, deberíamos haberlo alcanzado.

Señor Presidente, ésa es la voluntad que ha mantenido el Grupo de Izquierda Unida. ¿Cuáles son las enmiendas de nuestro grupo? Fundamentalmente, tienen seis objetivos: el primero, mayor participación, que en el funcionamiento de los puertos exista mayor presencia no solamente de los que gobiernan las comunidades autónomas, sino, por ejemplo, de las organizaciones sindicales y que elija a los representantes de las comunidades autónomas el Legis-

lativo y no el Ejecutivo. En nuestras enmiendas números 81, 82 y 89 hablamos de un 30 por ciento de participación en el consejo de organizaciones empresariales, de cámaras de comercio, etcétera. En suma, las enmiendas 73, 78, 81, 82 y 89 proponen una mayor participación y no sólo un engranaje de relación entre comunidades y Estado.

El segundo objetivo de nuestras enmiendas números 75 y 76, es que haya mayores competencias para Puertos del Estado. Fundamentalmente, proponemos dos: que tenga competencia Puertos del Estado para diseñar y realizar planes de limpieza marítima y dársenas portuarias y para proponer estrategias y criterios de actuación sobre recursos humanos. Porque en la actualidad la negociación colectiva, salarial y productiva entre todos los puertos, aun manteniendo sus diferencias, tiene una realidad determinada. Con esto que hoy estamos poniendo en marcha se va a producir una lucha bestial entre la necesidad de producir y las tarifas de cada uno de los puertos y entre las negociaciones y el personal que ahora está funcionando. Vamos a ver una dispersión tremenda; no va a haber capacidad, puesto que cada autoridad portuaria va a funcionar de una forma. Hoy hay una negociación en conjunto. ¿Tan diferente es la estiba en el puerto de Cartagena de la de Alicante? ¿Tan diferente es la de Algeciras de la de Málaga? Yo no lo pienso así. En el caso de Málaga, está en la misma comunidad; vamos a hablar de Gijón y A Coruña. No creo que sean tan diferentes.

El tercer bloque de nuestras enmiendas, las número 84, 85 y 86, va dirigido fundamentalmente al mantenimiento del fondo de inversión, del fondo de solidaridad. Nosotros proponemos reducir la aportación de las autoridades portuarias en el funcionamiento de Puertos del Estado; en lugar de un 4 por ciento puede funcionar con un 3 por ciento; reducimos esa participación. Sin embargo, incrementamos hasta un 10 por ciento la aportación de Puertos del Estado a ese fondo de solidaridad después de la liquidación de su funcionamiento, de su autofinanciación portuaria. Asimismo pedimos que ese fondo de solidaridad y de financiación esté constituido por los excedentes de tesorería que deben poner las autoridades portuarias, pero no, como dice el proyecto del Gobierno y figura en el informe de la ponencia, que libremente decidan, según lo que ellos aporten, porque así no aportará nadie y siempre habrá que hacer frente a gastos, siempre habrá inversiones que se puedan hacer un año en lugar de aplazarlas al siguiente. Queremos que la lucha que se puede producir entre los puertos vaya unida a una realidad que no distorsione la estructura actual de puertos, porque podemos ir a especializaciones y a deterioros de puertos en ventaja de otros. En el fondo hay algo positivo en la propuesta: buscar que nuestros puertos sean competitivos con el resto de puertos del Atlántico o del Mediterráneo que no son de nuestro país, pero eso no se consigue sólo haciendo un puerto más competente frente a los demás.

El cuarto bloque es el de la no liberalización concesional. La enmienda número 88 propone que la gestión del funcionamiento en los puertos esté hecha por las autoridades portuarias. En la actualidad hay muchas concesiones. Yo les puedo asegurar que esas concesiones, que en mu-

chos casos están en régimen de monopolio privado, que es un régimen de gestión indirecta, no han significado una reducción de tarifas pues hay un incremento brutal en los últimos años de éstas. Por tanto, esa pretendida concesión privada no se ha beneficiado de la reducción de las propias tarifas.

El bloque quinto va dirigido al régimen tarifario. Nos conformamos —como decía aquél: Virgencica, Virgencica, que me quede como estoy— con el régimen tarifario actual. Decimos que el Estado y el Ministerio de Fomento pueden establecer una horquilla de esas tarifas, porque la liberalización de las tarifas va a provocar una confrontación entre puertos, y el problema no es si el puerto de Barcelona gana más que el de Tarragona, o cómo el puerto de Cartagena le quita al de Alicante. El problema es cómo los dotamos de recursos para especializarse y poder mejorar cada uno de los puertos que en la actualidad conforman nuestra ordenación territorial desde la oferta intermodal, que debe de ir unida a la ferroviaria, a la aérea y a la de las propias carreteras.

Por último, en las enmiendas números 80 y 91 proponemos algo que está ausente de la discusión actual: que el reglamento del servicio de policía sea una de las competencias añadidas a la autoridad portuaria, artículo 37.1. En la número 91 pretendemos que ese reglamento del servicio de policía comprometa el funcionamiento de los celadores y guardamuelles que están encargados de una actividad determinada y que no sabemos cómo va a quedar. Es verdad que eso debe desarrollarse a través de un reglamento, no estamos diciendo que se haga por ley. Por cierto, muchas de las discusiones que hemos tenido en el informe de la ponencia se deben a que se han añadido desarrollos más reglamentarios que típicos de una ley.

Señor Presidente, después de exponer los objetivos de nuestras enmiendas, termino diciendo que vamos a mantener un voto muy particular a tres enmiendas aceptadas y transadas en el debate del informe de la ponencia: la número 20 bis, que modifica el artículo 54.6 del proyecto, aceptando una iniciativa de la parte trabajada aún no compensada por parte de Convergència i Unió y de otros grupos, sobre lo que significa la ampliación del plazo de las concesiones en 30 años. Decía al principio el portavoz del Grupo Mixto que Puertos del Estado era una especie de máquina poderosísima. Fíjense en el eufemismo. Dice este artículo que se acaba de modificar que la concesión será decidida por la autoridad portuaria previo informe de Puertos del Estado. Hemos convertido a Puertos del Estado en una oficina que hace estudios, para que la autoridad portuaria, en cada caso, autorice o no el incremento de una concesión; concesiones que pueden estar en 25 ó 30 años. Es gracioso ver cómo empieza el enunciado de este artículo: El plazo de vencimiento de las concesiones será improrrogable. Pero los hados se han truncado y después añade que salvo que el otorgamiento lo recoja y la autoridad lo apruebe. Entonces se puede ampliar hasta 30 años, desde 25 y 30, según las concesiones; pueden estar 55 ó 60 años. A esa enmienda vamos a mantener el voto particular.

Por lo que atañe al artículo 20 ter, artículo 55.2, aunque tengo que reconocer que es matizado después de hablar de

las prohibiciones de las ocupaciones de dominio público y de las edificaciones de los puertos, dice que el Consejo de Ministro podrá autorizar por razones de utilidad pública las instalaciones hoteleras en aquellos espacios del puerto de interés general. Nosotros no estamos de acuerdo con esto. Yo sé que hay gente que piensa que esa especie de centro de comercio o del famoso World Trade Center puede ser una salida para algún sitio, pero nosotros estimamos que el puerto es el puerto y los hoteles son los hoteles y, por tanto, no creemos que hoy se pueda hacer, porque vamos a una actuación típica de países en vías de desarrollo. En Singapur, la autoridad portuaria gestiona todo el movimiento de actuación; pues bien, el 80 por ciento de los negocios del puerto de Singapur son inmobiliarios, especulativos. ¡Vaya fórmula de funcionar respecto al transporte de mercancías!

Por último, señor Presidente, mantenemos el voto particular a la enmienda que se ha introducido creando una disposición adicional decimoséptima, en donde se habla —también está muy matizado porque dice que lo aprobará el Gobierno mediante real decreto— de la segregación de determinadas actuaciones. Se mencionan cosas que pueden ser razonables como, por ejemplo, los espacios pesqueros, lo cual parece lógico, pero, luego, se mezclan espacios destinados a usos náuticos, deportivos, etcétera, lo cual puede llevar a una realidad extraña, como es la de crear una presión sobre los puertos que hasta ahora no existía.

Dejo para después, señor Presidente, como muy bien ha pedido S. S., comentar las demás enmiendas en función de cómo queden, porque nos ha hecho llegar la portavoz del Grupo Popular una serie de transacciones nuevas a otras enmiendas que no fueron incorporadas en el informe de la ponencia; en función de cómo queden, nos posicionaremos. Le hemos hecho llegar una distribución de votaciones por separado, que también se verá afectada, señor Presidente, en función del debate que pueda haber en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para ordenar luego las votaciones, al final del debate, como ya he dicho, suspendemos la sesión para que quede perfectamente claro lo que se vota en cada momento.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Señor Presidente, antes de empezar, quiero clarificar que nosotros hemos estado excluidos de este festival de pactos y de acuerdos. Supongo que ya no habrá duda alguna cuando sean las votaciones, pero deseo que quede claro desde el principio. Nosotros hubiéramos querido aportar algo también; estamos seguros de que lo hubiéramos conseguido. Nuestras ideas están plasmadas en estas enmiendas, algunas de las cuales nos parecen tan inocuas que no entendemos por qué no se acepta ninguna de ellas.

Antes de presentar las más significativas, también nos gustaría explicar cuál es el espíritu y la intención que ha guiado la presentación de las mismas, que no ha sido otro

que el de intentar introducir racionalidad a lo que desde nuestro punto de vista es un pastiche difícil de entender, porque en estos momentos no sabemos ver el alcance. A partir de ahora, si se aprueba la ley como parece que se va a aprobar, los puertos van a tener una gestión complicada; complicación hasta extremos difíciles de aventurar en estos momentos, cuando estamos hablando de unas infraestructuras que son decisivas para nuestra economía. El preámbulo de la Ley de 1992 señalaba que en 1990 el sector del transporte marítimo aportaba anualmente al PIB específico de transportes un 19 por ciento, que venía a ser el 1,1 por ciento del PIB nacional, generando un empleo de 35.000 personas. No creo que haya sufrido variaciones excesivas.

Parece, visto en su conjunto, que el objetivo único es el de salir del paso como sea para cumplir un pacto político. De hecho, en el artículo 1 objeto de la ley prácticamente no se modifica nada respecto de la Ley de 1992, y limita su alcance, cuando la única novedad que aporta es la de introducir un párrafo que dice: regular la designación por las comunidades autónomas de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias. Nosotros proponemos que diga —luego lo veremos en nuestra enmienda—: regular la participación de las comunidades autónomas en el consejo de administración de las autoridades portuarias y en el consejo rector de Puertos del Estado, redacción más acorde con el artículo 10 de la Ley de 1992, que no se modifica, que dice a quién corresponde la titularidad de los puertos y, por supuesto, con el ordenamiento jurídico vigente.

Estoy seguro de que el señor Sedó está de acuerdo conmigo, aunque no sé si lo va a decir públicamente. Parece que el objetivo único de este proyecto es el de que los ejecutivos de las comunidades autónomas puedan *remenar les cireres*, como diríamos en Cataluña. Una traducción literal sería remover las cerezas con las dos manos. No tiene connotaciones peyorativas, es una expresión simpática que podríamos traducir por meter la manos en los puertos. Repito que lo único que se aporta es la designación por las comunidades autónomas de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias; es decir, se satisface la voracidad de poder de algunos sin ningún proyecto coherente de vertebración del Estado, a la que parece haber sucumbido el Partido Popular.

Señor Presidente, tal y como va a quedar esta ley, el titular de los puertos —que continúa constando que es la Administración del Estado— queda en realidad ausente y en la práctica va a reinar la confusión, la poca claridad en la gestión, en la exigencia de las responsabilidades, en la toma diaria de decisiones, en lo que va a ser la gestión cotidiana. Aventuramos que eso es lo que puede suceder.

Ejemplos. En el artículo 23, cuando se hace referencia a cómo va a quedar la gestión, no sabemos a quién va a corresponder. La ley dice que a las autoridades portuarias y a Puertos del Estado, pero si las comunidades autónomas son las que nombran los presidentes y la mayoría de los vocales, ¿quién es el responsable de los puertos? ¿A quién hay que exigir responsabilidades? ¿Qué parlamentos serían los competentes para exigirlos? ¿Los parlamentos autónomos? ¿Vamos a poder preguntar al Gobierno del Es-

tado en esta Cámara sobre los puertos? ¿Tendremos que acudir a los ejecutivos de las comunidades autónomas o quizás a ambos?

Otro ejemplo. Las funciones de las autoridades portuarias. ¿No hará ya falta que discutamos y aprobemos los presupuestos y PAIF de las autoridades portuarias en las sesiones que destinemos a la discusión de los Presupuestos Generales del Estado en las Cortes? ¿Vendrán ya condicionados en esta materia?

Respecto a la composición y funciones de los consejos de administración, mientras el titular sea el Estado debería corresponder a éste el nombramiento de vocales y todavía se entiende mucho menos que el Estado deba proponer sus representantes a las comunidades autónomas para que éstas sean quienes los designen. Me gustaría saber si los que defienden estas tesis aprueban que en un ente autonómico de similares características las comunidades autónomas están dispuestas a que los municipios decidan los vocales que les corresponden.

Respecto al presidente de las autoridades portuarias, ¿es vinculante para el Gobierno del Estado el nombramiento por parte de la comunidad autónoma? Seguramente ni los más expertos en Derecho administrativo van a saber dilucidar con este texto, tal y como está en estos momentos, si eso es así. Si el gobierno titular del bien no está de acuerdo con la propuesta que se le hace y el ministro no lo nombra y no publica en el BOE el nombramiento, ¿quién va a ser el presidente de la autoridad portuaria? ¿Será válido el nombramiento que hayan hecho las comunidades autónomas? ¿A partir de qué momento va a ser válido este nombramiento?

Por otra parte, abundando en la línea que comentábamos en cuanto a mayor complicación de la gestión, se duplican organismos, consejos y comités; no sabemos con qué funciones, se crea un nuevo consejo consultivo de Puertos del Estado; se crea otro comité para distribuir el fondo de contribución, otro órgano innecesario también desde nuestro punto de vista. Paradójicamente parecen querer recuperar competencias para Puertos del Estado mediante el artículo 25. Lo que hasta ahora estaba fijado como objetivos generales en la ley anterior ahora pasan a ser competencias, una incoherencia que no alcanzamos a entender cómo se puede producir.

En definitiva, señor Presidente, ¿qué pretendemos con nuestras enmiendas? Introducir racionalidad, que el modelo sea racional, como lo es el actual de la Ley de 1992, demasiado nueva como para modificarla tan a la ligera, una ley que ha conseguido excelentes resultados. Si vamos a modificarla nosotros también estamos de acuerdo con la mayor participación de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos, pero en la gestión de cada puerto y en la del conjunto de los puertos. Creemos que las comunidades autónomas se deben implicar no sólo en la gestión de los puertos de su territorio, sino también en la del conjunto.

El representante de Izquierda Unida se ha referido anteriormente a cómo el puerto de Barcelona tiene un *hinterland* más allá de lo que es Cataluña, en Aragón. Y en el puerto de Tarragona embarcan los coches que se están fa-

bricando en Aragón. Les diré más, por si alguien no lo sabe: el cava de Cataluña, que se está produciendo en el Penedés, no se exporta ni por los puertos de Barcelona ni por el de Tarragona, se exporta a través del puerto de Valencia. Creo que Cataluña tiene algo que decir sobre la gestión del puerto de Valencia, como también otras comunidades tendrían que decir también algo respecto a los puertos de Cataluña —entre paréntesis diré que se exporta a través del puerto de Valencia porque es en éste donde hay más líneas marítimas con Estados Unidos, se exporta el calzado, la cerámica y las naranjas—. Por lo tanto, quisiéramos que hubiera una mayor implicación en la línea de lo que nosotros entendemos por Estado de las autonomías, tema que parece no interesar al PP y a sus socios. Díganme si no por qué no han previsto que las comunidades autónomas, como proponemos nosotros, participen en el consejo rector de Puertos del Estado ni en ningún organismo de los nuevos que se crean.

Creemos en esa participación de las comunidades autónomas, pero en un modelo coherente que pueda dirimir las diferencias y conflictos en organismos comunes de participación, donde queden claras las competencias y titularidades de cada uno y donde se respeten adecuadamente los principios constitucionales. Y si lo que quieren es otra cosa —el traspaso efectivo de la titularidad o de la gestión—, ya se lo hemos dicho varias veces, presenten una ley orgánica, nosotros estamos dispuestos a discutirla.

Finalmente, quedan dos enmiendas excepcionales y las denomino así porque las dos contienen la palabra «excepcionalmente». Las conocimos ayer y no nos hemos podido pronunciar hasta ahora. Hacen referencia al posible uso hotelero de los espacios portuarios y a la ampliación de las concesiones hasta sesenta años. En ambos casos nos vamos a oponer. Primero, porque siempre hemos entendido —y lo hemos demostrado a lo largo de los años que hemos estado gestionando los puertos de interés general— que el uso de hoteles era demasiado privado y por ello, aunque hemos gestionado reformas de espacios antiguos y obsoletos de diferentes puertos, éste fue uno de los usos a los que nos negamos siempre, porque queremos que los usos públicos que no sean estrictamente portuarios tengan un carácter más público y no sean tan privativos. Por lo que se refiere a las ampliaciones de las concesiones hasta un máximo de sesenta años, nos parece excesivo cuando hasta hoy en día una central nuclear se puede amortizar en treinta años.

Voy a hacer un repaso muy sucinto de las principales enmiendas. La primera se refiere al objeto de la ley. Anteriormente nos hemos referido a ello. En lugar de hablar exclusivamente de la designación de los órganos de gobierno por las comunidades autónomas, pretendemos que se regule la participación de las comunidades autónomas en el consejo de administración de las autoridades portuarias y también en el consejo rector de Puertos del Estado, porque nos parece más acorde con el ordenamiento jurídico vigente. Asimismo, la enmienda al artículo 10 va en consonancia con esta misma intención. Por lo que se refiere a la gestión, añadimos que Puertos del Estado actúe de acuerdo con los objetivos generales del Gobierno en política económica y de

planificación de los transportes. Entendemos que es una redacción más clara, completa y acorde con lo que acabamos de exponer en las consideraciones generales.

Por lo que se refiere a las competencias de Puertos del Estado —también hemos hecho referencia a ello—, en lugar de competencias queremos restituir lo que la Ley de 1992 ya decía, que es lo relativo a objetivos generales de Puertos del Estado.

Por lo que respecta a funciones de Puertos del Estado, queremos eliminar la ambigüedad del texto y, en coherencia con nuestra enmienda 166, al artículo 37.1. q), añadir que el objeto social vaya de acuerdo con los objetivos y funciones propios de las actividades portuarias, en lugar de con las actividades vinculadas a la explotación portuaria, que nos parece menos claro. En este mismo artículo, nuestra enmienda 159 va a satisfacer lo que nos parece que es una demanda apropiada de los sindicatos y para asegurar la coherencia del conjunto del sistema portuario en materia de negociación colectiva. A este precepto hemos presentado también la enmienda 160. A nuestro juicio, desaparecidas las antiguas OTP, carece de sentido la mención a los ministerios de Trabajo y Seguridad Social. También creemos que es muy conveniente que Puertos del Estado elabore tablas de tarifas para facilitar el conocimiento y divulgación de una información que, desde nuestro punto de vista, debe ser pública en entornos de liberalización.

Respecto al artículo 27 bis, ya hemos anunciado antes que nos parece innecesario duplicar y triplicar organismos y, por lo tanto, pretendemos suprimir la creación de éste nuevo, del consejo consultivo de Puertos del Estado, porque entendemos que si se aprueba nuestra enmienda relativa al consejo rector de Puertos del Estado, en el que se pretende que haya una participación efectiva de todas las comunidades autónomas, aquél es innecesario. En ese sentido va la enmienda siguiente, la referente a la composición del consejo rector.

No entendemos por qué se rechaza la enmienda 164, al artículo 29, puesto que se trata de una enmienda de técnica legislativa. Se añade que al presidente de Puertos del Estado le corresponde cualquier otra atribución que corresponda a Puertos del Estado y no esté expresamente atribuida a su consejo rector.

Respecto al artículo 37, funciones de las autoridades portuarias, creemos que los presupuestos y PAIF de las autoridades portuarias deben ser aprobados por el Gobierno y remitidos a las Cortes como los de cualquier ente público. No entendemos por qué se hace esta excepción, seguramente tan singular en nuestro ordenamiento jurídico.

En cuanto a la enmienda 166, va encaminada a que exista algún tipo de control y tutela en la creación de sociedades mercantiles participadas, porque sin ellos no nos parece adecuada, en el ámbito de entes públicos estatales, y me gustaría saber si los entes públicos autonómicos tienen esta libertad absoluta sin ningún tipo de control bien por parte del Ejecutivo, bien por parte del Legislativo de las comunidades autónomas.

En cuanto a la composición y funciones de los consejos de administración, presentamos enmiendas destinadas a paliar lo que nos parece que es un número excesivo de vo-

cales; además, obviamente —ya lo hemos anunciado—, mientras el titular sea el Estado, corresponde a éste su nombramiento. No se entiende que el Estado, que es el titular, deba proponer sus representantes a las comunidades autónomas para que éstas los designen. También pretendemos establecer sistemas equilibrados de representación en la composición de los consejos de administración de las autoridades portuarias, en la que tengan una mayor presencia los diferentes agentes sociales y locales. Asimismo, creemos que hay que respetar el sistema de incompatibilidades que el proyecto contiene y añadir «de acuerdo con los criterios y objetivos del Gobierno en esta materia, de carácter general o específicamente portuarios», porque creemos que todos los entes públicos estatales adaptan su política de recursos humanos a los criterios y objetivos del Gobierno en tal materia, y estoy hablando obviamente del apartado que se refiere a la política de personal.

Finalmente, en este artículo, pretendemos también que los proyectos de presupuestos se aprueben con carácter previo y se remitan a Puertos del Estado para su consolidación, informe y tramitación, por respecto al sistema general establecido para los entes públicos en la tramitación de sus PAIF y de los presupuestos.

En cuanto al presidente de las autoridades portuarias, presentamos una enmienda que va en la línea de respetar las competencias constitucionales de la Administración general del Estado y ya prevemos en ella la consulta previa a las comunidades autónomas para su nombramiento.

Cuando hablábamos de las consideraciones generales, nos preguntábamos si sería vinculante para el Gobierno del Estado el nombramiento por parte de las comunidades autónomas —yo espero que se dé una respuesta a este extremo— y qué es lo que va a suceder si el Gobierno, que es el titular del bien, no publica en el BOE su nombramiento. Ésta es una incógnita que puede provocar a partir de ahora algún que otro conflicto.

En cuanto al director de las autoridades portuarias, con la actual ley es nombrado y separado por Puertos del Estado. Estamos de acuerdo en que a partir de ahora lo sea por el consejo de administración de la autoridad portuaria y añadimos, sin embargo, que exista el informe positivo de Puertos del Estado. Nos parece que el titular del bien debe decir algo sobre esta materia tan importante.

La enmienda 174, también referida al mismo artículo, va en coherencia con nuestra enmienda anterior, porque entendemos que la comunicación a Puertos del Estado no debe ser un simple formalismo, sino que debe existir este informe previo.

En cuanto a la contribución de las autoridades portuarias a Puertos del Estado, entendemos que debe existir una mayor equidad en la distribución de cargas y por eso introducimos el concepto de aportaciones netas calculadas como diferencia entre las cantidades que porta al fondo de contribución y las que de él recibe. Por lo que respecta a la creación de otro comité para la distribución del fondo ya nos hemos pronunciado anteriormente. Presentamos una enmienda de sustitución.

En cuanto al artículo 69 bis, nuevo, el canon por la prestación de servicios —las 50, 100 y 200 pesetas por tone-

lada de granel líquido, sólido o mercancía general— nos parece excesivo, dada la coyuntura actual, y lo sustituiríamos por 35, 70 y 140 pesetas, que nos parece suficiente, aunque se ha presentado una enmienda transaccional que estamos estudiando en estos momentos para decidir al final del debate. Estamos de acuerdo en que la actualización de los cánones se haga sobre la base del IPC, pero añadimos que salvo que ello perjudique notoriamente la capacidad de competencia con otros puertos de la Unión Europea. Establecemos estas excepciones para casos concretos de competencia insostenible, motivo por el cual proponemos este añadido.

En cuanto al artículo 70, relativo a las tarifas, añadimos «rebajas económicamente injustificadas» para incrementar las garantías de equidad tarifaria. Continuamos pensando —lo hemos anunciado en los últimos meses— que la libertad tarifaria total no es adecuada y por eso estimamos que hay que continuar incluyendo valores mínimos que garanticen la autosuficiencia financiera exigible y máximos que eviten prácticas abusivas en relación con los tráficos cautivos para poder garantizar así la inexistencia de subvenciones encubiertas y cruzadas.

Respecto a la disposición transitoria primera parece ser que vamos a tener suerte y es la única que se va a tomar en consideración. Pretendemos reducir a tres meses la adaptación de los órganos de gobierno de las autoridades portuarias. En cuanto a la transitoria tercera y a los tres años de tutela de las tarifas, en coherencia con nuestra enmienda en contra de esta libertad tarifaria, suprimiríamos este enunciado. Si nuestra enmienda no tuviera suerte y no saliera adelante, la retiraríamos.

Por último, retiramos el primer párrafo de nuestra enmienda 183, pero mantenemos el segundo, porque creemos que es necesaria una nueva definición de los puertos de interés general. Con esta ley, después de lo que se nos anunció ayer, parece que pasamos de 43 a 45 puertos de interés general, sin que, según nuestras noticias, se haya hecho un análisis del conjunto del sistema y simplemente se hace por razones de coyuntura política. Por eso creemos que hay que fijar un plazo para que el Gobierno presente un nuevo proyecto y haya nuevos criterios de fijación de lo que son los puertos de interés general.

El señor **PRESIDENTE**: Para la contestación a las enmiendas y la presentación de alguna otra del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Procederé, efectivamente, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, a defender las enmiendas que nuestro grupo ha presentado en tiempo y forma, me referiré igualmente a aquellas enmiendas transaccionales que consideramos que modifican positivamente el proyecto inicial remitido por el Consejo de Ministros al Congreso de los Diputados y haré una serie de valoraciones generales en torno al proyecto y aquellas variaciones que consideramos que han modificado sustancialmente la Ley, hasta hoy vigente, de 1992.

No me puedo sustraer a las primeras palabras del portavoz socialista cuando hacía referencia al acuerdo que para

el Grupo Parlamentario Popular es motivo de satisfacción, creo que de legítima satisfacción parlamentaria, sobre este proyecto de ley que se remite, por parte del Gobierno, el 7 de marzo. Aprovecho también este momento para decirle al portavoz de Izquierda Unida que no creo que el proyecto de ley haya corrido una suerte parlamentaria acelerada ni inusitada, teniendo en cuenta que se presenta en el registro del Congreso el 7 de marzo y que hoy estamos a 4 de septiembre. Creo que ha habido tiempo para que todos aquellos grupos parlamentarios que tuvieron voluntad de acercarse a la filosofía del proyecto mejorándolo con enmiendas que entendemos que lo enriquecen lo hayan hecho y hayan entrado en negociaciones transparentes y diáfanos con el Grupo Parlamentario Popular. En este sentido, nosotros no podemos manifestar más que satisfacción, porque creemos que las enmiendas transaccionales a las que hemos llegado con el Grupo de Convergencia i Unió, con el Grupo de Coalición Canaria y con el Partido Nacionalista Vasco y una con el Grupo de Izquierda Unida modifican el proyecto mejorándolo. En este capítulo de negociación, mejora y sensibilidad parlamentaria, quiero decirle también al portavoz socialista que yo no sé si esto se puede calificar como un festival de pactos, al que él aludió diciendo que su grupo parlamentario había quedado apartado y que no había formado parte del mismo. Yo quiero recordar al portavoz socialista que el del año 1992 fue un festival absolutamente en solitario, donde ningún grupo parlamentario en esta Cámara logró introducir ninguna mejora sustancial ni siquiera mínima al proyecto de ley que remitió entonces el Gobierno socialista, y al proyecto de ley de 1992, hoy vigente, se presentaron, señorías, como todos ustedes recordarán, ni más ni menos que 10 enmiendas de totalidad. A renglón seguido, en relación a que no se entiende por qué se quiere modificar una ley tan espléndida y que ha tenido unos resultados excelentes, quiero recordarle que anteriores gobiernos no han sido capaces ni siquiera de realizar el desarrollo reglamentario que en la propia ley se establecía como prioritario. Me parece excesivo, pues, atribuirle esas bondades a un proyecto que únicamente apoyaron los autores del mismo. Por contra, yo creo que a través del proyecto que ha remitido el Ministerio de Fomento a las Cortes, por el que se modifica esta Ley de 1992, estamos avanzando y profundizando en lo que es el Estado de las autonomías, estamos ganando competitividad —señor Ríos, es verdad que sí— para nuestras autoridades portuarias y nuestros puertos, porque la modernidad marca la competitividad. Estamos convencidos de que los puertos competitivos son puertos mejores para todos y estamos apostando por una serie de mejoras, competenciales y en las atribuciones, pues dando mayor protagonismo a las autoridades portuarias y profundizando en la participación que las comunidades autónomas tienen en la designación de los vocales estamos mejorando sensiblemente un mal proyecto de ley.

Estamos teniendo sensibilidades que no se tuvieron entonces. Me voy a referir a la creación de dos consejos, que algunas de SS. SS. parece que no entienden y, por contra, recomiendan, a través de enmiendas, la incorporación de vocales de las autonomías en órganos que el actual pro-

yecto no configura así. El portavoz socialista recomienda, a través de una enmienda, que el consejo rector regulado en el artículo 28, hoy vigente, incorpore vocales de las comunidades autónomas y nosotros entendemos que el consejo rector tiene una filosofía y una finalidad, que es dar cumplimiento en su seno, como órgano de gobierno, a las atribuciones y facultades que el Ente Público Puertos del Estado tiene por delegación o atribución del propio Ministerio de Fomento. Llama especialmente la atención que en el artículo 28 de la ley vigente, donde se configura el consejo rector, su composición y funciones, no haya ninguna participación de las comunidades autónomas. Es decir, cuando el anterior Gobierno redactó este artículo no tenía esa sensibilidad autonómica que usted pretende que nosotros tengamos en este consejo y que, por tanto, nos niega en otros a los que yo haré referencia a continuación. En la actualidad, el consejo rector está integrado sólo por el presidente del ente público y por un mínimo de cinco y un máximo de quince vocales, designados por el Ministerio de Obras Públicas. Por más que leo y releo, no encuentro referencia alguna a la participación de vocales en representación de las autonomías. Con este ejemplo quiero poner de manifiesto una extraña dualidad dialéctica en la que ustedes incurren —y me estoy refiriendo al Grupo Parlamentario Socialista—. Nos tratan de demonizar en determinados artículos del actual proyecto diciendo que poco más o menos estamos al borde de la Constitución y, en otros, donde nosotros mantenemos la estructura de competencias del Estado porque entendemos que entre todos los puertos de interés general tiene que haber una coordinación, que viene atribuida a través del Ente Público Puertos del Estado, en las atribuciones que tiene en el proyecto de ley, porque se las delega u otorga el Ministerio de Fomento, por contra, ustedes nos quieren colocar, en determinados supuestos, como más autonomistas y, en los que a ustedes no les conviene, tratan de eliminar vocales en representación de las comunidades autónomas.

No entienden tampoco cuál es la bondad o la justificación de la creación de un nuevo órgano. Yo voy a tratar de explicarles —seguramente sin éxito— por qué nosotros consideramos que en el proyecto debe establecerse un órgano donde tengan participación los presidentes de todas las autoridades portuarias en la distribución del fondo de contribución. Nos parece que es introducir una sensibilidad muchísimo más plural y que garantiza, desde luego, que no exista ninguna tentación arbitraria en la atribución de inversiones que se imputen al fondo de contribución. Por lo que se refiere al fondo de contribución, quiero aprovechar también esta referencia para decirle al portavoz de Izquierda Unida que no es un *fondín*, como me parece que dijo en su coloquial y habitual lenguaje absolutamente plástico y gráfico, puesto que la redacción del artículo 46 del proyecto de ley que estamos discutiendo no es en términos potestativos, señor Ríos. Dice: «Las autoridades portuarias contribuirán...», y lo que establecemos es una limitación, en el sentido de que las aportaciones no deberán superar el 4 por ciento de los ingresos de los puertos de interés general. Donde no podemos estar de acuerdo —y sigo con la intervención del señor Ríos— es en una en-

mienda a través de la cual el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida pretende establecer la obligatoriedad de una aportación del 10 por ciento de todos los excedentes de tesorería de las diversas autoridades portuarias para constituir el fondo de financiación. Nosotros decimos que es bueno que exista el fondo de financiación, que tiene una evidente finalidad de solidaridad entre los diversos puertos de interés general de España, pero no nos parece adecuado establecer, en términos imperativos, la obligación de aportar el 10 por ciento del excedente de tesorería de cada autoridad portuaria.

Creemos que a través del proyecto de ley mejoramos la estructura en lo que a participación en los órganos de gobierno se refiere. El artículo 40 del proyecto es quizá al que todos los grupos parlamentarios han dirigido fundamentalmente su atención y al que se ha presentado un número más importante de enmiendas. Con la enmienda que el Grupo Parlamentario Popular formula a este artículo —luego me referiré a la filosofía general que persigue el proyecto y que nosotros apoyamos en su configuración y su redacción— pretendemos mejorar la redacción con criterios objetivos para evitar confusión en el supuesto de participación municipal —en el proyecto se habla de un 14 por ciento— donde pueda existir una confluencia de varios términos municipales o, dicho con otras palabras, donde un puerto o una autoridad portuaria se extienda a varios términos municipales. Enunciamos una serie de criterios objetivos, entendiendo que los municipios en cuyo término esté localizada la zona de servicio del puerto tendrán esa representación del 14 por ciento del total de los miembros del consejo, pero cuando sean varios los municipios afectados la representación corresponderá, en primer lugar, a aquel o a aquellas que den nombre al puerto o a los puertos y, posteriormente, a los demás, en proporción a la superficie del término municipal afectado por la zona de servicio.

Decía que son fundamentales las diferencias en el artículo 40. Nosotros en dicho artículo hemos hecho una apuesta, porque desde luego creemos en el desarrollo de las autonomías y que hay que facilitar y profundizar en la participación que éstas deben tener en la gestión de las autoridades portuarias y eso, señorías, sin ningún género de dudas, se consigue con una mayor participación de los vocales que son nombrados por las autonomías. En ese respeto al hecho autonómico, señor Ríos, a nosotros no nos parece adecuada su enmienda al artículo 40 y por tanto no la apoyaremos. Ustedes quieren circunscribirlo más y dicen que cuando las autonomías procedan a la designación de los vocales que dicha designación se haga por las asambleas legislativas de las diversas comunidades autónomas. Nosotros, respetuosos con el régimen de las autonomías, simplemente dejamos el tema enunciado y será el órgano competente de cada comunidad autónoma el que establezca los criterios y el que aplique, en los supuestos de redondeo, aquellos decimales en un sentido u otro.

Aprovecho también, porque está íntimamente relacionado con el tema, para manifestar nuestro apoyo a la enmienda que plantea el Grupo de Convergencia i Unió en relación a este extremo. Nosotros teníamos la sensación de que en el proyecto se decía con claridad que eran las auto-

nomías las que decidían en último y en primer término, entre el abanico que se incluye en el proyecto, de designar entre 15 y 22 vocales, el número exacto de vocales en cada autoridad portuaria. Parece que la redacción gramatical podía llevar a alguna duda sobre el particular y, por tanto, nosotros aceptamos una enmienda del Grupo de Convergencia i Unió donde se precisa gramaticalmente, con la claridad que nosotros ya entendíamos que se contenía en el proyecto, que esa competencia desde luego corresponde a las propias autonomías.

Tenemos divergencias fundamentales en este artículo 40 respecto a la composición del consejo de administración con el Grupo Parlamentario Socialista, que formula, si no recuerdo mal, cinco enmiendas a este artículo. Pretende que el número de vocales sea menor al que se establece en el proyecto y, por tanto, que haya menos participación. Ésta es una lectura que supongo que no se tildará de sesgada, sino de lectura inmediata: donde hay menos vocales hay menos participación y donde hay más vocales hay más participación. Nosotros en nuestro proyecto queremos que haya más participación y por eso utilizamos un abanico más amplio de vocales.

Los criterios de asignación de vocales nuevamente nos separan diametralmente del concepto que el Grupo Parlamentario Socialista sostiene a través de una enmienda donde establece a partes iguales los vocales del Estado, los vocales de las autonomías y los vocales del ayuntamiento. Por poner un ejemplo, si ustedes en su enmienda optasen por los 18 vocales máximos que plantean, el Estado tendría 4, las comunidades autónomas tendrían 4, los ayuntamientos tendrían 4 y el tercio restante correspondería a cámaras de comercio y a organizaciones empresariales sindicales.

Creo recordar que el Grupo de Izquierda Unida formula alguna enmienda respecto a la participación sindical. Nosotros creemos que la redacción del artículo 40 es lo suficientemente amplia, sin prejuzgar cuotas ni mandatos especiales, para que quienes se tengan que poner de acuerdo lo hagan y, efectivamente, en el seno de los consejos de administración esté la representación sindical más adecuada y circunscrita a la autoridad portuaria de que se trate. Hablando de la autoridad portuaria de que se trate, voy a aprovechar también para hacer una referencia a algo que ha dicho el portavoz de Izquierda Unida y que me parece muy importante. Nosotros creemos que en el proyecto se mejora sustancialmente la autonomía de negociación colectiva de las autoridades portuarias. Quiero recordar a SS. SS. que la Ley de 1992 establecía la obligatoriedad de una ley marco que se aplicara de forma homogénea y tratando homogéneamente a todas las autoridades portuarias de España, fuesen homogéneas o no lo fuesen. Señor Ríos, usted ponía un ejemplo, y creo recordar que decía literalmente que tan diferentes no serían el puerto de Gijón y el de Algeciras (**El señor Ríos Martínez: He dicho A Coruña.**) o A Coruña —yo rectifico para seguir literalmente con su ejemplo—. Créame que sí. Hay peculiaridades en el seno de cada autoridad portuaria que aconsejan, y nosotros en este sentido modificamos la ley vigente, que aquellas autoridades portuarias que quieran apelar a Puertos del Estado y pedir un convenio marco para adherirse posterior-

mente, que lo hagan, y aquellas autoridades portuarias que, por el contrario, quieran hacer uso de su autonomía negociadora en el ámbito de condiciones laborales, que lo hagan también. Sinceramente nos parece que el proyecto gana, porque se enriquece en esta posibilidad de elección, y que desde luego las autoridades portuarias que no siendo iguales quieran diferenciarse y negociar de forma diferenciada ganan también. Creo, señor Ríos, que ganan también los sindicatos, que al final son uno de los interlocutores más importantes en la negociación colectiva de las diversas autoridades portuarias.

Hay también diferencias en algunas enmiendas. Creo recordar que era el Grupo Socialista el que pretendía reforzar la figura del presidente de la autoridad portuaria obligándole a que presidiese las sociedades estatales de estiba y desestiba. Nosotros creemos que así no se refuerza al presidente de la autoridad portuaria, sino que se le fuerza. Creemos que la nueva redacción del texto del proyecto, donde se establece nuevamente la posibilidad de elección —por eso me vino a la memoria la referencia a las condiciones laborales que señalaba respecto a la intervención del portavoz de Izquierda Unida—, permite que salgamos ganando. Aquel presidente de autoridad portuaria que crea, porque lo crea su consejo de administración, que debe presidir las sociedades estatales de estiba y desestiba, presídalas; aquel presidente de autoridad portuaria de aquellos consejos de administración que decidan, por las razones que sean, que obligadamente no debe presidir esas sociedades mercantiles, que no lo haga. Creo señorías que volvemos otra vez a apostar por la autonomía decisoria de los consejos de administración de los órganos de gobierno. No planteemos con términos un tanto equívocos, por no calificarlos de torticeros, el reforzamiento de la figura del presidente, que entendemos que sale muy reforzada de la nueva redacción que se da al respecto en el proyecto de ley.

Por lo que se refiere al reforzamiento del Ente Público Puertos del Estado, nosotros como grupo parlamentario que apoya al Gobierno tenemos la sensación hoy más que nunca de que hemos acertado en este proyecto, y fíjense de forma sintética y simplificadora en lo que les voy a decir. Nos encontramos con que desde el Grupo Mixto —y ha hecho una referencia a ello hoy en esta Comisión su portavoz, el diputado del Bloque Nacionalista Galego— se nos pide que se le quiten competencias a Puertos del Estado. El Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida nos dicen que le quitamos demasiadas competencias a Puertos del Estado y que se deben restituir muchas de las que se consagran en la Ley de 1992. El Grupo Parlamentario Popular, Convergència i Unió, el Partido Nacionalista Vasco y Coalición Canaria creemos, a través de las enmiendas transaccionales a las que hemos llegado y del apoyo al texto del proyecto en sus propios términos, que Puertos del Estado pierde facultades, pierde funciones, y ello es lógico, porque si estamos apostando por una mayor autonomía de gestión de las autoridades portuarias, no se puede mantener la estructura actual, porque cuando uno pierde competencias por un lado las gana otro por el otro. Nos parece que en materia de recursos humanos es bueno que las autoridades portuarias tengan

competencia en la capacidad de designación de personal, en el marco retributivo y en el marco negociador. Nos parece también que es bueno que se pierda la competencia que hasta ahora tenía Puertos del Estado de fijar los criterios reguladores en las relaciones económicas y comerciales con otras autoridades portuarias y Puertos del Estado o de varias autoridades portuarias entre sí, y también es conveniente sustituir la actual redacción donde se le atribuían más competencias a Puertos del Estado a la hora de aprobar informes técnicos que tuvieran naturaleza o carácter singular. Nosotros sustituimos ese carácter más imperativo por el de informar técnicamente los proyectos. En este capítulo, sin duda alguna, el plan de empresa se configura como el instrumento básico de funcionamiento, desde luego de competitividad y de apuesta por el futuro de las autoridades portuarias y de marco de relación entre las autoridades portuarias y el Ente Público Puertos del Estado. Los planes de empresa tendrán, por supuesto, un marco fijado —y quiero tranquilizar al portavoz socialista— por el propio Ministerio de Fomento, es decir, que no hay esas dejaciones a las que S. S. hacía referencia en no pocas ocasiones en su intervención.

En cuanto al capítulo donde se crea el consejo consultivo —el portavoz socialista decía que plantean su supresión porque no entienden necesario que se cree un consejo consultivo—, a nosotros nos parece muy operativo, porque creemos en esa mayor participación. Este consejo consultivo de Puertos del Estado estará integrado por todos los presidentes de las autoridades portuarias, y aquí introducimos una enmienda transaccional en el sentido de que los presidentes de las autoridades portuarias podrán ser sustituidos por quien designe cada consejo, siempre y cuando lo sea a propuesta del presidente. Me había referido también con anterioridad a la garantía que para nosotros introduce el proyecto a través del nuevo consejo, donde se velará por una participación equitativa en las inversiones del fondo de contribución y me quería referir también al artículo 35, donde presentamos una enmienda transaccional con la número 79 de Izquierda Unida, que hace referencia a las posibles fusiones de determinadas autoridades portuarias. La enmienda que se introduce se circunscribe a la referencia de que estén en el territorio de una misma comunidad autónoma y desde luego nos parece sensato y operativo que se introduzca en estos términos en el proyecto, porque lo mejora sin duda.

Por lo que se refiere a la designación de los presidentes, que aparece reflejada en el artículo 41, no podemos compartir la obligatoriedad de que el presidente lo sea también de las sociedades estatales de estiba y desestiba. Las dudas que plantea el portavoz socialista respecto al nombramiento y designación del presidente nosotros no las tenemos. La cautela que establecen en su enmienda de que si en el plazo de diez días se le comunica a Puertos del Estado y Puertos del Estado no contesta, se entiende que lo hace en sentido positivo entendemos realmente que no es una enmienda —y usted me va a permitir que se lo diga— muy elaborada ni muy trabajada y no aporta demasiada sensatez al proyecto ni a la filosofía argumental que seguramente S. S. pretende defender.

Por lo que respecta a los artículos 54 y 55, que no estaban inicialmente contenidos en el proyecto y en relación a los cuales hay enmiendas transaccionales, que nosotros vamos a apoyar, que se refieren a la prórroga de las concesiones y a la posibilidad excepcional de que en los espacios portuarios existan usos hoteleros, nos parece que como excepciones son posibilidades abiertas que en nada empañan la buena marcha de los puertos de interés general ni de las diversas autoridades portuarias que gestionen dichos puertos.

Por lo que se refiere a los cánones, tema importante que se contiene en el artículo 69 del proyecto de ley, introducimos, finalmente, una enmienda transaccional a raíz de una enmienda del Grupo de Coalición Canaria y del Partido Nacionalista Vasco. La enmienda que planteamos lo que pretende es mejorar el proyecto, como todas las que vamos a apoyar desde el Grupo Parlamentario Popular. Sus señorías recordarán que nosotros establecíamos en el propio artículo 69 unas cuantías de 50, 100 y 200 pesetas como máximos que podría establecer cada autoridad portuaria. Otros grupos solicitaban una reducción de esas cuantías porque entendían que eran excesivas. En los debates previos hemos argumentado siempre —y yo querría reiterarlo hoy aquí— que no estábamos estableciendo un mandato de máximos, es decir, que a ninguna autoridad portuaria se le obligaba a que estableciese las 50, 100 ó 200 pesetas, sino que éstos eran los topes que no podrían rebasar en ningún caso. La enmienda transaccional establece que la cuantía máxima se fijará por real decreto, por lo que se refiere al apartado a). En el apartado b), donde se fijaba un 10 por ciento sobre el volumen de tráfico medible, introducimos una reducción a la mitad, de un 5 por ciento. Como quiera que habría un período en que no registraría ningún tipo de cuantías, proponemos, al hilo de esta enmienda 128, una nueva disposición transitoria cuarta donde decimos que hasta que por real decreto no se fijen o establezcan las cuantías, éstas serán de hasta 40 pesetas por tonelada de granel líquido, hasta 80 pesetas por tonelada de granel sólido y hasta 160 pesetas por tonelada de mercancía en general, es decir, que los máximos no obligatorios, en el sentido de que no se pueden superar, pero no en el sentido de que se tenga que jugar a máximos, aun así, se han rebajado de forma sustancial respecto a los máximos que se contenían inicialmente en el proyecto de ley que había remitido el Gobierno.

Existen también otras enmiendas transaccionales. Concretamente, en relación a alguna que plantea el Partido Nacionalista Vasco y Coalición Canaria, donde manifestaban alguna preocupación sobre la dualidad entre el presidente y el director, establecemos sin ningún género de dudas que el director tendrá esas posibilidades de iniciativa y de impulso, pero siempre con sometimiento al presidente, que en último término es quien, valga la redundancia, preside el órgano de gobierno de la autoridad portuaria de que se trate.

Finalmente, ...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, le recuerdo su interés por acabar cuanto antes.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Voy acabando ya. Mi interés no era personal, era por otros compañeros, señor Presidente, pero toda vez que el Presidente me lo negó, pues ya aprovecho...

El señor **PRESIDENTE**: Es que me temo que sobreparemos las siete si seguimos por este camino.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Voy concluyendo, señor presidente.

Quería, finalmente hacer una referencia a lo que es la política tarifaria que se establece en el artículo 70. Nos parece que la libertad tarifaria es muy importante porque la competitividad entre los puertos y entre las diversas autoridades portuarias, dejando siempre un margen de diseño, donde transitoriamente se fija esa cautela de que los márgenes no podrán sobrepasar el 40 por ciento y remitiéndolos a una estructura posterior que diseñará el propio Ministerio de Fomento. En este capítulo no entiendo las enmiendas del Grupo Parlamentaria Socialista. Las dos que plantea, a mi juicio —y créanme SS. SS. si les digo que las leí en más de una ocasión y a diferentes horas del día para ver si la claridad se podía imponer—, son contradictorias en sus términos; por un lado, pretenden que no haya problemas de competencia en el sentido de que los tráficos cautivos puedan animar a las autoridades portuarias a que eleven las tarifas y, por otro, en la enmienda justamente anterior dicen lo contrario. Entonces, en el capítulo de explicaciones, si pudiese ser, lo digo por clarificar el debate parlamentario, a mí me gustaría saber cómo se concilian esas dos enmiendas que el Grupo Parlamentario Socialista aplica al artículo 70 del proyecto de ley. También me preocupa bastante —quizá sería más adecuado decir que planteo una interrogación— que el Grupo Parlamentario Socialista —ya con ello finalizo, señor presidente— presente una enmienda en el sentido de instar al Gobierno a que en el plazo de seis meses remita unas nuevas condiciones y un nuevo diseño de lo que se ha de entender por puertos de interés general. Yo sé que SS. SS. no han presentado una enmienda de modificación del anexo porque no figura en el boletín de las enmiendas. Nos ha llegado un borrador de esa enmienda de modificación del anexo sobre la que SS. SS. trabajaron y desde luego para nosotros era desolador, porque quedaban poquísimos puertos de interés general; fíjese que en mi tierra no quedaba ni uno. Y enlazando ese borrador —que no figura publicado, pero que a nosotros nos llegó— y la literalidad de las enmiendas que sí figuran en el boletín, creo que no es demasiado tendencioso unir una cosa con otra.

Finalmente, me preocupa que ustedes no hayan modificado el artículo 5. ¿Por qué instar al Gobierno a que en el plazo de seis meses remita un nuevo diseño de las características que han de atribuirse a los puertos de interés general para luego clasificarlos como tal? Podían SS. SS. haber modificado el artículo 5 de la ley de 1992, establecer las nuevas condiciones, todos haríamos la prueba del nueve y veríamos si los puertos de las sucesivas comunidades autónomas tenían encaje en el diseño de SS. SS. como puertos de interés general o no lo tenían.

Finalizo, señor Presidente, dando por defendidas el resto de las enmiendas que son estrictamente técnicas, que las planteamos con remisiones a apartados en los que hubo algún error en el proyecto, concretamente la 192; la 194 coincide exactamente con la 185 de CiU y por tanto la retiráramos y votaríamos la 185 de CiU; la 193 la habíamos retirado en la ponencia; en la 195 se establece un único párrafo de corrección estrictamente técnica, y la 196 es una modificación también técnica de remisión a la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado de junio de 1997, conocida como la Lofage.

Éstas son las enmiendas que había presentado el Grupo Parlamentario Popular y en esta intervención he pretendido fijar la posición de nuestro grupo parlamentario con carácter muy general, evidentemente, pero seguramente muy excesivo para la petición que hizo el Presidente en el uso de los tiempos, por lo que pido disculpas y agradezco la generosidad que se ha tenido desde la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, debo decirle que el Presidente no ha hecho en ningún momento petición de cortedad en los tiempos, es al revés; creo que todas las enmiendas deben defenderse y el Grupo Popular debe contestar a cada una de las invocaciones que se han hecho por los demás portavoces. Por tanto, no hay ninguna reducción de tiempos.

Ahora en este segundo turno, que sería un poco de réplica, sí pediría a cada portavoz que tuviera un poco en cuenta la idea de que queremos terminar sobre una hora determinada. Pero, insisto, que nadie recorte sus argumentos por cuestión de tiempo.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor Presidente, de forma brevísima intervengo para fijar posición en relación con las enmiendas transaccionadas anunciadas en ponencia sobre las enmiendas transaccionales entre el Partido Popular, Partido Nacionalista Vasco, Coalición Canaria y Convergència i Unió.

En concreto, votaremos favorablemente, en la medida en que inciden en perfilar mejor la participación de la comunidad autónoma o bien dejar abierto algún camino para que esta participación se haga efectiva conforme a cualquier tipo de reglamento o legislación de ámbito autonómico en la materia, también porque inciden en las características de servicio público para los transportes de carácter interinsular, las transaccionales números 95 y 146, los números 101, 107, 116, 118, 132, 140, 142, las transaccionadas en Comisión números 106, 111, 117, 143, 144 y 145 y la 141.

Votaremos negativamente aquellas que pensamos que abren una vía a acciones especulativas, a la incidencia de grupos privados sin un control propio de un servicio público, a la competencia desleal, cosa muy importante y que ya se está anunciando en determinado tipo de puertos a la hora de montar comercios u hoteles en áreas portuarias en ciudades ya suficientemente drenadas en las áreas comerciales pequeñas frente a las grandes transnacionales y por-

que además pensamos que el espacio portuario no debe servir para que haya prácticas económicas monopolistas y abusivas que nada tienen que ver con el transporte marítimo. Por este motivo, votaríamos negativamente los números 121, 187, 123, 124, 186 y 128.

En relación con las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, votaremos favorablemente todas, excepción hecha de los números 86, 91 y 93 en las que nos abstendremos debido a que, desde nuestro punto de vista, se mantienen en ellas algunas reticencias respecto del marco autonómico, o bien que definen cuestiones que pensamos que no hay que definir en esta ley y que podrían quedar gravemente condicionadas a un desenvolvimiento posterior de la capacidad legislativa de determinadas comunidades autónomas; pero votaremos favorablemente al resto, porque son un modelo distinto al que defiende el Bloque Nacionalista Galego, pero coherente en relación con una mayor participación de las comunidades autónomas y con el carácter de servicio público que deben tener los servicios portuarios.

Por fin, respecto de las de Convergència i Unió en particular y que no están integradas en las transacciones, veremos decir que votaremos favorablemente —y no sé si me equivoco— en concreto los números 184, 185 y votaremos negativamente a los números 186, 187 y 189, por considerar que efectivamente entran en esta categoría que antes cité que deja el espacio portuario abierto a determinado tipo de actuaciones que no nos parecen suficientemente controlables y en algún caso votaremos negativamente porque no sabemos la trascendencia práctica que esto tendría en relación con la federación de puertos de España, aunque me dicen que es una enmienda retirada.

En relación con las del Grupo Parlamentario Socialista, nos abstendremos en todas por considerar que tienen una filosofía continuista y porque a veces no acertamos a ver el alcance de sus propuestas incluso en el caso de la participación de las comunidades autónomas porque —y esto al margen del Grupo Parlamentario Socialista— pensamos que no es bueno que se confundan órganos de carácter puramente funcional y de un determinado nivel como son las autoridades portuarias y el órgano público de Puertos del Estado y a su vez la comunidad autónoma tanto en su ejecutivo como en su legislativo, que sería lógicamente el elemento equivalente al Ministerio de Fomento, aunque se entre en otra jerarquía, y al Gobierno o bien al Congreso de los Diputados, y pensamos que efectivamente el consejo rector debía ser de representación de las autoridades portuarias. Otra cosa es el control que sobre la autoridad portuaria en el terreno de las comunidades autónomas deban ejercer los gobiernos respectivos y sus cámaras legislativas. Nos vamos a abstener por este motivo igual que en las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular que no fueron transaccionadas, simplemente por considerar que no cambian el contenido y la filosofía de la ley un ápice respecto de las demandas que habíamos planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Presidente, unos comentarios a las enmiendas y a lo que se ha dicho en el debate.

No podemos votar las enmiendas de Izquierda Unida —había alguna que podía tener algún camino positivo— porque la concepción de los dos grupos es totalmente distinta, y por ello no podemos coincidir.

Quisiera decir al señor Ríos, que en su intervención nos ha hablado de territorios, que lo que pretendimos con las zonas que tienen puertos en su entorno fue incardinar el entorno en el puerto, pero esto no quiere decir que se limite simplemente a que el puerto de Tarragona se incardine en la zona de Tarragona —y hablo del puerto de Tarragona como ejemplo porque es el que está en la demarcación por la que soy diputado—, eso no quiere decir que el puerto de Tarragona no pueda estar abierto a que desde Zaragoza, como así sucede, desde Aragón vengan las mercancías al puerto de Tarragona. Con mucho gusto, y si verdaderamente hay tráfico de mercancías de Cataluña que se va por el puerto de Valencia, como se ha citado por parte del señor Sabaté como una cosa difícil, preguntándose cómo puede ser que se vaya por Valencia, señores, felicitemos a los responsables del puerto de Valencia; durante unos años la gestión que se hizo desde el puerto de Tarragona para llevarse la mercancía que venía de Aragón fue positiva, puesto que muchos coches fabricados en Aragón se iban al extranjero por Tarragona. Si no se embarca por Tarragona, por alguna circunstancia especial será. Por tanto, esta autonomía que pedimos para las autoridades portuarias es un fiel reflejo. Verdaderamente, hace unos años la gestión —después hablaré de esto— en el puerto de Tarragona era llevada por personas totalmente vinculadas al grupo que entonces gobernaba.

Señor Ríos, usted me habla de que ahora vamos con prisas y parcheo. Le puedo decir —se lo ha dicho ya la portavoz del Grupo Popular— que de esto nada de nada. Puede que no hayamos tenido, según usted, un resultado feliz en todas las conversaciones que hemos tenido con el Grupo Popular, incluso con la Administración, para elaborar la ley y para el estudio de las enmiendas. Usted nos decía que era un parcheo y que venía de pactos. Sí, venía de pactos, pero para aclarar el tema de las prisas le tendría que decir que nosotros consideramos que cumplíamos con nuestro compromiso porque si usted busca en las hemerotecas —y citaré después las hemerotecas para otra cosa— verá que era un pacto que tenía que cumplirse a finales del año 1996; lo dimos por cumplido en cuanto que estábamos trabajando mucho en la redacción de la ley, y tardó muchos meses más del año siguiente, del año 1997, en fructificar. Se ha trabajado. Puedo admitir que usted considere que no hemos logrado un feliz resultado, según su concepción, que, digo, es distinta de la nuestra.

Respecto a las enmiendas del Grupo Socialista, que también será a las únicas que me referiré, con las demás iremos directamente a la votación, se ha comentado aquí que son continuistas. Son continuistas de algo en lo que a nosotros no se nos dejó jugar. Se habla de que este proyecto es un pastiche difícil de entender, que proviene de un festival de pactos y acuerdos. Pues sí, un festival de pactos

y acuerdos, si quiere se lo acepto; todo el festival de pactos y acuerdos que en el año 1992 fue negado por el Grupo Socialista. No pudo haber ningún tipo de consenso y nosotros, en aquel momento, no pudimos dejar que se nos escuchase para introducir nuestros criterios. Esto fue en el año 1992, hubiese querido ver qué hubiese sucedido en el año 1993, si en vez de ser el debate en el año 1992 hubiese sido en 1993, porque en 1993 eran 159 y 17 los escaños y se formaba la mayoría de 176 y en el año 1992 había mayoría absoluta del Grupo Socialista. No dejaron participar prácticamente en ninguno de estos pactos de este amplio consenso que hubiese sido muy positivo que hubiera existido.

Señor Sabaté flaco favor le ha hecho su grupo, porque el espíritu que usted ha demostrado a lo largo de su intervención, lo que ha defendido hoy aquí, espero que también lo mantenga allí. Nos habla usted del objetivo único, y ha entrado en el esquema de *remenar les cireres*, remover las cerezas; esto, sin ser peyorativo —ha hablado él de que no quería ser peyorativo—, quiere decir que cuando uno entra en algún sitio a *remenar les cireres* no significa más que entra a mandar, a dominar. No quiero creer que él se refiera a que mandar por allí debe llevar a un camino de intereses de otro tipo, porque también podría hablar de ello. Le quisiera decir que cualquiera de nosotros cuando se presenta a unas elecciones lo que pretende es llegar a mandar, por tanto, a *remenar les cireres*, ya sea del Gobierno central, del municipal, etcétera. Usted ha dejado entrever una sospecha de que lo que queremos es mandar, porque entonces colocaremos a éste, haremos esto, haremos aquello, etcétera. Me parece que fue ayer cuando estábamos hablando de que en unas discusiones locales que tienen en estos momentos en Tarragona con otro compañero diputado de la zona, les sacan: Es que hace año y medio mandabais vosotros y no hicisteis tal cosa. Yo no quisiera sacar esto, pero anteriormente las autoridades portuarias de Tarragona y Barcelona eran miembros significados del Grupo Socialista. Miremos hemerotecas a ver si realmente *remenaban* o no las cerezas. Verá usted que sí. Vea hemerotecas y observará que en algún caso esto no se hizo de forma positiva.

Ustedes son continuistas porque creen fervientemente en la ley; de autor o padre de la misma se considera al señor Palau, y éste se considera defensor a ultranza de la antigua ley, incluso llegó a decir hace poco en un foro que él llegaba a ver la posibilidad de que los puertos tuviesen una cierta autonomía de total gestión de los municipios, pero en la ley de 1992 esto no entraba. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Por tanto, verdaderamente nosotros hemos llegado a unos pactos, hemos llegado a una redacción del proyecto inicial y después, con las enmiendas que se han ido introduciendo, que nos parece satisfactoria, y también nos hubiese gustado mucho que en el año 1992 se hubiese hecho la ley con un amplio consenso de ustedes, del Grupo Socialista, que en aquellos momentos tenía la mayoría absoluta y hacía lo que creía oportuno para los intereses globales de Estado; ahora nosotros, en nuestra actuación, nos sentimos francamente tranquilos en cuanto a que logramos una ley que mejora mucho la posibilidad que tienen los puertos de in-

terés general del Estado en la nueva forma de gestión que tendrán las autoridades portuarias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: La verdad es que no voy a poder hacer la primera parte de mi intervención por falta de contrincante, no está presente en la sala y no voy a poder rebatirle.

A efectos del «Diario de Sesiones» diré que no es bueno confundir, porque cuando se confunde sin mala intención simplemente es una equivocación, pero cuando se hace a sabiendas es algo que roza una forma de funcionar que no es buena. Me refiero al fondo de contribución, que es diferente del fondo de financiación y solidaridad. La portavoz del Grupo Popular me decía que nosotros queríamos imponer el 10 por ciento. Nuestras enmiendas dicen: No podrá superar el 10 por ciento de los excedentes que se produzcan por las distintas autoridades portuarias. En el artículo 47 dice el proyecto de ley: El fondo de financiación y solidaridad —el que queremos que se mantenga— estará constituido por las cantidades que voluntariamente aporten las autoridades portuarias. Miren ustedes, voluntariamente no da nadie nada. Eso es lo que yo digo que significa hacer un *fondín*, cuando no sea desfondar el fondo. Eso es lo que pone textualmente en el proyecto y en el informe. Artículo 47, apartado 1: fondo de financiación y de solidaridad. Por eso hemos mantenido no algo rarísimo que pareciera que se había inventado Izquierda Unida, sino el texto que ponía el proyecto anterior. Las autoridades portuarias contribuirán... Y luego decía el proyecto: El fondo de financiación de las inversiones podrá ser modificado por Puertos del Estado a lo largo del ejercicio, en función de la evolución de cada una de las autoridades portuarias. Por tanto, sepamos cada uno lo que estamos defendiendo, no vayamos a ridiculizar mezclando como si estuviéramos hablando de lo mismo. No, no. Son cosas diferentes: el fondo de contribución, que nosotros proponemos bajar, que es la aportación que se hace por la autoridad portuaria para el funcionamiento de Puertos del Estado, y el fondo de solidaridad. Nosotros proponemos no que sea impositivo, poco menos se decía que se requisaba el 10 por ciento; no, no queremos requisar. Dice nuestra enmienda: No podrá superar el 10 por ciento. Eso no es una requisita popular; es poner un límite, que podrá ser del 1, 2, 3 4 o del 5; no podrá superar el 10. Ésa es nuestra enmienda. Pero se puede aceptar o no. Decía el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, señor Sedó: Nosotros no podemos votar. No, no. El lenguaje hace traición. La perífrasis verbal es si se pueden votar. Otra cosa es que no quieran votar, pero poder claro que pueden votar las enmiendas. Si no les convengo es por falta de mi capacidad de convencimiento.

Quiero hacer solamente dos precisiones, señor Presidente. La autonomía de negociación colectiva vendida puerto a puerto no es buena, no la defiende ningún sindicato, ni UGT ni Comisiones Obreras, porque significa atomizar, ir contra lo que es la realidad actual. Hoy, en Europa, piden hablar de acuerdos y de negociaciones de em-

presas a nivel europeo; no piden que en cada factoría se negocie: ni lo hace la Seat ni lo hace Audi ni lo hace ninguna empresa, atomizar centro de trabajo a centro de trabajo; eso es lo que aprobamos con esta autonomía. Lo que estamos defendiendo nosotros es la capacidad de negociación. (he puesto un ejemplo que puede ser diferente por ser de comunidades diferentes, pero también podríamos poner el de Cartagena) en condiciones salariales. En condiciones de producción, claro que son diferentes. Porque si vamos a lo que ellos llaman competencia, que es lo único que va a hacer funcionar, iremos a lo que puede pasar con las grandes empresas: que la parte que se pone en producción será muy competente y la parte sumergida será poco competente en cuanto a salarios, siempre paga por abajo, y se va a producir un dumping social, porque para mantener una tarifa tendremos que pagar más barato. Yo estoy poniendo el ejemplo de dos pueblos muy cercanos, apenas 70 ó 100 kilómetros uno de otro, con un nivel de carestía de vida similar, con un índice de precios al consumo similar, pero, ¿por qué? Eso es lo que estamos provocando con esta discusión: no facilita. Y hemos de distinguir competitividad y competente. Yo estoy de acuerdo en hacer competentes los puertos; yo estoy de acuerdo en hacer autosuficientes los puertos. Yo no estoy de acuerdo en que cada uno entre en una dinámica de no querer recaudar para no poder hacer frente a sus propias necesidades. Señor Presidente, yo creo que nuestras enmiendas irían a una filosofía diferente.

En cuanto a las prisas y sigilo, las enmiendas están publicadas el 26 de mayo de 1997; el debate de totalidad se hizo casi finalizando junio. Díganme ustedes si no es tramitar rápido el debate de las enmiendas aquí y buscar articular un modelo de proyección territorial intermodal, en el que los puertos juegan un papel y no precisamente esto. Además, yo ya les auguro: han dado ustedes tres meses para desarrollar esta ley y dentro de seis les preguntaremos, porque hay cosas que va a ser muy complicado desarrollarlas por ustedes. Hay ahí un lío competencial y un lío de funcionamiento que veremos a ver cómo se pone en marcha. Pero, en fin, se han dado ustedes tres meses. Vamos a ver, si esto es sencillo: arrieros somos y en el camino nos vemos; si no tendremos mucha dificultad. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Termino, señor Presidente. Nosotros vamos a votar a favor las enmienda números 9 y 11, de Unión Valenciana, pero el resto de enmiendas no las vamos a poder votar porque no estamos de acuerdo en la presencia de los representantes del sector privado que ya lo están a través de las Cámaras. Vamos a votar a favor la enmienda número 47, del Bloque Nacionalista Galego, y nos vamos a abstener en las demás. En la primera porque estamos de acuerdo con la filosofía de la exención de cánones hacia lo que pudiéramos llamar ONG y actividades humanitarias; vamos a votar a favor las enmiendas números 55 y 56, de EA, Grupo Mixto, pero no vamos a votar las que defienden que el director del puerto pueda asumir competencias en materia comercial, por los riesgos que eso puede suponer, según he explicado.

En cuanto a las enmiendas del PNV y Coalición Canaria, solamente diremos, señor Presidente, que el trámite del

informe de la ponencia ha tenido aspectos positivos. Nosotros vamos a votar alguna de las enmiendas que se han introducido y que se han transaccionado. Por poner un ejemplo, las enmiendas del PNV y Coalición Canaria que mejoran el texto en cuanto a lo que son navegaciones de interés público, en cuanto a islas, entre las distintas islas y la península y entre Ceuta y Melilla. Creemos que eso ha mejorado. La participación de los municipios en una representación del 14 por ciento, creemos que ha mejorado y, por tanto, la vamos a votar a favor, y también vamos a votar a favor, señor Presidente, las transacciones que mejoran el texto en cuanto a dos puertos más, el de Arrecife y Puerto Rosario en Las Palmas y también en cuanto a darse tres meses de plazo para la entrada en vigor que, ya que estamos en el grupo que apoya al Gobierno, a ver si cunde el ejemplo para que en las demás leyes también se den un plazo de tres meses, que hay algunas que llevan tres años y están durmiendo el sueño de los justos. Todo lo anterior como parte positiva.

Sin embargo, vamos a votar en contra, y anuncio, señor Presidente, que mantendremos voto particular a lo que es la aceptación de las enmiendas números 123 y 124, del PNV y Coalición Canaria, y 186, de CiU, en el artículo 20 bis, que significa ampliar las concesiones en 30 años; los concesionarios de distintos puertos están de enhorabuena, puesto que les acabamos de facilitar un negocio prolongado en 30 años, van a aplaudir, lógicamente, porque son los beneficiarios de esta reforma legal. Vamos a votar en contra y, por tanto, mantendremos voto particular, la aceptación de la enmienda transaccional a la número 121 del PNV y Coalición Canaria, y 187 de CiU. No estamos de acuerdo en la facilidad para instalaciones hoteleras dentro de los puertos. Es verdad, debo reconocerlo, que se hace a través de un acuerdo del Consejo de Ministros. Hablando de que eso hay que explicarlo, algunos tendrán que explicar también allí cómo se hace autonomía desde el Consejo de Ministros. Si tengo presencia o amigos en el Consejo de Ministros, ya salgo yo más o menos beneficiado. Por último, vamos a mantener voto particular, y votaremos en contra, en la transacción a las enmiendas números 95 y 146, del PNV y Coalición Canaria, que hacen referencia a la facilidad para la segregación de instalaciones.

En cuanto a las enmiendas del Grupo Socialista, señor Presidente, nosotros vamos a votar a favor de la inmensa mayoría de las enmiendas de este grupo, puesto que fundamentalmente refuerzan lo que pueden ser el papel y competencias del ente público y puesto que además elimina lo que pudiéramos llamar duplicidad de cargos en algunas de ellas, principalmente, en las 16 ó 17 enmiendas, desde la 151 a la 183. Sin embargo, vamos a votar en contra de cuatro o cinco enmiendas porque no compartimos la filosofía que proponen, como es no considerar la presencia de representantes sindicales especificados, o la de dividir competencias entre el presidente y el consejo rector, o la de pedir una política global de salarios, o la de hacer desaparecer el sistema de estiba que pueda haber en el país. Resumo que votaremos en contra de dichas enmiendas, aunque la inmensa mayoría de las otras sí las votaremos a favor, porque coincidimos.

En cuanto a *Convergència i Unió*, solamente mantiene la enmienda número 188 y nos vamos a abstener. Y respecto al Grupo Popular, nosotros no votaremos a favor de la enmienda número 195, pero en todas las demás votaremos afirmativamente, aunque ha retirado la enmienda número 193.

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

El señor **SABATÉ IBARZ**: Señor Presidente, muy brevemente, para decir a la representante del Partido Popular que en cuanto a su acusación de dualidad dialéctica respecto a la sensibilidad autonómica o no de nuestro grupo ¿qué quiere que le diga? En 1992 nos dice que ya hubiéramos podido hacer una ley más autonomista; sus enmiendas también hubieran podido ir en esa línea, porque ustedes no han empezado ahora, hace un año y medio, a actuar en política y no recuerdo yo que sus enmiendas fueran por ahí, como tampoco iba su programa electoral, que me lo he leído varias veces, y no he visto en ningún momento que ustedes se propusieran reformar la ley de puertos en la línea en la que lo han planteado ahora. Yo creo que su sensibilidad autonómica, permítame que se lo diga, empezó el día 3 de marzo de 1996, a las 23,59 de la noche, y a las 24 horas ustedes sufrieron una conversión respecto a la cual yo nunca me he pronunciado, porque ya lo hicieron otros grupos que ahora son sus socios y celebraron, y todavía lo celebran, y yo también, que en estos momentos sean más autonomistas; pero, si nos metemos en estos berenjenales, no sé quién saldrá peor parado. Le aseguro personalmente, y en nombre de mi grupo, que no. Si no, le enviaré mi currículum profesional, personal, cívico y político para que otra vez no me diga lo que me ha dicho (y se lo digo con toda cordialidad) respecto a mi sensibilidad autonomista o la de mi grupo.

En cuanto a los consejos de administración, no es sinónimo que cuanta menos gente participe, haya menor participación, y cuanta más, mayor participación. Entonces hagamos consejos de administración de 50 y tendremos mayor participación y usted seguro que me dirá que será una exageración. Lo que le decimos es que a más número de participantes, también puede haber mayor ineficacia, y eso es lo que pretendemos evitar. Estamos seguros de que con una participación más reducida, en la que esté todo el mundo representado, y en la que se produzca, como nosotros pretendemos, un equilibrio de todos los agentes que tienen que participar en la gestión de los puertos, se puede ser más eficaz.

Nos dice que queremos obligar al presidente de las autoridades portuarias a que lo sea también de la estiba, para reforzar su papel. Yo no he hablado en ningún momento de para reforzar su papel. No creo que haya sido ésta mi expresión. Me repararé el «Diario de Sesiones». En todo caso, el hecho de que pretendamos que sea, como hasta ahora lo ha sido, presidente de la autoridad portuaria y de la sociedad de estiba, permite una mayor eficacia y coordinación en la sociedad, que tiene un cometido tan intrínseco de lo que son las labores portuarias que necesita, desde

nuestro punto de vista, que su presidente sea la misma persona. Por lo tanto, no pretendo reforzar al presidente de la autoridad portuaria, ni mucho menos. Tampoco he hablado de reforzar Puertos del Estado. Le puedo asegurar que no, repase el «Diario de Sesiones» y verá que ésta no ha sido mi expresión. No lo he dicho. Queremos que en Puertos del Estado haya una participación efectiva de las comunidades autónomas. He señalado como paradoja —al contrario de lo que usted me acusa— que a Puertos del Estado, que hasta ahora se le fijaban los llamados objetivos generales, a partir de ahora ustedes lo fijan como competencias. Es una paradoja difícil de entender en una ley que algunos pretenden que es más autonomista que la anterior.

Respecto al consejo consultivo y al comité del fondo, quiero reiterar lo mismo. Nosotros no creemos que tengan que crearse dos organismos más y pensamos que quedaría solucionada esta cuestión con la composición del consejo rector a la que me he referido anteriormente.

No me ha contestado S. S. a la pregunta de qué ocurre —si es que ocurre alguna vez— cuando al ministro de turno no le parezca bien el nombre que le propone la comunidad autónoma. ¿Qué ocurre cuando —podría suceder— se niegue a que su nombramiento figure en el «Boletín Oficial del Estado»? ¿Cuándo será efectivo este nombramiento? Esta cuestión supongo que S. S. tampoco la conoce, pero me gustaría saberlo.

Respecto a la negociación sindical, he dicho que es una demanda de los sindicatos, que nosotros atendemos muy gustosamente, y creo que también de los propios sectores empresariales. Yo creo que todo ello va a llevar a una atomización de la negociación que no interesa a ninguna de las partes ni a la propia sociedad en su conjunto.

Me pide S. S. que le aclare el tema de las tarifas. Sencillamente, el sistema de las horquillas nos parece bien. Nos parece bien que haya un máximo y que haya un mínimo y que no se puedan producir barbaridades como las que se pueden producir con la libertad total.

Respecto a los puertos de interés general, quiero decirle que invitamos al Gobierno a que haya un nuevo estudio, creemos que es necesario, porque no entendemos tampoco cuáles han sido las razones para haber ampliado en estos momentos dichos puertos de 43 a 45 y por qué estos dos sí otros no; creemos que son razones de pura coyuntura política y de pacto con un grupo que se lo ha pedido y no creemos que ello responda al interés general; después de conocer esta enmienda transaccional, creemos que es más necesario que antes todavía.

Respecto a la intervención de la representante del Grupo Popular, quiero reiterar que nosotros entendemos que este proyecto responde a una coyuntura que no estaba previsto ni por su grupo ni por nadie que figurara en estos términos; no lo hemos visto en su programa; no hemos visto tampoco en las explicaciones que se nos han dado que responda a un proyecto coherente de lo que es la vertebración del Estado y la participación efectiva, con la que nosotros sí que estamos de acuerdo, de las comunidades autónomas y, mientras no se nos demuestre lo contrario, continuaremos pensando que no hay modelo, que el modelo anterior podía ser discutible, pero en un

modelo, y que este pretendido modelo que se nos presenta no es tal.

Respecto a la intervención del representante de CiU, siento que se haya molestado. Puedo asegurarle que la expresión catalana «remover las cerezas», como licenciado en filología catalana —y en esto pretendo saber un poco más que S. S.—, no tiene connotaciones peyorativas. Lo he señalado anteriormente por si pudiera haber alguna interpretación torcida respecto de mis palabras. Además, considero que la expresión de mandar en los puertos es legítima. Es una aspiración legítima —no le voy a quitar yo la legitimidad—, pero he de decirle, porque lo creo sinceramente, que no es la mejor manera de participar las comunidades autónomas en la gestión necesaria del conjunto de los puertos. Creo que también ha interpretado mal la referencia que he hecho a que algunos productos catalanes se exporten a través del puerto de Valencia. Yo creo que es un hecho positivo, no creo que haya sido por negligencia o por mala gestión de los anteriores gestores de los puertos de Tarragona y Barcelona. Además, creo que en el futuro, por mucho que los responsables actuales, que pertenecen a su partido, se esfuercen, continuará siendo así. Le aseguro que yo no se lo voy a reprochar nunca, porque por razones de coyuntura y estructura económica el puerto de Valencia puede permitir mejores precios a los exportadores del cava del Penedés y en el futuro continuará siendo así, porque los puertos de Barcelona y, sobre todo de Tarragona, mandarán más barcos a Estados Unidos que no los que mandan, que son contadísimos, si es que mandan alguno en estos momentos. Por tanto, en este sentido considero que sus reproches no tienen ninguna virtualidad.

Me pregunta S. S. si voy a mantener aquí lo mismo que allí. Naturalmente, lo voy a mantener aquí y allí, porque creo en un modelo de vertebración del Estado que es más efectivo e incluso más conveniente para los intereses de Cataluña, y sobre todo de los catalanes, tema que nos acostumbremos a olvidar y, por lo tanto, como lo creo sinceramente y además ya lo tengo en el ordenador, porque he trabajado en esta ley, voy a enviar artículos a la prensa local en los mismos términos, explicando nuestras intenciones y nuestros proyectos, porque creo que son mejores para la sociedad catalana y también para el conjunto de la sociedad española, que es para lo que estamos aquí.

Respecto a la intervención del representante del Bloque Nacionalista Galego, que no está presente en estos momentos, quiero decirle que en el consejo rector, donde dice que deben estar las autoridades portuarias, no están. Si estuvieran yo estaría más tranquilo, pero no están y por ello creo que tiene que haber una participación efectiva de todos los territorios de España en el consejo rector. En este sentido presentamos nuestra enmienda.

Para finalizar, quiero anunciar que retiramos nuestra enmienda 181, relativa a los famosos tres meses, porque parece que ya figura en el dictamen de la ponencia, recogiendo lo que había solicitado también el representante de *Convergència i Unió*. **(El señor García-Arrecedo Banatero pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** Si me permite, señor Presidente, quisiera completar la intervención de mi compañero.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene dos minutos, señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** Es para poner límite a la crítica ácida y fervorosa que ha hecho algún portavoz de la mayoría absoluta del Partido Socialista en anteriores legislaturas y responder a esa pregunta capciosa que queda en el aire de qué hubiera pasado si esto se hubiera planteado en el año 1993. Quiero puntualizar que hubiera pasado lo mismo que pasó con la Ley de Aguas. Nos plantearon las mismas cosas que ahora van a conseguir introducir en la ley y no las aceptamos. O lo que nos plantearon en la Ley de Costas, que tampoco lo aceptamos. O lo que nos plantearon en la Ley del Suelo, que tampoco lo aceptamos. Únicamente quiero decir que nos alegramos del actual pacto de gobierno, pero es posible gobernar este país en coalición con los nacionalistas sin atender todas y cada una de las reivindicaciones que plantean. **(El señor Ríos Martínez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** La intervención del señor García Arreciado, que a mí me parece oportuna, indudablemente tiene un peso que permitirá hablar posteriormente de ella, pero ahora no es el momento.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ:** Solamente quería anunciar que retiramos unas enmiendas.

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

El señor **RÍOS MARTÍNEZ:** Señor Presidente, retiramos la enmienda 74, que mantuvimos para su debate en el informe y retiramos la enmienda 79, porque se nos ha ofrecido una transacción por parte del Grupo Popular y para que pueda tramitarse la transacción. Eso sí lo dijimos en el informe. Ésta es la precisión que quería hacer antes de que interviniese la portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Ríos, por esa puntualización muy necesaria para la ordenación de las enmiendas.

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

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ:** Intervengo, señor Presidente, con toda brevedad para tratar de compensar los tiempos que aproveché en exceso anteriormente.

Como quiera que en nuestra primera intervención fuimos haciendo alusiones a los bloques de enmiendas de los diversos grupos parlamentarios que, a nuestro juicio, eran más significativos y, sobre todo, tratando de demostrar

—espero que con éxito, aunque no con convencimiento parlamentario— que había realmente una filosofía diferente en el proyecto de ley, desde luego, con el apoyo del Grupo Popular, de Convergència i Unió, del Grupo Vasco y de Coalición Canaria respecto al proyecto y con las enmiendas y textos transaccionales incorporados, no podemos avanzar demasiado. Las enmiendas de los grupos parlamentarios Socialista, Izquierda Unida y Mixto, concretamente a través del portavoz del Bloque Nacionalista Gallego, también las de Eusko Alkartasuna y las de Unión Valenciana, plantean una filosofía diferente. Por tanto, no se trata de no hacer gestos parlamentarios; se trata de que incorporar enmiendas desvirtúa el esqueleto fundamental del proyecto.

Después de un estudio minucioso y atento de todas y cada una de las enmiendas que los diversos grupos parlamentarios han formulado desde su perspectiva, y fundamentalmente los que en su día presentaron una enmienda de totalidad —el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida—, hemos comprobado que el espíritu y la filosofía de las enmiendas parciales es el mismo. En buena práctica parlamentaria es lógico que haya coherencia respecto a quienes plantean una enmienda de totalidad, con solicitud de devolución al Gobierno, y quienes tratan luego de entrar en la segunda fase parlamentaria de enmiendas al articulado. Por tanto, vamos a rechazar en su totalidad las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, toda vez que ha hecho una referencia de retirada de una enmienda que coincidía en lo que es el acortamiento de los plazos de la adecuación de los órganos de gobierno. En el proyecto se fijaba un plazo de seis meses y hay un texto de Convergència i Unió y otro del Partido Socialista que lo acorta a tres. Ambas enmiendas nos parecían bien, pero en buena práctica parlamentaria los dos textos, puesto que no son idénticos, no se pueden votar. El Grupo Parlamentario Socialista —espero que no lo haya hecho para utilizar el argumento de que no hemos apoyado ni una sola enmienda— la ha retirado, por lo que la filosofía de la misma se incorpora al proyecto de ley y podríamos decir coloquialmente que se aprueba como se aprueba la de Convergència i Unió.

Respecto al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, creo que he hecho referencia bastante exhaustiva a la filosofía de sus enmiendas y a los criterios que no compartimos ni podemos compartir; inquietudes que he tratado de desterrar del discurso de su portavoz, pero que veo que no lo he conseguido, y quizás es lógico que así sea, pues son políticas diferentes, enfoques parlamentarios opuestos en ocasiones y sistemas seguramente no convergentes en no pocas ocasiones también. Vamos a rechazar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en su totalidad, a excepción del texto transaccional al que ya hice referencia en mi primera intervención y que, consecuencia de la retirada de dicha enmienda, estamos satisfechos de que se pueda incorporar en esos términos al proyecto.

Del Grupo Mixto apoyamos la enmienda presentada por Eusko Alkartasuna y que formuló la señora Lasaga-

baster, a la que hice referencia con anterioridad. Y de los demás grupos parlamentarios, las transacciones a las que hice referencia, que son con *Convergència i Unió*, con el Partido Nacionalista Vasco y con Coalición Canaria. Apoyamos todos los textos transaccionales en su integridad y apoyamos igualmente dos enmiendas, tal y como vienen planteadas, de Coalición Canaria y del Partido Nacionalista Vasco, concretamente la 159. Hay alguna duda, creo recordar, con la 141, según me manifestó el letrado, que quizás debiera ser objeto de una transacción y no de una corrección. Se trata simplemente de incorporar al texto de la enmienda y que figura en el Boletín, dos eses. Si es necesario proceder a una transacción para mayor corrección parlamentaria, se procede; si se puede hacer la corrección de las dos eses sin presentar la transacción, que se haga.

Referente a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, ya hice referencia anteriormente a las mismas con la retirada de dos de ellas, y respecto a las del Grupo Parlamentario de *Convergència i Unió* también hice alusión a las dos que estaban aceptadas por dos textos transaccionales. La prórroga de las concesiones administrativas creemos que mejora en el aspecto de las autoridades portuarias, y quiero tranquilizar al portavoz socialista. Y con respecto a la posibilidad de introducir usos hoteleros en los espacios portuarios, quiero tranquilizar también al portavoz de Izquierda Unida; lo hará el Consejo de Ministros, porque es excepcional, y así se contempla en la enmienda, pero la excepcionalidad no quiere decir amiguismo, señor Ríos, la excepcionalidad quiere decir excepcionalidad, y no dude del Consejo de Ministros, que adoptará los acuerdos que, de forma ponderada y ecuaníme, corresponde adoptar. No habrá otros criterios que puedan ensombrecer esa decisión. Sepa que la excepción se realiza por razones estrictamente de especialidad y competencia, por eso creímos y defendimos hasta el final con éxito que sea el Consejo de Ministros quien deba tomar, a petición de la autoridad portuaria, la decisión de que haya espacios hoteleros en los recintos oportunos de cada uno de ellos.

Éste es el esqueleto o armazón de nuestra postura formal respecto a las votaciones. También votaremos favorablemente la enmienda *in voce* que plantea el portavoz del Grupo Mixto respecto a unas correcciones lingüísticas en el anexo de la ley vigente de puertos. Finalmente, manifestamos la gran satisfacción que produce que un proyecto de ley, desde el punto de vista parlamentario, no se vea en la soledad que se encontró el proyecto de ley del año 1992, y se vea tan acompañado, tan enriquecido y tan mejorado con las aportaciones de los grupos parlamentarios, que han contribuido a mejorar sin duda alguna esa ley de 1992, a tener una mayor participación y a que nuestros puertos y nuestras autoridades portuarias ganen en autonomía en la gestión y funcionamiento y, desde luego, en conseguir entre todos una mayor competitividad para el sistema portuario concebido en su conjunto. Ésta era nuestra filosofía, lo hemos conseguido, y quiero manifestar la satisfacción que ha supuesto para nosotros trabajar en este proyecto para mejorar lo que a nuestro juicio había sido una mala ley.

El señor **PRESIDENTE**: Con su intervención culmina el debate y vamos a suspender la sesión durante cinco minutos para organizar las votaciones. Dentro de cinco minutos reanudaremos para votar.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a proceder a las votaciones. No son demasiadas, pero sí con una cierta complicación. Por tanto, les ruego a todos, y especialmente a los portavoces, que estén atentos a las mismas.

Vamos a comenzar con las enmiendas del Grupo Mixto, del señor Chiquillo, números 9 y 11.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos el resto de las enmiendas del señor Chiquillo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 23; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Enmiendas del Grupo Mixto, señor Rodríguez. Enmienda número 47.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Resto de enmiendas del señor Rodríguez.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 23; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Enmiendas del Grupo Mixto, señora Lasagabaster, números 53, 59, 60, 62, 71 y 72.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 35.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Enmienda número 58 de la señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Enmienda número 55 de la señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda número 56 de la señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 23; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda número 66 de la señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmiendas 48, 49, 50, 51, 67 y 69 de la señora Lasagabaster.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Resto de enmiendas de la señora Lasagabaster.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Vasco y de Coalición Canaria.
Enmienda número 150, que se ha incorporado al informe de la ponencia y que corresponde al anexo de los dos puer-tos canarios.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.
Enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Enmienda número 184.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmienda número 185 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmienda número 188 del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 17; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda número 190, de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Primero, un bloque que son las números 73, 77, 80, 81, 82, 85, 90 y 92.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Otro bloque que son las números 75, 76, 78, 83, 84 87, 89 y 93.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas 86 y 91, también del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Restantes enmiendas de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.
Vamos a votar un primer bloque que son las números 154, 156, 165, 169, 171 y 179.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Otro segundo bloque son las números 158, 159, 163, 164, 166, 167, 170 y 183.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 23; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Restantes enmiendas del Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Enmienda del Grupo Parlamentario Popular número 191.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmienda número 195.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Restantes enmiendas del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Vamos a votar las transaccionales. Aunque sea un poco más largo, al final es mejor ir votándolas una por una. En primer lugar, enmiendas transaccionales incorporadas al informe de la ponencia. La primera es con la enmienda 101 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria con respecto al artículo 7.4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
La siguiente es con la enmienda 107 del Grupo Vasco y Coalición Canaria respecto al artículo 27 bis.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 12; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 79 del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al artículo 35.4.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.
Con la enmienda 116 del Grupo Vasco y Coalición Canaria al artículo 42.1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 118 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria al artículo 46.3 *in fine*, con la corrección de redacción expuesta en el curso del debate.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con las enmiendas 123 y 124 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria y 186 del Grupo Catalán (Convergència i Unió) al artículo 54.6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Con la enmienda 121 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria y la 187 del Grupo Catalán al artículo 55.2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con las enmiendas 132 y 140 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria respecto a la disposición adicional duodécima, último párrafo.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.
Con la enmienda 142 del Grupo Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea una disposición adicional duodécima bis nueva.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 141 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea una disposición adicional decimotercera nueva.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.
Con las enmiendas 95 y 146 del Grupo Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea una disposición adicional 17 nueva.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 106 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria al artículo 26.1 h).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 111 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea un apartado r) nuevo en el artículo 37.1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Con la enmienda 117 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se da una nueva redacción al artículo 43 d) y se suprime el 43 e).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Con la enmienda 128 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea una disposición transitoria cuarta nueva.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Con las enmiendas 143, 144 y 145 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se crean las disposiciones adicionales 18, 19 y 20 nuevas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, uno; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmienda *in voce* formulada por el señor Rodríguez, portavoz del Grupo Mixto, al punto 4 del anexo de la Ley 27/1992, respecto a la denominación de los puertos de A Coruña y Vilagarcía de Arousa.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. **(El señor García-Arreiciado Batanero pide la palabra.)** ¿Señor García-Arreiciado?

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, creo que queda sin votar una nueva disposición transitoria cuarta que hace relación a las tarifas máximas de los sólidos, de los líquidos.

El señor **PRESIDENTE**: Esto se ha votado con la enmienda 128 de los Grupos Vasco y Coalición Canaria, por la que se crea una disposición transitoria cuarta nueva. **(La señora Fernández González pide la palabra.)** ¿Señora Fernández?

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Si me permite un inciso, señor Presidente, yo tenía la preocupación contraria. Cuando la presidencia hizo referencia al texto transaccional en relación a la enmienda número 128, dijo

literalmente: por la que se crea una disposición transitoria cuarta nueva, y por supuesto se altera el contenido del artículo 69 también.

El señor **PRESIDENTE**: Queda añadido que se altera el contenido del artículo 69, pero esa enmienda ha sido ya votada y, por tanto, no tiene razón de ser volver sobre ello.

Realizada la votación de las enmiendas, vamos a pasar a la votación del texto del proyecto de ley resultante de la aprobación de las enmiendas. Según tengo recogido, pero por supuesto si hay alguna otra petición será atendida por esta presidencia, vamos a votar primero los artículos 6, 12, 24 y 26.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Ahora vamos a votar los artículos 1, 2, 7, 8, 13, 14, 16, 17, 20 bis y 20 ter.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos a votar ahora el resto de artículos y disposiciones adicionales y transitorias de la ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Vamos a votar la exposición de motivos que se incorpora como preámbulo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Con ello termina el dictamen de este proyecto de ley que está en condiciones de ser presentado al primer pleno de este período de sesiones, como fue el compromiso de este presidente en su momento.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinticinco minutos de la tarde.