



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 432

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles 2 de diciembre de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Celebración de las siguientes comparecencias para informar en relación con el proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. A propuesta de la Comisión de Fomento. (Número de expediente 121/000024.)	3
— De la señora secretaria de Estado de Transportes (Gutiérrez del Castillo). (Número de expediente 212/000914.)	3
— Del señor presidente de Puertos del Estado (González Laxe). (Número de expediente 212/000915.)	5

	Página
— Del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Sánchez-Simón Muñoz) (Número de expediente 212/000916.)	6
— Del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao (De la Fuente Arteagabitia). (Número de expediente 212/000917.)	8
— Del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona (Valls i Riera). (Número de expediente 212/000918.)	10
— Del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (Aznar Garrigues). (Número de expediente 212/000919.)	12
— Del señor presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras (Morón Ledro). (Número de expediente 212/000920.)	14
— Del señor presidente de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarios de Buques, Anesco (Vidal Niebla). (Número de expediente 219/000374.)	16
— Del señor presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Anave (Utor Martínez). (Número de expediente 219/000375.)	18
— Del señor presidente de la comisión de transporte marítimo, del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación (Piñeiro García-Lago). (Número de expediente 219/000376.)	21
— Del señor secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (González Gil de Bernabé). (Número de expediente 219/000377.)	23
— Del señor presidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (De Sandoval Sarrias). (Número de expediente 219/000379.)	24
— Del señor presidente del Real Club Náutico de Barcelona. Real Federación Española de Vela (Mir Soler). (Número de expediente 219/000378.)	25
— Del señor directivo Grup Maritim TCB (Terminal de Contenedores de Barcelona). Ex Presidente de Anesco (Pérez Maura). (Número de expediente 219/000380.)	26
— Del señor director de MSC Terminal VLC SAU (Sven Valentin). (Número de expediente 219/000381.)	28
— Del señor consejero delegado de APM Terminals Algeciras (Grupo AP Moller-Maersk) (Anders Kjeldsen). (Número de expediente 219/000382.)	30
— Del señor director de Coordinación y Desarrollo de Dragados SPL (Cambrón Sánchez). (Número de expediente 219/000383.)	31
— Del señor secretario general de Comisiones Obreras. Federación de Comunicación y Transporte. Sector Mar (Pérez Domínguez). (Número de expediente 219/000384.)	32
— Del señor secretario federal de Puertos de UGT (Olaizola Azaldegui). (Número de expediente 219/000385.)	34
— Del señor coordinador general de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (Goya González). (Número de expediente 219/000386.)	36

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

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL. A PROPUESTA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO. (Número de expediente 121/000024).

— DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES (GUTIÉRREZ DEL CASTILLO). (Número de expediente 212/000914)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, señoras y señores, permítanme en primer lugar dar la bienvenida y agradecer la presencia de la secretaria de Estado de Transportes y del presidente de Puertos del Estado en esta Comisión de Fomento informativa sobre la reforma de la Ley 48/2003, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. Igualmente agradezco la presencia de todos los ponentes que están en las dos primeras filas así como del resto de invitados que nos acompañan. Y permítanme que felicite también a los portavoces de los grupos parlamentarios por su contribución a la confección y preparación de esta Comisión informativa. Se encuentran con nosotros el señor Simancas, portavoz Grupo Parlamentario Socialista; el señor Ayala, portavoz del Grupo Parlamentario Popular, y otros portavoces de Coalición Canaria, del Bloque Nacionalista Galego, de Convergència i Unió y del Grupo Mixto, que se incorporarán algo más tarde porque deben saber ustedes que hemos terminado a las tres y media de la tarde el Pleno de hoy, que ha sido extraordinario por la comparecencia del presidente del Gobierno para informar de la ley de economía sostenible.

Personalmente es para mí un honor presidir hoy una Comisión, no me duelen prendas en decirlo, histórica, porque esta es la primera vez en la etapa democrática en que las Cortes españolas dan voz directa y presencial al sector portuario en la tramitación de una reforma de la Ley de Puertos de Interés General. Me consta que a muchos de ustedes que están entre los invitados les hubiera gustado participar como ponentes. Pero quiero que entiendan que, a pesar de que mérito, capacidad y representatividad no les faltan, era muy difícil encajarlos a todos en una jornada de tarde-noche como la que vamos a celebrar y que todos ustedes, que son muchos e importantes representantes de sectores del ámbito marítimo-portuario, tuvieran la posibilidad de participar hoy con voz. Entiendo que la representación por la que hemos optado finalmente en parte les representa también a todos ustedes. En la Comisión de Fomento hemos

considerado que al enfrentarnos a una acción tan importante como es dotar a España de una nueva ley de puertos deberíamos hacerlo con la participación del sector, con la generosidad parlamentaria necesaria, la objetividad imprescindible y por supuesto visión de futuro para conseguir tener un marco jurídico estable, duradero, que dé seguridad jurídica, en el que se pueda desarrollar la actividad marítimo-portuaria con el mayor grado de eficiencia posible, ya que los puertos son sin lugar a dudas uno de los motores económicos de nuestra economía. Y concluyo deseando que todos los grupos parlamentarios avancen en la senda de la negociación y se pueda conseguir un consenso político mayoritario y social que beneficie a un sector muy importante, que da bienestar general y cuyo objetivo final, un incremento en el rendimiento económico de los puertos, lo podamos llevar, nunca mejor dicho, a buen puerto. Ojalá sea así y confío en que el desarrollo de estas jornadas contribuya a ese objetivo final. Sin más, les reitero en nombre de la Comisión de Fomento, nuestro agradecimiento a todos los que han hecho el esfuerzo de desplazarse hoy hasta aquí, a la casa de todos los españoles, para hablar de este proyecto de ley tan importante.

Tiene la palabra la secretaria de Estado de Transportes, doña Concepción Gutiérrez.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES** (Gutiérrez del Castillo): Señor presidente, señorías, señores representantes de todo el sector portuario, efectivamente hay que comenzar felicitando al presidente de esta Comisión y a toda la Comisión por haber organizado esta reunión extraordinaria de la Comisión de Fomento para tratar un tema que creo de máximo interés y que se refiere precisamente a un nuevo marco legislativo que pretendemos acordar y que dé estabilidad al sistema portuario. Además de felicitar a la Comisión, creo que hay que agradecer muchísimo la presencia de todos ustedes aquí, porque la iniciativa ha sido de la Comisión, pero no cabe duda de que lo que va a dar realce a todas las conclusiones que hoy puedan ustedes alcanzar y trasladar a la Cámara es precisamente su presencia, su esfuerzo y las fantásticas ponencias que estoy segura de que los ponentes van a trasladar con sus propuestas para la reflexión política y el debate de una norma de tanta trascendencia como esta en la que estamos trabajando en este momento en el Congreso de los Diputados. Simplemente quería dirigirles unas palabras y pasar ahora a referirme a datos más bien económicos, sin entrar en el debate jurídico, para que este sea protagonizado por los grupos parlamentarios.

Señorías, el sistema portuario español lo forman todos los puertos de interés general del Estado y está configurado por 28 autoridades portuarias que gestionan, con un régimen de gran autonomía, 44 puertos de interés general, y también el organismo público Puertos del Estado, que está adscrito al Ministerio de Fomento y al que compete la responsabilidad de coordinar, controlar y apoyar a todo el sistema. Como saben, el tráfico que

movi6 el conjunto de los puertos espa1oles en 2008 fue de 476 millones de toneladas, lo que representa aproximadamente el 85 por ciento de las importaciones y el 50 por ciento de las exportaciones de nuestro pa6s. Por tanto, los puertos son pieza clave del comercio exterior espa1ol, y desde el punto de vista del comercio nuestro sistema se caracteriza por estar situado pr6ximo a las grandes rutas de transporte internacional de mercanc6as y de contenedores. En estas rutas, los puertos espa1oles, adem6s de servir de soporte a los tr6ficos de importaci6n y exportaci6n, ejerciendo esta funci6n tradicional de *gateway*, poseen tambi6n un gran potencial para ofrecer servicios de tr6nsito mar6timo internacional como *hub* o plataforma de transbordo y distribuci6n, que todos ustedes bien conocen. Les recuerdo algunos datos, como que del conjunto de 13,4 millones de TEU movidos por nuestros puertos, 7 millones aproximadamente corresponden a la actividad de tr6nsito. Por tanto, el sistema portuario sirve tambi6n de plataforma, especialmente en el Mediterr6neo, en el Atl6ntico, en las islas Canarias, para suponer una actividad log6stica de concentraci6n de las principales navieras del mundo que realizan mediante grandes buques todo este comercio al que sirven nuestros puertos.

Tambi6n hay que destacar el relevante papel de nuestros puertos en el fomento del transporte mar6timo de corta distancia, y nuestra posici6n respecto al conjunto de Europa y los crecientes problemas de congesti6n de los puntos estrat6gicos de paso de transporte terrestre aconsejan el desarrollo de estos sistemas. En el Mediterr6neo occidental operan, como saben, un conjunto de l6neas mar6timas entre Espa1a e Italia que captan el cami6n de la carretera y lo transportan en buques ro-ro, lo que supone que en estos momentos estas l6neas transportan casi 5 millones de toneladas, en ambos sentidos, lo que supone una reducci6n de m6s de 300.000 camiones al a1o entre Espa1a e Italia que pasan por transporte mar6timo en lugar de terrestre.

En el Atl6ntico, saben que estamos poniendo en marcha las autopistas del mar entre Francia y Espa1a, lo que supondr6 seguir esta misma l6nea que hemos practicado ya en la fachada mediterr6nea. Hay que reconocer —y todos ustedes lo saben perfectamente porque han sido protagonistas de todo este proceso— el intenso crecimiento de tr6ficos portuarios y sobre todo el esfuerzo inversor de todo el sistema. Creo que se ha ido avanzando en un desarrollo de grandes infraestructuras que permite decir que el sistema portuario espa1ol es uno de los m6s competitivos del conjunto de la Uni6n Europea y, por supuesto, 6ptimo para el desarrollo del comercio internacional por su localizaci6n estrat6gica. Hemos de decir que el conjunto del sistema tambi6n mantendr6 para 2010 un nivel de inversi6n equiparable al realizado en los 6ltimos a1os, si bien entendemos que este nivel de inversi6n probablemente en los pr6ximos a1os tienda a matizarse, puesto que ya disponemos de una gran infraestructura y en estos momentos lo que parece 6ptimo es ir a una mayor racionalizaci6n econ6mico-financiera,

a una mejor utilizaci6n de estas infraestructuras y, por tanto, a buscar mucho m6s un valor a1adido. Hemos de ver que a los servicios tradicionales de manipulaci6n de carga se suman funciones claves, como la funci6n intermodal o la funci6n log6stica, para dotar de eficacia al transporte mar6timo terrestre y de nuevos servicios de valor a1adido. Con el enfoque intermodal, la actividad tradicional de transferencia de carga y de pasajeros entre la mar y la tierra avanza en t6rminos de eficacia, y en este sentido entiendo que hemos de profundizar mucho m6s en este momento en la necesidad de mejora de las conexiones ferroviarias con los puertos, superaci6n de los estrangulamientos y mejora de la eficiencia del sistema de infraestructuras, m6s que seguir avanzando en la perspectiva que ten6amos en los 6ltimos a1os de aumento de capacidad global de nuestros puertos. Pensando en esta funci6n log6stica, creo que hay que abordar el futuro, y no cabe duda de que ah6 van a tener el apoyo del Ministerio de Fomento. En estos momentos estamos trabajando para desarrollar una conferencia en la que no solamente est6 la Administraci6n central sino tambi6n las comunidades aut6nomas y en la que busquemos las conexiones en todos los modos de transporte, de la log6stica, para incorporar valor a1adido a todo el conjunto del sistema, de tal forma que considero que nos adelantamos ya en una etapa de una mayor racionalizaci6n de las infraestructuras, de superaci6n de los cuellos de botella, de una mayor coordinaci6n entre administraciones, y ese es el trabajo que hemos de realizar en cuanto a inversi6n y coordinaci6n entre las administraciones. Pero no cabe duda de que el gran trabajo que tenemos en el 6mbito legislativo es precisamente sacar una ley, una ley consensuada, que supere vaivenes anteriores. Hay que tener en cuenta que hemos vivido muchos a1os de posiciones de falta de consenso, que ha habido iniciativas legislativas que han sido recurridas, que ha habido sentencias, y es necesario superar eso para dar una estabilidad al conjunto del sistema. Este es el objetivo que nos hemos marcado para estas jornadas: buscar el consenso que creo que est6n buscando todos los grupos pol6ticos, y quiero felicitar p6blicamente el esfuerzo de acercamiento de todos los grupos pol6ticos para llegar a un texto de consenso. Hoy se abren unas jornadas y una gran oportunidad para que desde el sector se incorporen los matices necesarios para alcanzar el consenso, que se incorporen las propuestas, y estoy segura de que despu6s del 6xito de estas jornadas va a ser imposible no llegar a un acuerdo entre todos los grupos pol6ticos. Por tanto, quiero agradecerles el esfuerzo que van a realizar y decirles que desde el Gobierno apostamos por ese consenso y creemos que llega el momento del consenso legislativo, de un marco estable normativo y al mismo tiempo de una mejora sustancial y cualitativa en la nueva orientaci6n que hemos de dar a nuestro sistema portuario para que sea nuevamente el gran motor econ6mico que todos queremos y d6 un salto cualitativo.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (GONZÁLEZ LAXE). (Número de expediente 212/000915.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el señor presidente de Puertos del Estado, don Fernando González Laxe.

El señor **PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO (González Laxe):** Señor presidente de la Comisión, señores portavoces, señoras y señores diputados, señora secretaria de Estado, presidentes de las autoridades portuarias y miembros de la comunidad portuaria en el sentido más amplio, al ser una audición de carácter abierto y con ánimo, como bien decía la secretaria de Estado, de incorporar el mayor número de opiniones, quisiera subrayar en mi intervención cinco premisas básicas y quince líneas de debate.

Como premisas básicas, creo que todos podemos concordar en lo siguiente: primera, que el sistema portuario de titularidad estatal es determinante en la economía española; segunda, que el sistema portuario tiene importancia como proveedor de infraestructuras y servicios para el transporte, para la logística de mercancías y para el desplazamiento de viajeros; tercera, que se requiere, en consecuencia, visión de Estado con el fin de velar por el equilibrio entre los intereses de los distintos y diferentes sectores implicados en la actividad; cuarta, que en la medida en que estamos en una realidad global es preciso entender que los puertos están ligados al funcionamiento de los mercados internacionales y de las áreas de influencia más próximas, que debemos convertirnos en pieza clave de las redes de transporte marítimo a escala mundial, que debemos apostar por potenciar la posición de los puertos españoles como nodos logísticos estratégicos del transporte y que debemos referenciar los objetivos de las autoridades portuarias a criterios de eficiencia y de competitividad; quinta, que el modelo de futuro, en consecuencia, está en función de la eficacia, es decir, que dejamos atrás la mentalidad de las juntas de obras del puerto, lo que supone superar los viejos antecedentes y que debemos buscar modelos estables y definitivos, debemos poner las bases para afrontar el futuro con plenas garantías, debemos establecer un régimen económico común pero flexible que permita actuar a los puertos de manera competitiva en los mercados teniendo en cuenta sus propias singularidades y, por último, que debe asegurarse el funcionamiento del conjunto del sistema. Creo, por tanto, que esta audición nos hace sumar una forma, en definitiva, la condición abierta y participativa de la reunión; una sustancia, que es definir las bases del futuro; y un espíritu, que es establecer las claves de entendimiento.

Las quince líneas de debate que a mi juicio son las que engloban el proyecto de ley al que todos estamos invitados a aportar cualquier tipo de iniciativa podrían ir en los siguientes epígrafes. Primero, afrontar la ley con una perspectiva de puertos de nueva generación, es decir,

superadores de los lugares de intercambio o de nodos de concentración de mercancías, que son tradicionales concepciones que en la actualidad ya no son ajustables. Segundo, apostar por unidades de gestión dentro de la cadena de suministro, buscando tanto la mejora de los procedimientos administrativos como referenciando los niveles de competitividad que permitan alcanzar niveles de rendimiento integral. Tercero, relanzar criterios de eficiencia y de eficacia, tanto en la elaboración de los planes de empresa, de las reglas de funcionamiento, como en los niveles organizativos y, asimismo, en las políticas de inversiones y de mantenimiento. Cuarto, reforzar el posicionamiento externo para estar presentes y no renunciar a las conexiones internacionales, facilitando las alianzas entre las redes y el establecimiento de vínculos entre las fachadas marítimas. Quinto, para responder a situaciones de bajada de tráfico y también de fletes, no encorsetarse ni aplicar recetas rígidas sino flexibles y adaptativas en lo que hace referencia a las tasas portuarias, puesto que cada puerto es una realidad condicionada por su propio entorno. Sexto, fomentar la intermodalidad entre distintos modos de transporte, facilitando la accesibilidad y exigiendo la obligatoriedad de contar cada puerto con conexiones de ferrocarril y con plataformas logísticas. Séptimo, optimizar las inversiones, imprimiendo racionalidad tanto en las decisiones de nuevas infraestructuras, equipamientos y dotaciones como lo que hace referencia a la ocupación del espacio portuario. Octavo, definir los niveles deseables en la evaluación de los impactos medioambientales y en la adecuación de los niveles de sostenibilidad. Noveno, optimizar el potencial de los recursos humanos, mejora de las cualificaciones profesionales e implantación de nuevos programas de formación y comunicación, compartiendo permanentemente la reflexión, las ideas y la formación. Décimo, redefinir, si es necesario, la organización de cada Autoridad Portuaria por medio de la puesta en valor de la creatividad, de la innovación, de la flexibilidad y de la investigación, en lo tocante a la operatividad diaria de cada Autoridad Portuaria. Undécimo, elaboración de soluciones globales en las relaciones puerto-ciudad, propugnando una mayor integración y respeto a los territorios y a las configuraciones específicas. Duodécimo, garantizar una prestación adecuada de los servicios portuarios con un sistema que incentive la competencia y evite situaciones de posición dominante. Decimotercero, articular mecanismos de mayor coordinación, eficacia e intervención del sistema portuario en aras de fortalecer el conjunto del propio sistema. Decimocuarto, proporcionar un modelo único de estiba que evite distorsiones en su funcionamiento. Decimoquinto y último, subrayar entre todos una mayor conciencia marítimo-portuaria de España.

El señor **PRESIDENTE:** Agradeciendo a la secretaria de Estado de Transportes y al presidente de Puertos del Estado su presencia para abrir las jornadas, sin más, si les parece, pasan al lugar en el que se encuentran los

comparecientes y subiría, para empezar ya la exposición, el primero de los bloques de autoridades portuarias, presidentes de los puestos de Las Palmas, Bilbao, Barcelona, Valencia y Algeciras.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS (SÁNCHEZ-SIMÓN MUÑOZ).** (Número de expediente 212/000916.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, durante un tiempo aproximado de diez minutos don Javier Sánchez-Simón Muñoz, presidente del puerto de Las Palmas.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS** (Sánchez-Simón Muñoz): Señorías, queridos amigos, muchos de ellos con conocimiento personal de la comunidad portuaria, en primer lugar quiero agradecer a la Presidencia de la Comisión y a los portavoces la posibilidad de participar en este debate, y quiero agradeceré especialmente a don Andrés Ayala, con quien me une mucha amistad, y poder aportar algo de nuestros conocimientos, y algunas de las consideraciones que de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y, en concreto, de las Autoridades Portuarias que tenemos un ámbito similar, como puede ser Baleares, como puede ser la autoridad portuaria de Tenerife, podemos contribuir de alguna manera al desarrollo de este debate.

En primer lugar, es para mi una enorme satisfacción saber que este es un proyecto de ley que tiene el máximo consenso, que hay un acuerdo político entre las principales formaciones políticas con representación en este arco parlamentario, porque hay que hacer una primera reflexión, y es que cuando un naviero, un capitán o un barco llega a un puerto no le preocupa nada saber de qué formación política o a quién representa la autoridad portuaria que le va a prestar al fin y al cabo servicios. Eso supone que haya una continuidad de nuestro sistema, que haya una integración de nuestro sistema como instrumento para ser efectivamente competitivo. Alguna de las afirmaciones que voy a efectuar son para muchos auténticas obviedades, pero en cualquier caso me permiten seguir un hilo argumental en cada uno de los elementos en que hay que incidir. En mi consideración los puertos son muchas cosas, pero fundamentalmente son infraestructuras, son unidades de negocio y son instrumentos de competitividad. Voy a referirme muy brevemente a cada uno de estos elementos.

Infraestructuras. Son infraestructuras tremendamente caras, la construcción de un kilómetro de muelle viene a costar unos 60 millones de euros. El sistema portuario español en estos diez últimos años ha incrementado de una forma muy considerable las superficies portuarias y los kilómetros de muelle, y requiere en este momento un tratamiento absolutamente eficiente. No corresponde

el incremento que se ha producido con los incrementos de los tráfico. Ahora se exige, en mi opinión, que prime la máxima eficiencia en la utilización de esos puertos y la utilización de las estructuras que tenemos. Eso supone, de un lado, que tengamos una estructura de costes y unos ingresos que nos permitan contribuir a ese principio de suficiencia financiera que tiene cualquier unidad autónoma que gestiona determinadas infraestructuras, pero supone también, por otra parte, incidir en elementos de eficiencia del sistema en su conjunto. Eso implica, en mi opinión, en muchos casos llevar a cabo las correspondientes especializaciones de acuerdo con el funcionamiento de los puertos. Cuando Colón en 1492 fue al refugio de La Isleta, ahora Puerto de La Luz, lo hizo porque en esa época evidentemente era el que reunía las mejores condiciones de la línea de navegación que iba hacia América. Con el tiempo ha cambiado mucho. Hay muchas autoridades portuarias que tienen, por supuesto, iguales o mejores condiciones que las que tenemos, pero en cualquier caso es necesario que se haga un esfuerzo para conseguir la máxima eficiencia en el desarrollo y la aplicación de las infraestructuras.

Los puestos son, por otra parte, unidades de negocio. Hay que tener en cuenta que las tasas, que son los principales ingresos que tienen las autoridades portuarias y que tienen distintos orígenes, por un lado las que están relacionadas con la gestión del dominio público y, por otra parte, las que están relacionadas con la prestación de los servicios públicos, tienen que ser suficientes para cubrir los costes y para llevar a cabo los compromisos financieros que van adquiriendo autoridades portuarias para permitir el máximo crecimiento, el máximo desarrollo económico de la región o del área donde se lleva a cabo. Para ello es necesario también que tengamos un elemento de competitividad y un elemento que nos permita tener la autonomía suficiente como para poder acomodar las estructuras de tasa a las necesidades que tenemos que cubrir. En el caso de los puertos canarios, la existencia de una política de tasas es un elemento imprescindible de supervivencia. Nosotros estamos alejados, como todo el mundo sabe y como figura en los mapas, a más de mil kilómetros del resto del territorio continental, y estar separados con una distancia tan grande supone que en nuestro caso más del 90 por ciento del aprovisionamiento de las mercancías se realiza a través de los puertos. Los puertos no solamente existen en Canarias como un centro más de aprovisionamiento, sino como un centro de negocio real. Para que se hagan ustedes una idea, el Puerto de La Luz representa el 2,86 por ciento del producto interior bruto de la totalidad de la Comunidad Autónoma de Canarias. El conjunto de puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias de interés general puede representar un porcentaje de más del 4 por ciento del producto interior bruto, aparte de lo que permite la generación de las actividades que allí se realizan. Eso supone que necesitamos para nuestra propia supervivencia elementos de competitividad, y eso supone también que necesariamente debemos tener, a

través de las tasas, el desarrollo de unas políticas que nos permitan efectuar las competencias con el resto de las zonas de nuestro entorno, sean puertos africanos o sean puertos de otros lugares en los que necesariamente tenemos que tener esos elementos de competencia y competitividad. Por otra parte, como unidad de negocio supone el desarrollo de unos instrumentos que se precisan para ejercer los servicios públicos básicos. Y aquí en ese sentido me voy a centrar en las consideraciones que podemos efectuar sobre tres de los servicios básicos que se realizan. Por un lado, el practicaaje, por otra parte el remolque y por otra la estiba.

En cuanto al practicaaje, en la ley debe darse una continuidad al sistema que ahora mismo existe. Es un sistema que es sólido, un sistema en el que quizá debe tener una mayor presencia la autoridad portuaria en cuanto a las excepciones del practicaaje, y, por otra parte, es un servicio en el que se debe contribuir a que haya la máxima uniformidad en el desarrollo y en el planteamiento del mismo. En lo que se refiere al remolque, quizás es el momento en el que en particular las actividades de salvamento deben tener una consideración especial de actualización. Tenemos un sistema cuya última regulación ya tiene bastante años. Proviene del régimen del primer Código de Comercio que tenemos, de 1885, en el que la concepción del salvamento era del siglo XIX. No hay que decir demasiado. Eso implica distorsiones al desarrollo de la actividad tanto del remolque como de su mezcla con el salvamento. Creo que es momento para efectuar una modernización de esos conceptos. En cuanto a la estiba, participo por completo de los planteamientos que ha hecho el presidente de Puertos del Estado. Tiene que ser un sistema único, tiene que ser un sistema en el que no podemos mantener el actual sistema de convivencia entre API y sociedades estatales de estiba y desestiba. En la Autoridad Portuaria de Las Palmas, para su ilustración, conviven todos. Hay dos API y hay una sociedad estatal, con lo cual tenemos todas las modalidades y todos los supuestos, y ese no es un sistema eficiente. En mi opinión, tiene que ser un sistema único en el que la actividad privada sea la que domine, que sea el capital privado el que domine las decisiones de ámbito económico, sin perjuicio de que haya una intervención por parte de las administraciones públicas, por parte de las autoridades portuarias, ya que la gestión de intervención de un servicio básico solo se puede realizar a través de los pliegos, a través de las normas de conducta y de comportamiento, o a través de una presencia continua. A través de la intervención de un pliego es absolutamente inoperante. Tiene que ser a través de un sistema de gestión, de intervención continua en protección del interés general, en protección exclusivamente de la competencia a desarrollar a través de esas sociedades, cualquiera que sea la denominación que tenga. Tiene que ser un sistema que permita un régimen transitorio de adaptación, un régimen transitorio a plazo, y que se permita su transformación en alguna sociedad de estiba en API, que no se han

transformado, entre otras cosas, porque es muy difícil efectuar dichas transformaciones de acuerdo con las condiciones singulares. Por otra parte, hay que ser realista con la sociedad de estiba y con el régimen de la estiba en general en función de la situación actual en cada uno de los puertos. Convivir con un sistema en el que exista un 25 por ciento de personal adscrito a las distintas sociedades estibadoras que no se viene cumpliendo nos lleva a plantear una reflexión: hay que modificar ese concepto del 25 por ciento de personal afecto o hay que llegar a otras situaciones que sean aceptables por todas las partes, en este caso, las estibadoras y las organizaciones sindicales con mayor representación en el sector.

Por otra parte, los puertos suponen también un elemento de conectividad. En el caso de las islas Canarias y en el caso de Baleares suponen algo tan imprescindible y tan obvio como lo que señalaba antes, es decir, que más del 90 por ciento de los aprovisionamientos se realizan por vía marítima. ¿Eso qué implica? Que en el caso de las autoridades portuarias insulares, en las que también se incluiría a Ceuta y Melilla, además de a Baleares e islas Canarias, requieren el mantenimiento de al menos el actual statu quo, que es un régimen de bonificaciones específicas para el aprovisionamiento, en el caso de Baleares e islas Canarias, de los tráficos interinsulares, y en el caso de Ceuta y Melilla, los aprovisionamientos entre Península-Ceuta y Melilla, como Península-Baleares, como península-islas Canarias. Eso supone un factor de esa conectividad y no supone un elemento de compensación. Supone tratar algo que no tiene elemento alternativo, y no existe ningún elemento alternativo ni es posible establecerlo por una razón muy sencilla: la alternativa al barco es el avión, y si el coste del barco ya es caro, el avión es infinitamente más caro e inoperante para realizar el transporte de mercancías. En ese sentido, creo que es un tema de mantenimiento del actual statu quo. Es verdad que la situación actual supone también un claro perjuicio para las autoridades portuarias, que somos las que estamos soportando esa bonificación. Piensen que en el tráfico interinsular la bonificación del 80 por ciento está soportada directamente por las autoridades portuarias que intervienen. Ese factor de ultraperifericidad que supondría un factor reconocido en el Tratado de Maastricht, el 2992, de solidaridad por parte de todo el sistema, no se viene produciendo. Sería aconsejable, en mi opinión sería planteable, que tuviese el mismo trato que el régimen actual de subvenciones al transporte. Sin embargo, por lo menos que nos mantengamos en ese actual statu quo como estatus que nos permita establecer un régimen de bonificación.

Voy concluyendo para señalar dos cosas. Las autoridades portuarias son gestores de espacios. Somos los administradores de un dominio público que tanto desde el punto de vista histórico como desde el punto de vista real se ha mantenido a lo largo del tiempo en unos lugares absolutamente específicos, que son las primeras líneas de las ciudades, las primeras líneas de las bahías,

los mejores lugares de cualquier posibilidad de uso. En ese sentido, creo firmemente, y así lo hemos comentado en muchas ocasiones con otras autoridades portuarias, que es necesario que se mantengan los criterios de competencia clara a la hora de hacer la atribución y asignación de los espacios. Es importante que la autonomía portuaria prevalezca a la hora de decidir cuáles son los lugares donde se pueden desarrollar, dentro de los criterios generales marcados por Puertos del Estado, dentro de los criterios generales marcados por la ley y por la Constitución, y que sean las autoridades portuarias las que decidan y determinen en el régimen de máxima competencia, en el régimen de máxima competitividad, la ocupación de esos espacios, con independencia de cualquier tipo de actividad que se pueda plantear. Si no, tendríamos usos ineficientes; si no, tendríamos usos ilimitados; si no, tendríamos la posibilidad de que una decisión vincularía demasiado en el tiempo y sería contraria a la aplicación de los principios de dominio público que nos toca gestionar a las autoridades portuarias. Sin más, muchísimas gracias por haberme prestado atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sánchez-Simón, que se ha ajustado además al tiempo.

Se encuentran ya incorporados el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera, el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, señor Beloki, y el portavoz de Convergència i Unió, señor Macias. Y para aquellos que veo que están tomando notas, todos los que estén interesados en pedir transcripciones —tenemos aquí a las taquígrafas— podrán solicitarlas por correo y se les remitirá para que tengan el contenido de todas las intervenciones.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO (DE LA FUENTE ARTEAGABITIA). (Número de expediente 212000917.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, don José Ramón de la Fuente.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO** (De la Fuente Arteagabitia): Señor presidente, señores diputados, ponentes y todos los presentes en general, quiero manifestar el gran honor y el sincero agradecimiento por la invitación cursada a la institución que represento para participar en estas jornadas informativas sobre el proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, el texto legal del que tenemos actualmente conocimiento, si bien queremos trasladarles los criterios y objetivos que consideramos que la reforma legal debe perseguir. En el sector de puertos nos hemos estado dotando solamente en los últimos diecisiete años de cuatro leyes principales:

Ley de Puertos de 1992, su significativa reforma de 1997, Ley 48/2003, y esta que ahora nos ocupa, por no citar otros proyectos de ley o de directivas europeas que han quedado en el camino y la numerosa prole de regulación sectorial secundaria dictada al amparo de las mismas en materias tales como estiba y desestiba, régimen económico, pliegos reguladores de servicios portuarios y dominio público. Consideramos también evidente que esta realidad, y al margen del mayor o menor acierto de cada una de las citadas leyes, ha mermado la competitividad de los puertos de titularidad estatal respecto a los de nuestro entorno más cercano, pues para disuadir a las inversiones del sector privado no hay mayor acicate que la zozobra o las incertidumbres del mercado regulador, jurídico y económico, cuando precisamente en un sector tan competitivo como el portuario la seguridad y la estabilidad jurídica y económica de las inversiones son principios cardinales. La posición del puerto de Bilbao es abordar de una vez y definitivamente la reforma legal necesaria para el sistema portuario, no la políticamente posible y conveniente en cada momento. Es acoger el sistema que rige en los puertos europeos, que verdaderamente funciona y que es la foto en color que demandan los sectores y los usuarios de nuestros puertos. Es implantar puertos verdaderamente autónomos —que no autonómicos—, ágiles y eficaces. De este modo, nuestra posición se remonta a los principios que emanaban de los estatutos de autonomía de 1978 referentes a los puertos de Barcelona, Bilbao, Valencia, etcétera, que en su momento supusieron un paso de gigante para la liberación del sector portuario, modernizando la organización portuaria estatal para que pudiera funcionar con criterios empresariales, aunque ciertamente ya no de gigante ya que con la Ley de Puertos de 1992 se procedió a generalizar para el resto de los puertos de titularidad estatal, homogeneizando —a nuestro juicio, erróneamente— realidades portuarias, económicas y operativas radicalmente desiguales, lo que ha provocado en nuestro sistema portuario las contrastadas disfunciones y distorsiones sugeridas con posterioridad. En este sector es urgente abordar, por tanto, la necesaria reforma de su legislación reguladora, estableciendo un marco jurídico definitivo que garantice que los puertos de interés general continuarán desempeñando un papel fundamental de nuestra economía, para lo que se hace imprescindible avanzar en la modernización de la administración portuaria, estableciendo un esquema competencial diferenciado y propio de los puertos del sistema portuario actualmente autosuficientes, así como la liberalización de los servicios portuarios, potenciando la competitividad de nuestros puertos, la concurrencia de operadores privados y el fomento y la estabilidad de sus inversiones. Y es que la competitividad y la liberalización son, a nuestro juicio, los ejes de referencia en esta reforma tan necesaria.

Respecto al primer eje, quiero reafirmar que la mejora de la competitividad de los puertos de titularidad estatal pasa necesariamente por un decidido incremento de su

capacidad de autogestionarse, estableciendo unas bases legales que permitan que las autoridades portuarias, según su dimensión y capacidad, puedan actuar con verdadera facultad de decisión y dinamizar su gestión de forma plenamente competitiva. Respecto al segundo, quiero recordar que el constante impulso liberalizador que desde las instituciones comunitarias se está dando en todos y cada uno de los sectores productivos debe, indudablemente, afectar al sector portuario, pues el progreso económico pasa —y es una obviedad decirlo a estas alturas— por la liberalización de los sectores o mercados. La propuesta del puerto de Bilbao a esta ley es la siguiente. Primero, autonomía portuaria, consecuentemente puertos autosuficientes. Dotación a las autoridades portuarias, de un modo real y efectivo, de un complemento de autonomía funcional y de gestión no subordinada y la responsabilidad de sus actos bajo el principio y exigencia general de autofinanciación, sin perjuicio de las lógicas salvaguardas y mecanismos de control. En esta dotación de competencias de autonomía debe forzosamente diferenciarse un estatus específico y ampliado a los puertos que son autosuficientes en nuestro vigente sistema de gestión portuaria. Lo contrario, mantener la situación actual, sería repetir los mismos errores ya cometidos y debilitar el posicionamiento de nuestra economía en un sector tan estratégico. Segundo, implicación del sector privado. Introducción de mecanismos que favorezcan una delicada implicación del sector privado en la propia gestión de las autoridades portuarias, con incorporación y utilización de las autoridades portuarias en todos sus ámbitos de actuación, de estructuras, sistemas operativos y de gestión semejantes a los establecidos en el sector privado. Tercero, marco legal estable, seguridad jurídica. Instalación de un marco legal estable y consolidado, con establecimiento general de un régimen regulador de mínimos que huya de posiciones excesivamente reglamentistas, con sujeción general al ordenamiento jurídico privado y con remisión al derecho público para las funciones de estricto poder público, esencialmente en relación con los recursos económicos, utilización del dominio público y régimen sancionador. Cuarto, función de Puertos del Estado. Racionalización de las funciones interventoras de Puertos del Estado respecto a las autoridades portuarias, pasando a constituirse en un organismo dotado de funciones de coordinación y auxiliares del sistema portuario, así como específicamente de inspección y protección de la competencia interportuaria, reforzando en estas materias sus facultades fundamentalmente en dos áreas, vigilancia y control, y adopción de medidas correctivas en relación con las actuaciones de las autoridades portuarias o de otras administraciones que de modo directo o indirecto menoscaban o distorsionan la competencia entre los puertos, garantizando el cumplimiento de la legalidad, estableciendo una metodología regulatoria de obligado cumplimiento bajo observación y seguimiento de Puertos del Estado que impida a las autoridades portuarias impulsar inversiones que no estén objetivamente garan-

tizadas por sus propios medios de financiación, atendiendo a previsiones plurianuales estrictamente realistas y efectivamente comprometidas. Quinto, régimen económico de los puertos. Implantación, en materia de recursos económicos, de mecanismos que, respetando la doctrina fijada por nuestro Tribunal Constitucional en materia de tasas portuarias, permitan a las autoridades portuarias, de manera autónoma y diferenciada, la fijación de ciertos criterios flexibles en materia tributaria como mecanismos para fomentar su competitividad y coadyuvar a la superación de épocas de crisis como la actual. Asimismo, esta implantación debe proceder a abordar de un modo definitivo la superación del enorme litigio contencioso sufrido en materia de tasas portuarias, y dotar al sistema de los necesarios recursos financieros para cubrir las responsabilidades económicas derivadas de la anulación por nuestros tribunales de las previsiones gubernativas en materia tarifaria de la Ley de Puertos de 1992. Como cuestión particular referente a la tasa de ocupación, demandamos el establecimiento de una causa de corrección o ponderación del valor del mercado de los terrenos portuarios, a efectos de paliar con esta tasa de ocupación de dominio público portuario para aquellos puertos sujetos a especiales singularidades por su situación dentro de zonas metropolitanas de alto valor urbano —como por ejemplo todos los puertos que estamos hoy aquí, Las Palmas, Barcelona, Bilbao, etcétera— la actual pérdida de competitividad con otros puertos no tan afectados por esta incidencia. Sexto, Fondo de Compensación Interportuaria. Reconversión del Fondo de Compensación Interportuaria partiendo de la premisa de que no puede confundirse la solidaridad entre puertos con la financiación ordinaria de puertos deficitarios, máxime en un régimen jurídico prefijado por la Unión Europea contrario a este tipo de actuaciones y en un marco de enorme competitividad europeo y mundial que trasciende a las fronteras estatales. Séptimo, servicios portuarios de estiba. Respecto al régimen de prestación de servicios portuarios, debe procederse de un modo paulatino y con el máximo consenso posible con los sectores afectados a la liberalización y privatización de los servicios portuarios, sin intervención ni participación de las autoridades portuarias en las actuales APIE o sociedades estatales de estiba y desestiba. Octavo, competitividad, logística y transporte. Impulso decidido por la potenciación de determinados puertos que por su dimensión íntegra se constituyan en verdaderos nudos de interconexión modal y de plataformas logísticas, interconexionando las infraestructuras marítimas, de ferrocarril y de carreteras, con el empuje coordinado a las inversiones necesarias por las distintas administraciones afectadas, con el objeto de su integración en las cadenas logísticas nacionales e internacionales, y permitir que el transporte marítimo sea realmente como otros tipos de transporte y, en definitiva, de reducir con criterios de sostenibilidad el coste del paso de las mercancías de origen a destino. Finalmente, no nos podemos olvidar de la necesidad de reforzar las

competencias y funciones de las autoridades portuarias en relación con el acceso y control de la actividad del transporte terrestre dentro del recinto portuario, así como la conveniencia de adoptar mecanismos regulatorios de obligado cumplimiento en orden a la coordinación con el resto de administraciones públicas con competencia en esta materia.

Contrastadas estas consideraciones y posicionamientos generales de la Autoridad Portuaria de Bilbao, en relación con el proyecto de ley de referencia, solo nos resta volver a elogiar el anunciado consenso entre los partidos mayoritarios del Parlamento, lo que deberá conllevar la necesaria estabilidad normativa en el tiempo y la consecuente obtención del principio de seguridad jurídica. Nuestro sistema y nuestra economía verdaderamente nos lo agradecerán.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA (VALLS I RIERA).** (Número de expediente 212/000918.)

El señor **PRESIDENTE:** A continuación damos la palabra al presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, señor don Jordi Valls.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA** (Valls i Riera): Señor presidente, señorías, en primer lugar, en nombre propio y del puerto de Barcelona quiero agradecer a la Comisión y al presidente la oportunidad que se le da al puerto de Barcelona para poder participar en este trámite de audiencia previo al periodo de enmiendas al proyecto de ley.

Lo ha dicho la secretaria de Estado y es cierto, en los puertos circula en estos momentos el 86 por ciento de las importaciones y el 50 por ciento de las exportaciones de toda la actividad económica de España. Sin lugar a dudas, si hay una baza para internacionalizar nuestra economía, esta la constituyen los puertos y, sin lugar a dudas, si se quiere plantear en este país un cambio de modelo económico, esta ley es absolutamente prioritaria y necesaria. Una reflexión, los datos aportados son públicos; el volumen de tráfico del sistema portuario español es de aproximadamente 473 millones de toneladas en distintas características de carga. Esto implica, en primer lugar, hacer una reflexión. Existe un sistema portuario con veintiocho autoridades portuarias, y todas juntas mueven y tienen capacidad para mover 473 millones de toneladas, pero tan solo un puerto como el de Rotterdam, en el que todos nosotros nos queremos reflejarnos constantemente, mueve la misma carga que todo el sistema portuario español. Rotterdam hoy es una competencia no ya para el sistema portuario español, sino para los puertos españoles. Me gustaría diferenciar entre un sistema y un puerto. ¿Por qué digo esto? Porque dentro de las veintiocho autoridades portuarias existen muchas diferencias entre todas. Todas tienen distintas

características. Por ejemplo, las cinco autoridades presentes hoy en esta comparecencia en la que nos acompañan otros compañeros representan hoy el 48 por ciento del importe neto de cifra de negocio del sistema portuario; representan también el 54 por ciento de los resultados económicos del sistema portuario; el 53 por ciento del tráfico portuario, y el 86 por ciento del tráfico de los contenedores. Estas autoridades portuarias, conjuntamente con otras, han de competir internacionalmente. Creo sinceramente que la reflexión sobre la dimensión de las autoridades portuarias es una reflexión que el sistema portuario se ha de hacer. Hablo de la dimensión de las autoridades portuarias, no de las dimensiones de los puertos, que son dos elementos absolutamente distintos. Este hecho plantea una enorme dificultad a efectos de regulación del sistema portuario, dado que respecto a las diferentes características del mismo y las distintas estrategias de cada autoridad portuaria se han de plantear y se han buscar soluciones en el marco de esta ley. Está claro, pues, que el sistema y especialmente estos cinco puertos tienen que disponer de un régimen que les permita tomar decisiones con la suficiente rapidez y contundencia. No es un problema de autonomías —lo ha dicho el representante de Bilbao—; no es un problema de puertos autonómicos, es un tema de puertos autónomos, de puertos que puedan competir en un escenario internacional y que dispongan de los medios necesarios para poder realizarlo.

Hecha esta primera reflexión, el principal problema que ha tenido que afrontar el sistema —también se ha hecho referencia a ello— ha sido la litigiosidad de las tasas portuarias y la rigidez de las mismas. Especialmente sangrantes son las posibles provisiones contables que parece que tendrán que realizar las autoridades portuarias este ejercicio 2009 a cuenta de la tasa T3 del sistema portuario. Ahora bien, la Ley 48/2003 acabó con la controversia de esta litigiosidad, si bien fue a costa de introducir más rigidez en el sistema de tasas. Es cierto que en esa ley los artículos 26 y 27 introducían algunos elementos de flexibilidad notables, introdujeron bonificaciones comerciales para los tráficos relevantes, pero sinceramente hoy podemos afirmar que no es un elemento de flexibilidad suficiente ante la difícil situación de los mercados y la difícil situación de las navieras. La redacción de una nueva ley que facilite a los puertos españoles instrumentos de competitividad es una muy buena noticia.

Llegado a este punto, quisiera hacer una afirmación y posteriormente algunas consideraciones. Podemos afirmar con rotundidad que España tiene una magnífica posición geoestratégica para ser *hub* de mercancías entre las distintas rutas marítimas, sean estas las de Asia, Europa, Atlántico, Mediterráneo o África subsahariana. También podemos afirmar que hemos avanzado de forma importante en este posicionamiento durante los últimos años. No obstante, haré algunas consideraciones al respecto que muestran nuestras debilidades, debilidades que esta ley puede y debe resolver.

Primera consideración, el Mediterráneo sigue siendo la principal vía de tráfico entre las rutas de Asia y Europa, pero tan solo el 25 por ciento del tráfico de contenedores de esta ruta pasa por los puertos del sur de Europa y el 75 por ciento pasa por los puertos del norte de Europa. Esto es una advertencia. Segunda consideración, la competencia en el Mediterráneo va a ser feroz. Evidentemente los puertos españoles competimos entre nosotros, pero nuestra principal competencia son puertos, que no sistemas portuarios de otros países, como pueden ser el de Tánger, Gioia Tauro, Malta, Cagliari, Marsella-Fox y los enclaves portuarios que se irán implantando en la rivera sur del Mediterráneo y en el norte de Europa. Esta competencia trasciende del ámbito actual del sistema portuario, pero esta es la realidad actual del mercado. Tercera consideración, la capacidad de reacción de las autoridades portuarias para adaptarse a las demandas del mercado es un elemento importante para las compañías navieras y también para nuestros clientes. La toma de decisiones con rapidez es un elemento a tener en cuenta. Por ejemplo, el puerto de Rotterdam la semana pasada tomó la decisión de mantener todas sus tasas indexadas a la inflación, pero entregando un bono de un 7 por ciento de rebaja a todos y cada uno de sus operadores portuarios para los ejercicios 2010, 2011, 2012 y 2013. Esto lo hace el puerto de Rotterdam para adaptarse a la realidad del mercado actualmente. Hoy las autoridades portuarias no podemos tomar estas decisiones debido a la rigidez del sistema. Cuarta consideración, las empresas importadoras y exportadoras están en un proceso de reducción de costes. Una vez ajustados los costes laborales, con el impacto social que esto produce y que todos en estos momentos vemos con preocupación, están hoy día ajustando de una forma muy importante los costes logísticos porque tienen una clara incidencia en la competitividad de sus productos. Los costes logísticos pueden ascender entre un 4 y un 21 por ciento dependiendo del producto. Pero en el caso de la automoción, sector industrial muy importante para este país, el 8 por ciento del coste de fabricación de un vehículo depende de los costes logísticos. Quinta y última consideración sobre la primera afirmación que he realizado. La interconexión España-Europa y también la intermodalidad vinculada a los puertos es absolutamente prioritaria si queremos mejorar nuestra competitividad. Los puertos que aglutinan la mayor concentración de cargas pierden competitividad si no tienen buenas conexiones con el *hinterland*, ya sean viarias o ferroviarias, y lógicamente hay que tener en cuenta los elementos de intermodalidad.

Hecha esta primera reflexión, me voy a centrar en esta segunda parte de mi intervención en la modificación de la Ley de Puertos. Básicamente la ley consta de tres conceptos de debate general —podríamos hablar de más cosas pero me voy a concentrar en tres, especialmente en uno de ellos—, las tasas, la regulación de los servicios y la regulación de la estiba. Esta clasificación no corresponde ni a los títulos ni a los artículos de la ley o del proyecto de modificación, pero son los elementos esen-

ciales y aquellos que han impulsado las últimas iniciativas legislativas durante los últimos quince años.

Respecto a la regulación de servicios, diré muy brevemente que la modificación en este apartado ha de facilitar la competencia entre los distintos prestadores de servicios portuarios; este es el reto principal que ha de desarrollar la ley. Respecto a la estiba, comparto las afirmaciones realizadas por el presidente de Puertos del Estado en el sentido de que haya un único modelo de estiba. En el caso del puerto de Barcelona, podemos afirmar que las agrupaciones de interés económico entre las empresas estibadoras han funcionado bastante bien, incluso en un entorno económico difícil como el actual. Ahora bien, la estiba es un elemento crucial cuando hablamos de competitividad de los puertos, por lo que sería deseable o que las autoridades portuarias se integrasen en las APIE, las agrupaciones de las empresas estibadoras, y/o se incrementase la capacidad de supervisión de las autoridades portuarias en las mismas.

En cuanto a las tasas, a nuestro entender es la parte más importante de esta ley y la que puede facilitar elementos de competitividad a todo el sistema portuario. La autoridad portuaria de Barcelona defiende una modificación del sistema de tasas portuarias reguladas por la Ley 48/2003, con las adaptaciones necesarias para dotar de instrumentos de competitividad y flexibilidad al sistema portuario español. Diferenciamos dos grupos de tasas importantes: las tasas de utilización, las conocidas como tasas de mercancía, buque y pasaje, y las tasas relativas a las concesiones y a las terminales. Respecto a las primeras, las de buque, pasaje y mercancía, en el actual entorno de competencia entre puertos del Mediterráneo, los puertos españoles no son competitivos en lo que se refiere a tasas o, como mínimo, no competitivos en algunas de las tasas. En este entorno cada autoridad portuaria debe buscar la estrategia comercial más adecuada en función de su ubicación, posibilidad de crecimiento, tráfico objetivo y rentabilidades, pudiendo ser esta estrategia muy dispar para los diferentes puertos. Cada puerto va a tener su propia estrategia en el futuro.

La Ley 48/2003 permite fijar bonificaciones con un límite máximo conjunto del 10 por ciento de la recaudación de estas tasas para aquellos tráficos que cada autoridad portuaria considere tráficos relevantes. Proponemos que este límite del 10 por ciento se incremente hasta el 20 por ciento con el objetivo de dar mayor margen de maniobra a las autoridades portuarias para captar aquellos tráficos relevantes en su estrategia comercial, sean éstos de tránsito —porque a algunas autoridades portuarias les interesa captar tráficos de tránsito— o aquellos tráficos que resulten estratégicos para la economía del país y para la estrategia de cada uno de los puertos. Asimismo, para dotar de mayor flexibilidad a los puertos proponemos modificar el artículo 26 en el sentido de que el coeficiente corrector definido se pueda singularizar para cada una de las tasas, para la tasa de buque, para la

tasa de pasaje y para la tasa de mercancía, y no sea homogéneo a las tres tasas.

Respecto a las tasas relativas a concesiones y terminales, existen dos tasas que afectan a las concesiones y a las terminales: la tasa de ocupación y la tasa de aprovechamiento. En cuanto a la tasa de ocupación —una reflexión que comparto con mi compañero de Bilbao—, se obtiene aplicando un coeficiente sobre el valor del suelo. El valor del suelo del puerto de Barcelona es el más caro del sistema por su proximidad a la ciudad de Barcelona. Creo que es discutible que el valor del suelo de un puerto esté vinculado directa o indirectamente a los valores de usos urbanos de una ciudad. Es absolutamente discutible. Las navieras valoran una terminal por su eficiencia, por su productividad, lógicamente por su posicionamiento geográfico, pero no por su proximidad al Paseo de Gracia. Proponemos una flexibilización en los criterios de valoración de los suelos portuarios. Por ello creemos oportuno que, en el caso de que no se pudieran revisar con celeridad los valores portuarios, se proceda a hacer algunas modificaciones que afecten al canon concesional, tanto para mejorar la competitividad de los puertos como para incentivar un valor absolutamente importante en estos momentos, que son las inversiones que pueda realizar el sector privado. Por ello proponemos, en primer lugar, la reducción de la tasa de ocupación en un 95 por ciento durante el periodo en que se ejecuten obras de inversión por parte del sector privado. En este periodo se están haciendo inversiones, pero la terminal o las terminales no son productivas en términos de comercialización de la infraestructura. Segundo, la bonificación de un 30 por ciento para las terminales de vehículos que hayan realizado inversiones en silos verticales para ganar capacidad y competitividad. Y tercero, aplicación de un coeficiente corrector a las terminales, uno fijo del 0,70 sobre el valor del suelo, hasta un máximo de un punto, para intentar conseguir también más flexibilidad en los cánones concesionales en el supuesto de que pudiera haber dificultades respecto a modificar los criterios de valoración de los suelos portuarios.

La segunda tasa de este apartado —y entro rápidamente a conclusiones— es la de aprovechamiento especial. Esta tasa resulta de la aplicación de un porcentaje sobre la cifra de negocios de los concesionarios, es decir, en su inicio es una tasa flexible, se aplica un porcentaje sobre el volumen de ingresos. La cuestión es que la Ley 48/2003 define la necesidad de que esta tasa tenga un mínimo, y este mínimo es el 20 por ciento de la tasa concesional, con lo cual no es un coste variable, sino un coste fijo directamente. En un entorno como el actual, en el que nuestros operadores tienen dificultades económicas importantes, lo que están haciendo en estos momentos es modificar los costes fijos por costes variables, y la autoridad portuaria o las autoridades portuarias no pueden acompañar este proceso porque esta tasa, que en un inicio tenía que ser variable, se convierte en una tasa fija. Planteamos eliminar el mínimo del 20 por

ciento de la tasa de ocupación para el cálculo de la tasa de aprovechamiento —insisto, eliminar el mínimo del 20 por ciento— y que continúe lógicamente la tasa de aprovechamiento con sus índices a los ingresos.

En conclusión, esta Comisión debe saber que, por encima de la homogeneidad del sistema portuario, que es importante, con veintiocho autoridades portuarias, existe la competencia internacional, y esta competencia está hoy por hoy, para los puertos españoles principalmente para los cinco puertos que estamos en esta mesa y también para algunos compañeros que hoy nos acompañan, en Francia, en Italia, en Marruecos, en Malta, en Argelia, en Libia y en el norte de Europa; no está en sistemas, sino en puertos. Se pueden definir el puerto de Tánger, el puerto de Marsella, el puerto de Cagliari, el puerto de Rotterdam, etcétera. No son sistemas, son autoridades portuarias que tienen sistemas tarifarios distintos y más flexibles. Esta es nuestra competencia, necesitamos rapidez y flexibilidad en la toma de decisiones para poder competir. Esta ley es una magnífica oportunidad para ser competitivos, una oportunidad que no podemos desaprovechar, sinceramente no nos lo podemos permitir.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (AZNAR GARRIGUES).** (Número de expediente 212/000919.)

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, don Rafael Aznar.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA** (Aznar Garrigues): Permítanme muy brevemente expresar, en nombre de la Autoridad Portuaria de Valencia, el agradecimiento por la invitación a participar en estas jornadas y la felicitación a la Comisión de Fomento por esta iniciativa para lograr, desde el mayor consenso económico, social y político un marco jurídico estable y útil. Debemos concentrarnos en partir de un diagnóstico acertado de la realidad. Hasta hace solo aproximadamente un año y medio, el entorno marítimo portuario español crecía a unas tasas anuales muy elevadas, superiores al 5 por ciento en tráfico y al 8 por ciento en volúmenes de negocio. En este contexto existía un fácil acceso a la financiación y muchas oportunidades de negocio, por lo que los navieros, los cargadores y sus operadores logísticos demandaban a los puertos como primera prioridad el desarrollo de infraestructuras que dieran servicio a sus tráfico. Sin embargo, el escenario de bonanza económica ha cambiado y, después de dos años de caídas de tráfico, los analistas de mercado predicen de tres a cinco años de estancamiento de volúmenes y, después de ello, un largo periodo de recuperación.

En dicho entorno, los requerimientos de los navieros, cargadores y operadores logísticos han cambiado y se

enfocan principalmente hacia la fiabilidad, flexibilidad y eficiencia en costes y tiempos de los servicios portuarios y hacia su integración con las cadenas logísticas de aprovisionamiento y distribución. Este foco cobra más trascendencia si cabe si tenemos en cuenta las siguientes consideraciones adicionales: la oportunidad de los puertos del Mediterráneo de convertirse en puerta sur real de Europa aprovechando el corredor Asia-Europa y las nuevas corrientes comerciales. Por otro lado, la amenaza de la agresiva competencia de los puertos norteafricanos recientemente configurados como centros de tránsito con aspiraciones de convertirse, vía industrialización de sus segundas líneas portuarias, en verdaderos centros logísticos con combinaciones de tráficos import-export y de tránsito similares a las que puedan tener hoy los puertos de Valencia o Barcelona. Su objetivo consiste en pasar de ser *hub* puros a ser *hub* mixtos, generadores de elevado valor añadido en sus comunidades locales. En este marco de cambio de ciclo, en el que se producen modificaciones estructurales de las demandas de los mercados, la ley debería, en opinión de la Autoridad Portuaria de Valencia, apoyar aún más la eficiencia de los puertos, su capacidad de integrarse en las cadenas logísticas, además de su autosuficiencia económica y la sostenibilidad medioambiental.

Concretando, respecto al régimen económico centraré mi exposición en tres aspectos: autosuficiencia económica, tasas portuarias y principios del régimen económico. La autosuficiencia económica del sistema, cuya bondad está avalada por la experiencia, debe ser analizada y puesta en relación con la introducción de instrumentos de flexibilización de las tasas portuarias, por cuanto su alcance debe permitir una competencia leal, tanto dentro del sistema portuario español como entre éste y los otros modelos portuarios de nuestro entorno, incluyendo el europeo, en el que la Administración financia directa o indirectamente determinadas infraestructuras portuarias básicas, entendiendo por tales obras de abrigo, canales de acceso y dragados de primer establecimiento, que distorsionan claramente la competencia. Dicha flexibilización resulta, si cabe, aún más necesaria si tenemos en cuenta la prevista disminución de fondos estructurales de la Unión Europea. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Valencia aboga por que se mitiguen los impactos derivados de dichas infraestructuras básicas a la hora de establecer cálculos de rentabilidades de cada autoridad portuaria para la determinación del coeficiente corrector o de la cuantía individualizada de las tasas portuarias referenciándolas a medidas de rentabilidad operativa, de manera que se asegure la competencia homogénea del sistema portuario español respecto de sus competidores, tanto comunitarios como extracomunitarios.

(Termina el presidente de puertos de Valencia.)

Para concluir este apartado me gustaría señalar que, si el principio de autosuficiencia económica tiene un efecto positivo en la planificación y en la ejecución de inversiones en infraestructuras portuarias en el momento

exigido por la demanda, hoy resulta acuciante que dicha ejecución se acompañe con la de las infraestructuras de conectividad terrestre, viaria y ferroviaria por parte de la Administración competente, favoreciendo así todo el potencial desarrollo de cadenas logísticas multimodales frente a su eventual estrangulamiento. Es en este ámbito en el que las autoridades portuarias pueden desarrollar adicionalmente políticas de ampliación de *hinterland* de los puertos tendentes a favorecer la concentración de cargas demandada por los operadores —y por los navieros, eventualmente— mediante alianzas con operadores logísticos y ferroviarios. Para ello, el nuevo marco legal debe dotar de mayor flexibilidad y agilidad a la materialización de dichas políticas incluso mediante la creación de sociedades o entidades participadas por las autoridades portuarias, estimulando modelos de participación público-privada.

Segundo. Todas las autoridades portuarias experimentamos la presión por disminuir la cuantía de las prestaciones cobradas en concepto de tasas portuarias. Del análisis conjunto del proyecto de ley y del «Diario de Sesiones» del Congreso del 15 de octubre con motivo del debate sobre esta iniciativa legislativa, se colige la apuesta por avanzar y profundizar en un modelo tarifario de estructura única común armonizada —entrecornillo— y que simultáneamente permita también un grado razonable de competencia real entre puertos mediante el uso potestativo de una panoplia amplia de coeficientes correctores y de bonificaciones regladas. Sobre este particular, a lo ya antes mencionado a propósito del tratamiento de la inversión en infraestructuras portuarias básicas a la hora de fijación de coeficientes, nuestra autoridad portuaria aboga por el mantenimiento íntegro del actual sistema de bonificaciones recogidas en la Ley de 2003, si bien reformulando bajo conceptos asumibles por el derecho comunitario determinados preceptos puestos en cuestión —como la insularidad, la potenciación de la intermodalidad o la potenciación y consolidación del papel de España como plataforma logística— por los positivos efectos que han representado para la competitividad de nuestros puertos. Por otro lado, debe ampliarse el actual límite —y coincido con el presidente del puerto de Barcelona— del 10 por ciento sobre la recaudación media conjunta por las tasas al buque, al pasaje y a la mercancía llegando probablemente hasta el 20 por ciento respecto de las bonificaciones para potenciar la captación y consolidación del tráfico.

En relación con el tratamiento de las mercancías en tránsito internacional debemos recordar aquí, por un lado, la real competencia de los puertos del norte de África a la que hemos hecho alusión y, en general, de todos los puertos de nuestro entorno geográfico, como ha definido el señor Valls. Por otro, la tendencia del mercado del transporte marítimo a concentrarse en puertos clave y, sobre todo, el elevado valor añadido generado para la economía española por los denominados *hub* mixtos, que abren nuevas puertas interoceánicas al comercio exterior español proporcionándole

conectividad directa, rápida y frecuente con los mercados origen y destino de la mercancía y mejores fletes, lo que redundará en la optimización de la cadena logística. Pues bien, la combinación de los anteriores factores nos lleva a abogar por una política de bonificaciones en las tasas portuarias que, desde la leal competencia dentro del sistema, potencie la afluencia de las economías de escala que se generan por la feliz y contrastada convivencia portuaria de importación, exportación y tránsito y que beneficien directamente a los productores y consumidores españoles.

Tercero, y en otro orden de cosas, en relación con el capítulo uno sobre principios y objetivos del régimen económico —por ir ordenadamente en el proyecto de ley—, además de la permanencia del principio de autosuficiencia antes comentado, observamos con preocupación que desaparecen algunos de los principios y objetivos recogidos en la legislación vigente. Concretamente, desde la Autoridad Portuaria de Valencia, nos parece necesaria la recuperación en el texto legal articulado de los principios recogidos en los artículos 8 y 4 relativos al concepto de *landlord* avanzado, en la responsabilidad social corporativa y en la política de integración puertociudad, razonados en la ponencia y que no desarrollo en aras de la brevedad.

Por último, y despachado así el régimen económico, paso a analizar el régimen de prestación de los servicios portuarios. Centraré mis mensajes en el modelo de titularidad de los servicios portuarios, en el servicio de estiba y en el transporte terrestre. Primero. Del análisis conjunto del texto del proyecto de ley y de las intervenciones en el Congreso, se deduce la apuesta definitiva por el mantenimiento del principio general de libre acceso reglado a la prestación de los servicios portuarios bajo licencia; principio compartido por esta autoridad portuaria.

Segundo, en lógica coherencia con este nuevo planteamiento, entendemos que se defienda un modelo único de estiba a través de sociedades mercantiles privadas y eso también lo compartimos desde el puerto de Valencia. Adicionalmente —y esto me parece importante—, en la Autoridad Portuaria de Valencia creemos que la ley debería estimular positivamente la adaptación de los servicios a la realidad de la demanda y de la competencia, con un foco en la mejora continua de los costes unitarios además de en la productividad de las operaciones recogiendo, por tanto, las eficiencias que genere la innovación tecnológica; y establecer mecanismos que faciliten la profesionalización y capacitación de los trabajadores portuarios en los sistemas más avanzados de manipulación de carga. Estos estímulos naturalmente deben producirse en un marco de estabilidad social y de consenso. En este sentido, desde la Autoridad Portuaria de Valencia queremos aportar nuestra experiencia positiva concretada en el denominado modelo de corresponsabilidad, así como en la comisión de coordinación en el seno de la APIE. El modelo de corresponsabilidad contribuye mediante la creación de foros para el diálogo

y la generación de confianza mutua a la implicación de los agentes intervinientes en la estiba, en los procesos de mejora continua de la productividad y coste del servicio. La comisión de coordinación incorporada en los estatutos de la APIE, de composición paritaria entre la propia APIE y la autoridad portuaria, se configura como órgano de asistencia e información. Con ella se ha articulado un espacio de diálogo permanente de doble dirección que con el objetivo de asegurar la calidad del servicio permite, a través de la compartición de información, acompañar el dimensionamiento y la formación de la plantilla y proporciona la posibilidad de la anticipación desde el ejercicio del *landlord* avanzado a las eventuales situaciones de conflicto. Respecto a esta iniciativa proponemos la institucionalización de la denominada comisión de coordinación en los estatutos de las sociedades de estiba, debiendo quedar recogido en el proyecto de ley como contenido necesario de dichos estatutos.

Tercero. Finalmente, ante las situaciones más o menos conflictivas que se vienen generando en el ámbito del transporte terrestre en los puertos, y específicamente en el transporte terrestre de contenedores en los puertos de Bilbao, Barcelona y Valencia, esta autoridad portuaria propone que la regulación de dicha actividad en los puertos se centre en aspectos de seguridad de la circulación por los viales interiores del recinto y cumplimiento del código internacional PBIP de protección de instalaciones portuarias. Que lo haga a través del reglamento general de policía y servicio y las correspondientes ordenanzas portuarias en sustitución de los pliegos de condiciones previstos en el proyecto de ley, que considera dicha actividad como servicio comercial sujeto a actuación administrativa de la autoridad portuaria.

En síntesis, la Autoridad Portuaria de Valencia cree que para atender las modificaciones estructurales de la demanda y cumplir con nuestra función en la economía y en la sociedad, la ley debería de apoyar cuatro aspectos clave: la eficiencia portuaria, la capacidad de integración en las cadenas logísticas, la autosuficiencia económica y la sostenibilidad medioambiental.

Muchas gracias a SS.SS. por su atención.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALGECIRAS (MORÓN LEDRO). (Número de expediente 212/000920.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por último, tiene la palabra para finalizar este primer bloque de autoridades portuarias el presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, don Manuel Morón.

El señor **PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALGECIRAS (Morón Ledro)**: Muchas gracias, señor presidente, por invitar al puerto de Algeciras a intervenir en esta jornada.

Señorías, son muchos los aspectos de la Ley de Puertos que interesan al puerto de Algeciras, pero en aras de la brevedad me voy a referir solamente a uno de ellos, al tránsito marítimo internacional de contenedores en los puertos *hub*. Para no dar lugar a equívocos con mi intervención, me van a permitir que comience con un pequeñísimo glosario. Un puerto *gate* o *gateway* es aquel que manipula mayoritariamente contenedores de importación-exportación. Un puerto *hub* es aquel que manipula mayoritariamente contenedores en tránsito. Los puertos *gate* deben tener una posición estratégica respecto a los centros de producción y consumo del país y estar bien conectados con ellos porque son —el nombre lo indica— la puerta del comercio de ese país. Los puertos *hub*, por el contrario, tienen que tener una posición geográfica estratégica respecto a las principales rutas marítimas y deben estar muy poco alejados de ellas o, incluso, con una desviación cero.

En los puertos *gate* los contenedores tienen como origen y destino el territorio donde se sitúa el puerto, el hinterland: están, por tanto, ligados a ese territorio y no son fácilmente desviables a no ser que exista otro puerto cercano que alimente o que sirva al propio hinterland. Por el contrario, los puertos *hub* no están ligados al territorio, sino a una determinada ruta marítima, y son muy fácilmente desviables a cualquier otro puerto de esa misma ruta marítima. Los puertos *gate* también pueden manipular contenedores en tránsito, a veces un número muy importante, y hay ejemplos claros de ello en nuestro sistema portuario. Pero estos contenedores en tránsito, a los que también hay que cuidar y bonificar para que no se desvíen a otros puertos, no acuden al puerto *gate* porque esté con una desviación cero o mínima de las principales rutas marítimas, sino que acuden a él fundamentalmente acompañando a los contenedores de importación-exportación, que son, por así decirlo, los que mandan en la elección del puerto.

Otro asunto son los márgenes de beneficio. Los márgenes de beneficio de un puerto *hub* son muy inferiores a los de un puerto *gate*. Por ejemplo, las tasas portuarias que se cobran a un contenedor en tránsito son de media diez veces inferiores a las que se cobran a un contenedor de importación-exportación. Eso quiere decir que el umbral de rentabilidad de una terminal de un puerto *gate* está mucho más bajo que el de un puerto *hub*. O sea, que para hacer rentable una terminal *hub* hay que mover muchísimos más contenedores que para hacer rentable una terminal *gate*. Quizás por eso abundan menos los puertos *hub* que los puertos *gate*. Hasta aquí el pequeño glosario.

¿Qué les está ocurriendo en la actualidad a los puertos *hub* españoles? En primer lugar, están soportando una crisis económica mundial que evidentemente afecta también al resto de puertos y sectores económicos. Además tienen que hacer frente a una sobrecapacidad de oferta de infraestructuras portuarias. La mayoría de los puertos, animados por el crecimiento de dos dígitos sostenidos en los últimos años del tráfico de contenedores,

han embarcado en proyectos importantes de nuevas terminales, de ampliaciones, de nuevos puertos; el tráfico de contenedores ha caído drásticamente y ahora estos puertos no saben qué hacer con estas nuevas instalaciones. La consecuencia de esta situación es un aumento de la competencia y una espiral de ofertas a la baja por parte de las terminales para poder mantener el tráfico. Esta situación es, evidentemente, más perjudicial para los puertos *hub* que para los puertos *gate*, porque el tráfico de los puertos *hub* es bastante más volátil que el de los puertos *gate*.

En el Mediterráneo —y ya se ha dicho por parte de mis compañeros anteriormente— se añade a todo esto una amenaza más para los puertos *hub*. El éxito inicial que ha tenido el desarrollo del puerto de Tánger Med ha animado a otros países —como Túnez, Libia, Argelia, e incluso al propio Marruecos— a embarcarse en nuevos proyectos de terminales y de puertos *hub*, con lo cual, aumentará aún más la sobrecapacidad y se agravará más la situación para nuestros puertos *hub*. Otra dificultad más, lo mismo que a los puertos, también a las compañías navieras les ha sorprendido la crisis con órdenes de construcción de nuevos buques, y muchas de ellas no se han podido cancelar, lo cual, unido al decrecimiento del tráfico y al incremento de esos nuevos buques que están entrando en servicio, ha hecho que la mayoría de las compañías navieras estén soportando cuantiosas pérdidas, y esto les está obligando a aquilatar al máximo los costes en toda la cadena del transporte, incluidos, por supuesto, los costes de puerto.

¿Cómo deberían responder a esta situación los puertos *hub* españoles? Con este panorama de competencia feroz —como decía mi compañero de Barcelona—, si queremos que nuestros puertos *hub* sobrevivan —no quiere decir ello que la situación no afecte también al resto, pero centro mi intervención en los puertos *hub*, y no olvidemos que para el naviero un centro de tránsito es un puro centro de coste— tenemos que reducir el coste del paso de las mercancías por nuestros puertos, y uno de los componentes de ese coste, aunque no sea el único ni el más importante, son las tasas portuarias. Por supuesto que existen otros componentes en los costes del puerto muy importantes. Están los costes operativos y de estructura de la propia terminal, los costes de la estiba, de remolque, de practicaje, de amarre..., pero lo que la Autoridad Portuaria puede gestionar directamente son las tasas portuarias, y por eso me quiero referir únicamente a este componente de los costes portuarios.

Permítanme, no obstante, que aproveche la ocasión para mencionar el reciente acuerdo que se suscribió en el puerto de Algeciras entre la empresa estibadora y los sindicatos. Yo creo que es un buen ejemplo a seguir la forma en la que se abordó la problemática de los puertos. Fue un acuerdo que se suscribió antes de que apareciese la crisis; sindicatos y empresas supieron estar a la altura de las circunstancias, y yo estoy plenamente seguro de que ahora, en los momentos de crisis, cuando tenemos que abordar necesariamente este problema de los costes,

sindicatos y empresas también van a saber estar a la altura de las circunstancias.

Volvamos al tema de las tasas. O se flexibiliza nuestro sistema de tasas y se nos permite competir en igualdad de condiciones, no ya con los puertos africanos sino, como se ha mencionado antes, con puertos como Goga Tauro, Malta o Sines —son también puertos comunitarios—, que con unos sistemas tarifarios más flexibles que el nuestro actualmente nos están ganando la partida; o se nos permite competir en igualdad de condiciones —repito—, o los puertos *hub* españoles están llamados a desaparecer, porque el tránsito de contenedores en los puertos *hub* es muy volátil y está sujeto a una fuerte competencia que se va a agravar cada vez más en los años venideros. Al limitar la actual Ley de Puertos —también se ha comentado antes— la cuantía de las bonificaciones al 10 por ciento de los ingresos de los puertos, a igualdad de otros ingresos, está penalizando a los puertos *hub*, porque recuerden la relación diez a uno que antes les comentaba. Está impidiendo, por tanto, que los puertos *hub* puedan aplicar todas las posibilidades que les da la ley.

El proyecto de ley que ha entrado en el Parlamento no solamente viene a solucionar esta situación, sino que la empeora al proponer que se eliminen de la base para aplicar ese porcentaje del 10 por ciento los ingresos provenientes de la T-2, de la tasa al buque. Da la coincidencia de que precisamente por su situación nuestros *hub* son los puertos que más ingresan por esa tasa. Para que les sirva de referencia, si se llega a aprobar el proyecto de ley en su redacción actual respecto al puerto de Algeciras que estamos pidiendo desesperadamente que se nos permita bonificar más, no solamente se nos van a incrementar las posibilidades de bonificación, sino que se van a reducir en un 36 por ciento.

Termino diciendo que hay un aspecto en el que sí son muy parecidos los puertos *hub* y los puertos *gate*, y es en el importante impacto social que la actividad del contenedor tiene en ambos puertos, en el gran número de puestos de trabajo que genera y en el nivel salarial —igual para ambos— que en ellos produce la actividad del contenedor. En el puerto de Algeciras, por poner un ejemplo, el 61 por ciento del empleo directo del puerto, que asciende a 2.300 personas, depende directamente del tránsito de contenedores. Creo que fue esta reflexión, este importante impacto que tiene la actividad de contenedores en los puertos *hub*, y el hecho de que estos puertos *hub* están mayoritariamente ubicados en regiones objetivas preferente de la Unión Europea y, por tanto, susceptibles de recibir las ayudas comunitarias de cohesión, la que llevó al anterior comisario europeo, señor Barrot, a introducir una precisión en la comunicación sobre una política portuaria europea de octubre de 2007, que finalmente sustituyó a las fallidas directivas comunitarias, una recomendación específica a favor de los puertos *hub* europeos.

El señor **PRESIDENTE**: Concluimos este primer bloque. Le damos las gracias a los cinco presidentes de autoridad portuaria que nos acompañan y ruego a los ponentes del segundo bloque que se vayan incorporando a la Mesa.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS ESTIBADORAS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES, ANESCO (VIDAL NIEBLA). (Número de expediente 219/000374.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores, comenzamos el segundo bloque de organizaciones empresariales e institucionales. Tiene la palabra, en representación de la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarios de Buques, Anesco, don Javier Vidal Niebla, su presidente.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS ESTIBADORAS Y CONSIGNATARIOS DE BUQUES, ANESCO (Vidal Niebla)**: En primer lugar, quiero agradecer las palabras de la secretaria de Estado, doña Concepción Gutiérrez, cuando habla de la actual eficiencia portuaria, que entiendo que en buena parte se debe a la puesta en funcionamiento del 4º acuerdo marco que tenemos en la actualidad. Por otra parte, quiero aclarar que nuestras enmiendas están basadas en el proyecto de ley que entró en el Parlamento el 30 de marzo de 2009.

Agradecemos la oportunidad de intervenir en el trámite de audiencia sobre el proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003. Los empresarios de los puertos somos conscientes de que operamos en un territorio que no nos pertenece: es de todos, del Estado, en definitiva, lo que supone que nuestra actividad esté mucho más regulada que la general de otros sectores empresariales. Es un proyecto de ley que modifica una tan reciente como la aprobada por las Cámaras legislativas en el no lejano año 2003. Está destinada necesariamente a producir una inquietud entre el empresariado del sector, sometido durante los últimos años a múltiples iniciativas que no siempre han devenido en cambios legislativos, pero han producido algunos conflictos y han generado incertidumbre.

Si hacemos un poco de historia, el Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de marzo, zanjó un grave disenso entre los sindicatos de estibadores y el Gobierno. Los primeros defendían la estabilidad de su empleo, la adecuada cobertura de sus derechos pasivos, la exclusividad de su función al servicio público y, con él, a la economía española. Anesco y el empresariado portuario representado por nuestra organización tenían la imperiosa necesidad de reducir los costos de los servicios de la estiba, empujados a ello por nuestros clientes y, en definitiva, por la situación económica que nos obligaba a competir en las mejores condiciones posibles.

A esos efectos, pugnábamos por liberalizar las actividades portuarias, de modo que estas fueran prestadas libremente por las empresas que concurrieron a ello, ofreciendo las garantías de idoneidad y solvencia necesarias. El Real Decreto 2/1986 cambió significativamente la situación. Así, en cada puerto de interés general fue constituida una sociedad de estiba con mayoría pública —51 por ciento—, pero sostenida exclusivamente por las empresas que operaban la estiba en cada uno de los puertos de interés general. Los trabajadores censados en la vieja OTP y los que en el futuro fueron contratados serían, de la relación laboral especial, los pertenecientes a la sociedad de estiba y, de relación laboral común, los integrados a jornada completa en cada una de las empresas estibadoras, y la suma de ambos constituiría el colectivo portuario. No fue fácil constituir las sociedades de estiba, ya que muchas de ellas nacían con un pasivo tan voluminoso por su excesiva carga de personal que no era preciso ser adivino para colegir que la función de la estiba y la transferencia a terceros del costo del servicio resultaría imposible, porque pondría a algunos puertos fuera del mercado marítimo portuario. En estos momentos nos encontramos ante una oportunidad, posiblemente irreplicable, que es la de poner las bases de lo que serán los puertos españoles en el futuro inmediato, así como establecer las pautas que marquen la actividad empresarial en el sector en el mismo arco de tiempo.

Como empresarios portuarios vemos día a día que nuestros retos de futuro no se encuentran en competir con nuestro colega establecido en el puerto vecino o en el puerto de una comunidad autónoma cercana. Nuestro directo competidor es el empresario establecido en un puerto comunitario que, al igual que nosotros, lucha lícitamente por captar tráfico. En el marco del mercado único, la situación geográfica es un valor cada día más considerado. No podemos obviar que en el tráfico marítimo internacional las economías de escala son un hecho de especial relevancia y todo lo que sea reducir costos, y más en momentos actuales de depresión mundial, es un factor que se analiza pormenorizadamente. Los puertos se han convertido en un engranaje que está generando desde hace décadas un importante valor añadido a la economía en su conjunto. Sería ocioso comentar por mi parte lo que significa en creación de empleos directos e indirectos la actividad portuaria. Pero todos conocemos que una ciudad con puerto es una ciudad rica en el sentido ya expuesto de que genera trabajo y consiguientemente riqueza para la sociedad a la que sirve.

A lo largo de las distintas intervenciones oiremos multiplicidad de criterios y opiniones, todos ellos dignos de la máxima atención y de los que sin duda alguna obtendremos interesantes conclusiones. Pero los empresarios, en el sentido de ser uno de los motores de la inversión y consolidación de la actividad portuaria, debemos propugnar un desarrollo armónico del puerto con unas reglas de juego perfectamente claras y definidas con el fin primordial de tratar de ser altamente compe-

titivos en el marco de la economía de mercado, de acuerdo con lo que establece el artículo 38 de nuestra carta magna.

Los acuerdos reguladores de la estiba han sido, tres de ellos de eficacia general y el último de eficacia relativa, es decir, solo obliga por imperio de una sentencia de la Audiencia Nacional a las empresas y trabajadores que lo han firmado. En este último acuerdo no fue posible la eficacia general. Fundamentalmente por dos razones: discrepancias entre Anesco y Puertos del Estado sobre el ámbito a pactar, y la decisión legal de que las sociedades de estiba fueran de mayoría y competencia privada, corriendo el empresariado con el riesgo y no solo con los gastos, sino también con la plena responsabilidad en la función de la estiba ya que la ley había devuelto a la Autoridad Portuaria su natural papel como celador del interés público sin necesidad de sufrir contaminación alguna por su implicación en la actividad diaria de la estiba. Para nosotros ha sido determinante el hecho de que la Ley 48/2003, que ahora pretenden ustedes reformar, nos confiriera la plena titularidad dominical de las sociedades de estiba, denominadas ahora APIE, transfiriéndonos la plena responsabilidad en el riesgo y ventura de éstas. No deduzcan ustedes de mis palabras que estamos satisfechos de lo obtenido. Muy al contrario, nos resta conseguir grandes cambios que en todo caso son tareas del próximo futuro. Como empresarios debemos tener la sensibilidad muy afinada y que nuestro objetivo sea acercarnos en la medida de lo posible y sin falsos espejismos a los puertos líderes del norte de Europa.

A lo largo de mi intervención he citado la necesidad de aceptar esta oportunidad. Permítanme que insista porque de lo que salga de esta Cámara va a depender en gran medida el devenir de nuestros puertos. Los empresarios aspiramos a ser los interlocutores permanentes de las autoridades portuarias asumiendo obligaciones y responsabilidades, materializando inversiones, pero deseamos igualmente ser tratados como compañeros de viaje por parte de las mismas. O dicho de otra forma, que en los puertos de interés general podamos participar en los consejos de administración de las autoridades portuarias con la etiqueta clara y precisa de empresas estibadoras y consignatarias. De otra parte, hemos mantenido con Puertos del Estado una difícil controversia acerca de la obligatoriedad de que las empresas estibadoras posean una plantilla fija de estibadores de relación laboral común del 25 por ciento. Hace veinte años Anesco pensó que ello resultaría racional y satisfactorio para la prestación del mejor servicio portuario. Hoy creemos por el contrario que es innecesario y que la plantilla fija debe ser determinada en cada puerto y fijada en el pliego de concesiones del servicio de acuerdo con las características de éste a tenor de la naturaleza de la actividad del puerto. A la postre somos nosotros mismos quienes sostenemos la plantilla de cada APIE y es evidente el carácter discontinuo de la actividad. La imposición del 25 por ciento de manera indiscriminada solo

redundaría en un claro incremento de los costos de las estiba.

Como no dispongo de tiempo, fío a la lectura de cada una de las correcciones que hemos propuesto a los títulos I y III del proyecto de ley, solicitando que sean aceptadas porque solo pretenden en la mayoría de los casos perfeccionar técnicamente el redactado del proyecto; y en otros casos, incorporamos a nuestras respectivas propuestas los criterios generales que me he permitido defender en esta exposición ante ustedes. Manifestamos en su día a Puertos del Estado nuestro deseo de colaboración. Pero creíamos que para plasmar esto de manera más eficaz era conveniente que desterráramos ambigüedades, produjéramos certidumbres y en general que no contribuyéramos a incrementar los costes de la operativa portuaria, sino a minimizarlos en beneficio de la economía española.

En relación con el título I, hemos tratado por todos los medios de evitar el encarecimiento, vía tasas, de la estiba portuaria y demandar legítimamente nuestros derechos tratando de que no se produjera ambigüedad alguna en la determinación del valor de las concesiones, desterrando cualquier incertidumbre que pueda convertir en arbitrario el desarrollo de una concesión sobre la que —no lo olvidemos— se han producido grandes inversiones privadas con la expectativa de legítimos beneficios que trascienden normalmente el periodo de la concesión misma. Nos gustaría que el redactado de los diferentes artículos del título I consolidaran la tesis de que un puerto debe bastarse por sí mismo. Pero desterramos la concepción que ha predominado hasta ahora durante los últimos años, al margen del color político de los gobiernos, atribuyendo al puerto la condición de negocio elástico y la creencia de que las tasas, sean cuales fueren, pueden ser absorbidas por la actividad portuaria sin mayor problema. Eso no ha sido nunca así y hoy, cuando registramos una clara merma de nuestra actividad, lo es menos que nunca.

No quiero dejar pasar esta oportunidad sin reiterar la necesidad de que la norma que salga de esta Cámara contenga los instrumentos jurídicos necesarios para que cada Autoridad Portuaria tenga la autonomía suficiente y la flexibilidad para determinar en cada caso las necesidades de cada puerto y arbitrar los medios necesarios para lograr una mayor competitividad.

Me he referido con anterioridad a las enmiendas que hemos propuesto tanto al título I como al título III, y es obvio por el tiempo de que dispongo que no puedo hacer una lectura detallada de cada una de ellas. Espero que SS.SS. lo hayan hecho ya y entiendan que las mismas se han propuesto en el ánimo de mejorar los costos de la operativa y al mismo tiempo que nos permitan ser, en el entorno en el que nos movemos, competitivos. Reitero esta expresión porque creo que en ello está la base de nuestra realidad portuaria. Y en cuanto al título III, es evidente que apostamos por las APIE y por mantener un modelo único desterrando de los puertos de interés general la fácil tutela con que nos hemos desenvuelto

durante muchos años, dominada por la mayoría pública del Estado en la administración de las sociedades de estiba. Es nuestro negocio, es nuestra responsabilidad y debemos hacer frente a ello con todas las consecuencias, soportando los riesgos y afrontando autónomamente, en negociación con los sindicatos, las muchas complejidades de nuestras relaciones laborales. Ello no obsta para que la Autoridad Portuaria correspondiente cele por la prestación de un servicio básico o público y en ejercicio de sus deberes mantenga sobre la acción de las empresas la atención inevitable que una gestión como la nuestra exige. Sin embargo, encontramos innecesario que la norma permita que la administración portuaria forme parte del accionariado de empresas, siendo a este efecto juez y parte, cuando procurar la competencia debe hacerse por otros medios más claros y menos conflictivos que este último. Quiero manifestar nuestra voluntad, porque trabajamos en puertos de titularidad estatal, de colaborar plenamente con los poderes públicos con lealtad y eficacia para que ello redunde en beneficio de nuestras empresas y del sector.

Por último, sería necesario conocer los cambios o modificaciones al texto del proyecto de ley actual pactado entre los grupos mayoritarios de esta Cámara, si los hubiese, antes de enviar nuestras definitivas enmiendas.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES, ANAVE (UTOR MARTÍNEZ). (Número de expediente 219/000375.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (Anave), don Juan Adolfo Utor.

El señor PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES ANAVE (Utor Martínez): Señor presidente, señorías, señoras y señores, quiero comenzar agradeciendo muy sinceramente la invitación del presidente de la Comisión de Fomento, don Salvador de la Encina, para que Anave participe en esta sesión parlamentaria, y felicitarle por la iniciativa de organizar estas comparecencias. No conocemos un precedente similar en relación con la legislación sobre puertos o transporte marítimo, pero nos parece muy positivo que se dé a las principales organizaciones empresariales afectadas, la oportunidad de expresar sus puntos de vista.

Inicialmente, haciendo referencia a las anteriores intervenciones y después de la entrada de Javier Vidal, presidente de Anesco, quiero hacer una pequeña referencia a un término que se ha venido repitiendo en todas las intervenciones, empezando por la propia secretaria de Estado, por el presidente de Puertos del Estado y los distintos presidentes intervinientes. Es la palabra eficiencia. Eficiencia, competitividad, liberalización, flexibilidad, son términos en los que todos estamos de

acuerdo, pero creo que no vamos a estar muy de acuerdo en el concepto o en la aplicación de esa eficiencia. Yo no creo que el paradigma de la eficiencia sea el 4º convenio marco. **(Rumores.)** Además de ello, tendremos que trabajar en muchas otras cosas.

La Asociación de navieros españoles (Anave), que presido, defiende los intereses de los transportistas marítimos que somos, junto con los cargadores, los principales usuarios de los puertos. De ahí que esta modificación legal nos afecte de forma muy directa y relevante. Anave no solo tiene una representatividad prácticamente total en este sector en España, sino que participa muy activamente en las organizaciones internacionales del mismo hasta el punto de que el anterior presidente de Anave es hoy el presidente de la asociación de navieros europeos (ECSA). Por ello creemos poder manifestar aquí el punto de vista general del sector naviero sobre este proyecto. Desde la época de la elaboración de la Ley 48/2003, que ahora se pretende modificar, Anave siempre ha manifestado que los puertos y los servicios portuarios tienen una gran importancia para la economía española tanto por sí mismos como por la incidencia en la calidad y en los costes del transporte de importación y exportación y, por ende, en la competitividad de la industria española. Por este motivo mantenemos que los puertos españoles precisan de un marco económico que promueva al máximo su eficiencia. Por consiguiente, yo quiero felicitar expresamente a los dos partidos mayoritarios en este Congreso por su reciente acuerdo de principio para consensuar el texto de esta ley. Estamos seguros de que ello ha de ser muy positivo para el desarrollo del transporte marítimo en España y de nuestros puertos y en la medida de lo posible quisiéramos que este acuerdo contase con el apoyo de otros partidos.

Dicho esto, que me parecía importante, y dado que el tiempo de que dispongo es muy limitado, voy a concentrarme, si ustedes me lo permiten, en varios aspectos muy concretos del proyecto de ley, en el bien entendido de que tengo que referirme al texto que ha tenido entrada en el Congreso. Fundamentalmente son tres cuestiones las que voy a abordar. Una la que hace referencia a las tasas y a sus bonificaciones, otra a la estiba, a la que ya se ha hecho referencia, y finalmente a un tema importante también para nosotros que es el régimen de responsabilidad por faltas a la tripulación.

En primer lugar, debo referirme al artículo 3 del título I, que regula las tasas por los servicios prestados por las autoridades portuarias, que es el que afecta más directamente a los usuarios navieros. Sobre el mismo quiero manifestar lo siguiente. Aunque nos resulten familiares los esfuerzos de los cuatro o cinco principales puertos por captar los tráficos de las grandes líneas internacionales de contenedores, ello no debe engañarnos. En nuestro país, y con pocas excepciones, la gran mayoría de los tráficos son cautivos de un determinado puerto. Este es el caso de todos los tráficos de graneles, tanto sólidos como líquidos y de todos los

servicios regulares de cabotaje nacional, especialmente los servicios de pasaje y mixtos de pasaje y carga.

Por ello nos preocupó que el proyecto propugnase conceder a las autoridades portuarias la facultad de poder fijar las cuantías de sus tasas y una de nuestras propuestas de enmienda solicita que se establezca un mecanismo de protección que evite subidas excesivas sobre los tráficos cautivos. Aquí también me atrevo a decir que cuando se habla de flexibilidad, evidentemente se da a entender que siempre se habla de flexibilidad de la baja y siempre se está tratando de dar a entender que las tasas pueden bajar. Evidentemente, a los usuarios y a los navieros que pagamos las tasas nos preocupa que esa flexibilidad pueda suponer una bajada para unos tráficos y una subida para otros. Evidentemente apuesto por la flexibilidad siempre que solo tuviera una dirección, es decir, hacia abajo y en eso estaría de acuerdo con todos los presidentes de las autoridades portuarias. Sin embargo, por lo que se ha anunciado públicamente del mismo, entendemos que el acuerdo entre PSOE y PP iría en la línea de que las tasas se apliquen de forma prácticamente homogénea por todas las autoridades portuarias, sin perjuicio de que exista un margen limitado de variación o la posibilidad de bonificar a determinados tráficos para promover su desarrollo. Esto nos parece sin duda un enfoque acertado que apoyamos. Por la misma razón no nos parece adecuado que la posibilidad de aplicar bonificaciones en las tasas para promover el desarrollo de determinados tráficos prevista en el artículo 19.3 del proyecto venga limitada a una relación cerrada de ellos, de la que quedan excluidos precisamente los tráficos potencialmente cautivos. En consecuencia, en otra de nuestras propuestas de enmienda pedimos que dicha relación se elimine o se amplíe para incluir los posibles tráficos cautivos. Más aún la experiencia nos indica que actualmente existen divergencias muy notables en las interpretaciones que las diferentes autoridades portuarias hacen de la Ley 48/2003 en materia de tasas. Esto genera una inseguridad jurídica notable en las empresas navieras e incluso puede conducir a fenómenos de distorsión de la competencia, lo que es muy serio, teniendo en cuenta que se trata de tasas, de ahí que otra de nuestras propuestas concretas de enmienda solicite que se encomiende expresamente al organismo público Puertos del Estado el papel de emitir aclaraciones que faciliten una interpretación lo más uniforme posible por parte de todas las autoridades portuarias.

Siempre sobre las tasas se ha alegado que la Comisión Europea ha dictaminado que las actuales bonificaciones a los tráficos insulares de corta distancia con la Unión Europea resultan contrarias a la normativa comunitaria y por ello se considera necesario eliminarlas. Posteriormente, y ante la protesta manifiesta del Gobierno de Canarias, se ha dicho que posiblemente el carácter ultraperiférico de las islas Canarias podría justificar un tratamiento diferenciado. Lo cierto es que las actuales bonificaciones por razón de insularidad pretenden compensar el extracoste de la misma y tienen todo el funda-

mento con arreglo al artículo 138 de la Constitución española y a los estatutos de autonomía de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Su derogación sin más conduciría a que en algunos tráficos las tasas podrían multiplicarse por cinco y el impacto de este aumento puede ser tan importante que no resulta admisible, especialmente teniendo en cuenta que su eliminación no se debería a la voluntad del Gobierno, sino, como queda dicho, a su inadecuación a las normas de la Unión Europea.

Otro bloque de estas bonificaciones tienen como fin promover el desarrollo del tráfico marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, un instrumento de la política de transportes de la Unión Europea para conseguir un sistema europeo de transporte más sostenible, objetivo que cuenta con el apoyo expreso del Ministerio de Fomento español. Además, hay que tener en cuenta que la actual Ley 48/2003, que entró en vigor a los efectos de tasas en 2005, supuso aumentos importantes de las mismas, especialmente en la tasa del buque. Los navieros difícilmente podemos asumir nuevas subidas, mucho menos del importe que resultaría de eliminar estas bonificaciones y menos aún en la actual situación de la economía, teniendo en cuenta que este aumento de tasas finalmente repercutiría sobre los usuarios, en definitiva, sobre los residentes en las islas Baleares, en las islas Canarias, en Ceuta y Melilla, que serían los destinatarios finales de estas hipotéticas subidas. Por tanto, pedimos que se instrumenten en la ley otros mecanismos que siendo compatibles con la normativa comunitaria permitan mantener los actuales costes en todos los tráficos que actualmente las disfrutan y esencialmente con los valores actuales. Aunque pueda resultar laborioso, ello es, a nuestro criterio, posible. Así, aunque las normas de la Unión Europea no permitan diferenciar en función de los orígenes o destinos de los tráficos cabría diferenciar, por la frecuencia de los servicios, tipo de buque, etcétera. También se podría ampliar el concepto de autopista del mar, definido en la ley, y hacer uso del mismo para introducir elementos de compensación a ciertos tráficos. Por otra parte, las bonificaciones de las tasas por calidad y prácticas medioambientales que se proponen en el artículo 19 a las empresas navieras en la tasa del buque, en ambos casos del 3 por ciento, son muy inferiores a las aplicables a los titulares de concesiones de terminales portuarias, que son del 10 y del 15 por ciento. No entendemos esa diferencia y por ello proponemos igualar ambas bonificaciones. Finalmente, nos parece necesario aclarar la redacción de las tarifas por recogida de residuos, artículo 80, que actualmente da lugar a interpretaciones muy diversas y muchos problemas a las empresas navieras. Lo que pedimos es simplemente la aplicación literal de la directiva comunitaria sobre este tema o sobre esta materia.

En otro orden de cosas —segundo tema—, es ineludible referirme al servicio de estiba. Desde nuestro punto de vista, como usuarios del mismo, la relación prestaciones-coste de este servicio es manifiestamente mejo-

rable y se debería hacer lo posible por mejorarla. Por su elevada incidencia en el coste total de la escala portuaria a nuestro entender el régimen laboral especial en que se presta no es ni mucho menos positivo para que se mejore en este campo, como tampoco lo es la existencia de cupo o *pool* cerrado de trabajadores con la exclusiva de la oferta de mano de obra en cada puerto. Por el contrario, no nos parece especialmente relevante que la forma jurídica que adopte la entidad que gestione dicho *pool* sea una sociedad estatal, una agrupación de interés económico o una sociedad mercantil de otro tipo, pero sí abogaríamos porque, cualquiera que fuese dicha figura societaria, la autoridad portuaria tuviese una participación en la misma. De lo contrario se estaría poniendo esa exclusividad en manos de entidades totalmente privadas lo que, como ha señalado la Comisión Nacional de Competencia, podría ser contrario a las normas sobre defensa de la competencia. Cabe recordar que el pasado mes de junio la Audiencia Nacional resolvió que el ámbito personal y funcional pactado por las partes en el IV Acuerdo marco de estiba invadía terrenos que excedían a los trabajadores y empresas estibadoras, por lo que fue declarado nulo en buena parte de su articulado. La presencia de la autoridad portuaria podría, a nuestro entender, evitar que se den casos análogos a nivel de puertos singulares.

Por todas estas razones, entendemos que la regulación del servicio de estiba requeriría de una revisión en profundidad. Hay aspectos claramente obsoletos, como la composición de los equipos de trabajo o manos portuarias, pero pensamos que dicha reforma debería ser el resultado de una negociación y acuerdo entre las partes más directamente afectadas. Por ello, en nuestras propuestas de enmiendas nos hemos limitado a proponer un nuevo artículo 79bis, para que los horarios de comienzo de la jornada de trabajo de los trabajadores portuarios se adapten a los de los buques y se facture únicamente por las horas reales trabajadas. Esto parece bastante razonable y bastante lógico, pero difícilmente va a ser posible, como todos sabemos. Pedimos que ello se aplique, como mínimo, a los buques que realicen escalas de duración no superior a las doce horas. Finalmente, y dado que el proyecto incluye la modificación de algunos aspectos de la Ley 27/1992, de puertos del Estado y de la marina mercante, proponemos modificar el régimen de responsabilidad por faltas de la tripulación, recogido en el artículo 118.2.b) de la Ley 27/1992, cuya redacción es, a nuestro entender, manifiestamente contraria a los principios básicos de derecho sancionador y han dado lugar ya en su aplicación a serios problemas.

Termino, señor presidente, reiterándole mi agradecimiento por este ejercicio de transparencia. Hemos redactado una serie de posibles enmiendas concretas al articulado del proyecto que esperamos puedan recibir su respaldo y el respaldo de la Comisión. Estaremos a su entera disposición durante la tramitación de esta ley para cualquier duda o cualquier pregunta que puedan tener los distintos grupos parlamentarios al respecto.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO, DEL CONSEJO SUPERIOR DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (PIÑEIRO GARCÍA-LAGO.) (Número de expediente 219/000376.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra don Modesto Piñeiro, presidente de la Comisión de Transporte Marítimo del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO, DEL CONSEJO SUPERIOR DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN (Piñeiro García-Lago):** Señor presidente, señorías, ponentes, representantes de la comunidad portuaria, como el resto de mis compañeros ponentes quiero expresar mi agradecimiento a esta Comisión por permitir dirigirnos a ella y participar en la exposición del criterio de las cámaras de comercio, industria y navegación de España, sobre el proyecto de modificación de la Ley 48/2003. En relación con este proyecto de modificación, desde el Consejo Superior de Cámaras hemos querido recoger la opinión de todas las cámaras de comercio con implantación en las zonas portuarias del Estado. Han sido muchas las aportaciones, y a favor de la brevedad y del tiempo de que disponemos creemos conveniente formular algunas de ellas, no es posible hacerlo todas, aunque algunas también han sido ya tratadas por anteriores ponentes.

La ley 48/2003, atribuyó un impulso a la administración de los puertos bajo criterios empresariales que se han demostrado útiles para el conjunto de la economía, dada la importancia que tiene la actividad portuaria en el desarrollo de la actividad comercial e industrial de los territorios. El artículo 1 de la Ley 48/2003 proclamó principios de una gran trascendencia y novedad, como la autonomía de gestión económico financiera de los organismos públicos portuarios, la autofinanciación del sistema portuario, la optimización de la gestión económica, la competencia entre los puertos de interés general, la libertad tarifaria, la mejora de la competitividad de los puertos de interés general o el fomento de la participación de la iniciativa privada. La principal preocupación del proyecto de ley de modificación es la de garantizar la autofinanciación, planteando temas de suficiencia tributaria y presupuestaria y dejando en segundo plano consideraciones sobre la forma en que su actividad afecta al desarrollo y bienestar del entorno económico privado que se sirve o puede servirse de la actividad portuaria. Es fundamental que el sistema portuario cumpla su función en el conjunto de la economía que se relaciona con él territorialmente.

En la exposición de motivos se hace referencia a la autofinanciación, posibilidad de tener diferentes tarifas, tasas de autosuficiencia en inversiones y amortizaciones. Esto que en principio pudiera parecer lógico, va en

contra del derecho de igualdad y competencia que intenta plasmar en la ley, ya que los puertos que en la actualidad estén mucho más dotados de infraestructuras o de activos y dotados de importante cuota de tonelajes sobre contenedores, dispondrán de ventajas, tanto operativas como de gestión de tarifas, tasas y bonificaciones. Por tanto, se penalizará a los puertos más pequeños. Al igual que se realiza la evaluación final de los terrenos de cada área portuaria para establecer la tasa de ocupación, debería realizarse una tasación estructural previa que derivase en un tratamiento singular ponderativo que paliase el déficit competitivo entre puertos. Asimismo, sería preciso armonizar los regímenes jurídicos de aplicación a Puertos del Estado y a aquellos adscritos a las comunidades autónomas, pues, de lo contrario, se promueve una severa desigualdad de derechos y oportunidades entre los distintos concesionarios, en función de la administración pública a la que permanezcan adscritos.

En otro orden de cuestiones, el proyecto dedica una especial atención a la modificación del esquema de tarifas portuarias actualmente existente. La exposición de motivos justifica las modificaciones que se pretenden introducir en la sentencia 185/1995 del Tribunal Constitucional y en un dictamen de la Comisión de la Unión Europea contrario a algunas de las bonificaciones concedidas, de acuerdo con la Ley 48/2003, basada en el hecho de que tales bonificaciones se otorgan en función del origen y destino del buque. Sin embargo, no es procedente la interpretación que de dichos textos hace el proyecto, por lo que se produce en este punto una falta de coherencia entre la exposición de motivos y el articulado. En este sentido, el proyecto centra su enfoque en dos cuestiones técnicas que penalizan la gestión de los servicios portuarios: tarifas por la puesta a disposición de las infraestructuras y gestión de los servicios portuarios prestados por empresas privadas. No obstante, la modificación de la ley incide principalmente en el segundo punto, resaltando la fiscalización de gestión, la imposición de mano obra y altos costos de personal, pretendiendo su prolongación e incluso ampliación en el tiempo. Poco o nada se contempla sobre la gestión y optimización de los servicios públicos desarrollados por las autoridades portuarias. En la línea argumental del punto tres de la exposición de motivos, en cierta manera se arremete contra las empresas habilitadas para prestar un servicio, habiendo acreditado las condiciones establecidas en los pliegos porque da lugar, según se dice textualmente, a desinterés por la prestación del servicio, segmentación y cartelización del mercado, si este tiene la suficiente dimensión, con la consiguiente eliminación de la competencia o de competencia salvaje, que termina afectando a la calidad de los servicios y provocando la huida final de los competidores menos resistentes. Se insta a las autoridades portuarias por la renovación de los prestadores de servicios portuarios, proponiendo que el plazo en las autorizaciones y concesiones sea el más corto posible. De hecho, en este proyecto de ley se reducen los períodos de las autorizaciones, lo que enten-

demos va en contra de abaratamiento de los servicios aducidos, dado que se reduce el período de amortizaciones e ineludiblemente llevará a un mayor costo operativo.

Por otra parte, en una clara intención de tener presencia en los sistemas operativos del puerto y con referencia a las agrupaciones portuarias de interés económico, resultado de la obligada transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba, según quedó recogido en la Ley 48/2003, y que en algunos casos se cumplió tarde y en otros se ha ignorado, se quiere dejar opción a establecer sistemas paralelos en función a criterios de cada puerto, lo cual no puede ser más que motivo de conflictos entre puertos, autoridades portuarias, sindicatos y comisiones mixtas paritarias, ya que realmente habría dos posibles formas de interpretar una misma situación o problema. Por otro lado, la imposición del 25 por ciento en relación laboral común de manera indiscriminada solo redundaría en un claro incremento de los costos de estiba. Creemos que no es necesario este porcentaje, ya que son las mismas empresas las que sostienen las plantillas de las APIE. En una situación de exclusividad en la prestación del servicio de estiba a favor de los trabajadores portuarios que no se modifica en esta ley en ningún sentido, se hace necesaria una mayor liberalización. Ya que la plena liberalización del sistema no parece posible, la introducción de alternativas como la autoprestación en determinadas terminales o servicios puede ayudar a aumentar la competitividad de nuestras empresas. En cuanto a las zonas y depósitos francos creados a partir del año 1910 por diversas instituciones oficiales y como entidades sin ánimo de lucro, se han constituido como instrumentos facilitadores del comercio internacional, constituyéndose en elementos fundamentales del desarrollo económico de sus zonas de influencia. Dichas zonas y depósitos francos se encuentran dentro de los recintos portuarios. Si bien, a lo largo del pasado las operaciones en las mencionadas zonas y depósitos no se han considerado incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, en el actual anteproyecto de ley no queda claramente definida la no sujeción a las normas que regulan este servicio de manipulación de mercancías, por lo que es necesario incluir en el artículo 77, en su punto 3, un nuevo apartado j) con la inclusión del texto: las operaciones desarrolladas en las zonas francas y depósitos francos. De esta manera, mediante la exclusión, queda claro que las zonas francas nunca han estado ni estarán sujetas a las normas de las sociedades de estiba.

Con relación a las tasas, en general, la revisión anual se basa en porcentajes de IPC, lo cual debería completarse con una referencia a uno o varios coeficientes de productividad industrial, crecimiento económico o, en los momentos actuales, coeficientes de deflación; es decir, darles a las revisiones una perspectiva más real que la puramente de inflación. Asimismo, las cámaras sugerimos modificar el antiguo artículo 17.2, que recoge la relación de instituciones exentas del pago de la tasa

de aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios, de cara a que se incluya expresamente a las cámaras oficiales de comercio, industria y navegación. La finalidad de esta modificación es que las cámaras de comercio puedan beneficiarse de la exención de esta tasa aplicada a las administraciones públicas y otras entidades sin fines lucrativos y corporaciones de derecho público, para aquellas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y sean de interés educativo, investigador, cultural y social o deportivo. Las cámaras, ya desde su origen, están directamente vinculadas con la navegación y, por lo tanto, con la actividad portuaria. Igualmente, se sugiere modificar el antiguo artículo 19.9 de la ley, donde se recogen las bonificaciones a aplicar sobre la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario, de cara a incluir expresamente en su apartado d) qué instituciones pueden acogerse, de modo que también queden comprendidas las cámaras de comercio.

La orden FOM 818/2004, de definición de conceptos, condiciones, escalas y criterios para la aplicación de las tasas portuarias y sus bonificaciones, de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, recoge, en su artículo 4, las condiciones para la aplicación de esta bonificación, recogiendo expresamente que se aplicará a las cámaras de comercio. La Ley 48/2003, actualmente en vigor, establece en su artículo 27.4 una serie de bonificaciones aplicables a la cuota de la tasa del buque, del pasaje y de la mercancía, motivadas en el alejamiento y la insularidad. El proyecto de modificación de la ley establece, en su exposición de motivos, la necesidad de compensar la lejanía de Canarias con respecto al territorio continental, compensando de este modo la insularidad del Archipiélago. Sin embargo, en el proyecto de modificación, en el articulado relativo a las tasas, ha quedado suprimido cualquier tipo de bonificación hacia las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Las cámaras solicitamos que en los artículos correspondientes del proyecto se incluyan las previsiones que recoge actualmente el artículo 27.4. También cabe destacar la singularidad de dos puertos: el de Sevilla, que es el único puerto interior de España y el único puerto natural cuya peculiar ubicación le impide competir en igualdad de condiciones con otros puertos de exterior; y el puerto de Algeciras, ya que es el único del sistema portuario español con una competencia desleal de otro puerto extranjero, Gibraltar; competencia desleal en los aspectos comerciales, fiscales, medioambientales y de seguridad, así como en lo relativo al cumplimiento de cualquier tipo de normativa europea, y también por la competencia que supone la situación en un entorno muy próximo como es el desarrollo del puerto de Tánger-Med, de Nador y otros, proyectos estratégicos para sus gobiernos, algunos de los cuales gozan del apoyo de la Unión Europea. Las cámaras consideramos que la singularidad y situación estratégica de estos puertos debe-

rían ser objeto de bonificaciones, al igual que los puertos de las islas, para compensar su situación y realidad.

También ha que resaltar la importancia del sector náutico deportivo, especialmente en determinadas zonas, como sector estratégico para el desarrollo productivo. Más allá de la faceta de ocio, involucra a un numeroso entramado de actividades industriales, innovadoras, deportivas, sociales, servicios turísticos, etcétera, todos ellos generadores de empleo. Por ello, entre otros aspectos sería conveniente que a lo largo del articulado se estableciese un tratamiento singular o simplificado para determinadas materias relacionadas con al actividad náutica; por ejemplo, para los buques o embarcaciones de recreo atendiendo a la finalidad del uso y no a su eslora. El papel de las instalaciones náuticas deportivas de competencia estatal, en la redacción actual de este proyecto de ley así como en la vigente legislación aplicable, queda reducida a un papel de meros contribuyentes y recaudadores de recursos para la cuenta de ingresos de las autoridades portuarias donde están encuadradas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Piñeiro, tiene que ir concluyendo.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE MARÍTIMO, DEL CONSEJO SUPERIOR DE CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN** (Piñeiro García-Lago): Concluyo ya.

Lógicamente, el legislador, entendiendo y atendiendo a que las instalaciones náuticas son de competencia autonómica, no ha caído en la cuenta de que hay un importante reducto de estas que siguen encuadradas en el ámbito de competencia estatal, y que están huérfanas de un desarrollo normativo similar y armonizado con las normativas autonómicas desarrolladas. También querríamos solicitar que en los consejos de administración designados en representación de las cámaras de comercio, industria y navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes queden representadas todas las cámaras de comercio del ámbito territorial de la Autoridad Portuaria que cuenten con instalaciones portuarias.

Por último, nos gustaría realizar las siguientes consideraciones finales. Cualquier cambio legislativo debería siempre contemplar tres objetivos estratégicos orientados con el incremento del valor añadido de los servicios, con el aumento de la competitividad y la profesionalización y liberalización de los agentes intervinientes. A este fin se debería incidir en el desarrollo de la ley en los siguientes aspectos: liberalizar al máximo la prestación de los servicios portuarios básicos como medida que favorecerá la captación de nuevos tráficos; hacer un ejercicio de compromiso público sobre el fin último de buscar la reducción del coste de paso de la mercancía por los puertos con unos modelos de simulación previos, si así se requiriese, y reflejar el papel relevante de los

cargadores en el negocio marítimo portuario con su protagonismo en el desarrollo del texto y su presencia en los distintos foros de gestión.

Termino expresando la plena disposición del Consejo Superior de Cámaras y de las cámaras de comercio de España, dentro de la función consultiva que nos tiene encomendada la ley, para colaborar con esta Comisión así como con Puertos del Estado y con el resto de organismos públicos en cualquier tema que así se nos solicite.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES (GONZÁLEZ GIL DE BERNABÉ).** (Número de expediente 219/000377.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación va a intervenir el secretario general de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, don José Manuel González Gil de Bernabé.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES** (González Gil de Bernabé): Deseo agradecer en representación de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores la invitación que se nos ha cursado para participar en estas jornadas informativas parlamentarias enfocadas al sector marítimo portuario, a fin de poder conocer las posiciones y puntos de vista sobre la reforma de la Ley 48/2003, del régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Inicialmente, deseo manifestarles que el 4 de abril de 2005 se recibió en la federación nacional un anteproyecto de la mencionada ley, al que se realizaron las oportunas observaciones que fueron remitidas al presidente del ente público Puertos del Estado el 8 de abril del mencionado año. La federación nacional, en las observaciones que realizaba, manifestaba su disconformidad por la supresión, en el apartado 2) del artículo 16, de lo que recoge la Ley 48/2003, del régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en su artículo 25, referente a las tasas de la pesca fresca que textualmente manifestaba: El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión: tasa de la pesca fresca al tipo de... Leído el anteproyecto que se está discutiendo ahora en esta sede parlamentaria, comprobamos con gran satisfacción que en el artículo 16 sobre la tasa de la pesca fresca, la T4, se recoge, en el apartado 2b), el contenido literal de lo recogido en el artículo 25 de la Ley 48/2003. No debemos olvidar que existen antecedentes históricos en relación con las modificaciones en la repercusión de la tarifa G4 que motivaron quejas de las cofradías que en su momento fueron atendidas. El anteproyecto actual recoge, en el artículo 10, referente a las tasas de ocupación, que cuando el titular de la concesión o autorización

sea una corporación de derecho público, cuya actividad se encuentra directamente vinculada con la actividad portuaria, el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a las tasas.

Somos conscientes de que el sector pesquero viene atravesando una profunda crisis que ha ocasionado una reducción importante en nuestra flota pesquera, con importantes repercusiones en la actividad de numerosos puertos. En algunos casos ha influido la falta de acuerdos pesqueros, en otros el enfoque totalmente lucrativo por parte de las autoridades portuarias, incremento de las concesiones de las lonjas. Deseamos por ello manifestar la importancia que tienen para las cofradías de pescadores las lonjas y la subasta pública. Más de 70 cofradías que pertenecen a la federación nacional en fechas recientes han decidido constituir la Asociación nacional de lonjas de contratación de pescado, entre cuyos fines principales no solo estará el intercambio de información sobre las experiencias, sobre los precios, sobre la morosidad de los compradores, sino también el planteamiento de agrupar al sector artesanal que diariamente pone un producto de alta calidad en las lonjas y que compete desfavorablemente con las importaciones.

En unos momentos de crisis, con mercados globalizados, si no se actúa coordinadamente se puede producir un incremento de la economía sumergida que a veces parecen demandar los escalones de la cadena de comercialización, al cuestionar y tratar de evitar tener que pujar en las subastas públicas, donde no solo los pescadores se garantizan la transparencia, sino también el Estado, en relación con el cumplimiento de las obligaciones fiscales, sanitarias, etcétera. Aun reconociendo que muchas de las cofradías asociadas no están ubicadas en puertos de interés del Estado, la problemática es semejante; por eso deseamos que el proyecto que motiva nuestra presencia hoy aquí salga con el mayor consenso posible y tenga en consideración las especiales características del sector pesquero, sobre todo en estos momentos de dificultades. No es la primera vez que la federación nacional ha firmado acuerdos con el Gobierno a fin de mantener la competitividad del sector pesquero. A veces, por ejemplo en el último acuerdo firmado el 17 de junio de 2008, quedan flecos como el relativo a la exoneración de la tarifa portuaria, donde se recogía textualmente que se aplicará una bonificación de la tarifa —antigua T4— de pesca fresca en los puertos de interés general del Estado, competencia exclusiva del Estado. Asimismo, se llevarán a cabo los acuerdos necesarios para atender similares bonificaciones en los puertos de competencia de las comunidades autónomas.

Esperamos que, con la aprobación de este proyecto, la repercusión sea favorable para el sector pesquero, que desde las cofradías de pescadores desea el potenciamiento de las lonjas, aunque a veces se mira con preocupación que la Administración actúe como si existiesen compartimentos estancos. Ustedes decidirán próximamente dar luz a este proyecto, que puede ser acogido en gran parte de su contenido favorablemente en las cofra-

días de pescadores. Pero el anteproyecto de la ley de pesca sostenible, que próximamente dictaminará también el Parlamento, puede debilitar el esfuerzo que están realizando ahora con este proyecto, en materia de tasas, de pesca fresca, de concesiones, aspectos muy positivos que pueden verse modificados con ese posterior proyecto de ley que debatirán en esta sede parlamentaria, dado que se pretende modificar el artículo 70.2 de la Ley de Pesca Marítima del Estado, que en el año 2001 aprobó este Parlamento con un amplio consenso. Nosotros deseamos este mismo consenso para este importante proyecto que valoramos muy positivamente.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS (DE SANDOVAL SARRIAS). (Número de expediente 219/000379.)**

El señor **PRESIDENTE**: Compartirán tiempo. En primer lugar tiene la palabra el presidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos, don Gabriel De Sandoval Sarrias.

El señor **PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS** (De Sandoval Sarrias): Señor presidente, señorías, la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos agradece muy sinceramente al presidente del Congreso de los Diputados y al presidente de la Comisión de Fomento su invitación a participar en estas jornadas parlamentarias informativas enfocadas al sector marítimo-portuario. La federación española está formada por las asociaciones de puertos deportivos de Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Galicia, Murcia y Valencia. En los casi 8.000 kilómetros de costa española existen más de 350 instalaciones náuticas y 130.000 amarres dedicados a la náutica deportiva. El objetivo fundamental de esta federación es procurar el desarrollo y mejora de los puertos deportivos en todas las actividades que integran el sector en sus aspectos náuticos, normativos, turísticos, medioambientales y de formación.

De la evolución del sector de puertos deportivos en los últimos treinta años recordamos los años ochenta, que se caracterizaron por un incremento de la demanda de amarres y la existencia de pocas infraestructuras. La Administración apoyó la construcción de puertos deportivos y el incremento de proyectos fue en aumento. A finales de los ochenta y principios de los noventa el crecimiento de instalaciones nuevas fue muy superior a la demanda existente y ello provocó, conjuntamente con una caída de la actividad económica, una situación crítica para el sector. El incremento de usuarios y la recuperación de la actividad económica a finales de los noventa supusieron la expansión del sector, que ha durado más

de diez años. Estos años se han caracterizado por la consolidación de las instalaciones existentes y la construcción y ampliación de nuevos puertos. Asimismo, han ido apareciendo nuevos destinos turísticos y competencia de otros países. Pero desde el año 2008 el sector se encuentra en una difícil situación y, en septiembre de 2009, las matriculaciones de embarcaciones han sufrido un descenso del 36 por ciento con respecto a 2008.

La federación española conoce el impacto económico de los puertos deportivos. Por cada puesto de trabajo directo de un puerto deportivo se generan nueve indirectos. En total, en España, los puertos deportivos generan más de 55.000 puestos de trabajo. Por cada euro de negocio en un puerto se generan casi 5 euros de negocio en actividades indirectas en el entorno. Por cada cien amarres —tenemos casi 130.000—, se generan 45 puestos de trabajo directos e indirectos y cada año casi 3 millones de euros en actividades directas e indirectas. Los puertos deportivos son generadores de actividad económica, puestos de trabajo, y sobre todo son puntos de atracción de un turismo de calidad. El potencial de generación de puestos de trabajo y actividad económica es importante si se aplican las medidas que ayuden al sector náutico.

La mayoría de instalaciones náuticas ubicadas en los puertos de interés general —más de cincuenta— han cruzado el ecuador del periodo concesional y en los próximos años se producirá su caducidad. Los cambios legislativos experimentados en los últimos quince años han afectado a las instalaciones náuticas. En la tramitación de las diferentes normas estatales no se ha tenido en cuenta a los representantes de la náutica deportiva. Seis leyes autonómicas de puertos están vigentes y regulan la náutica deportiva de manera diferenciada, y en los puertos de interés general también existen distinciones entre las concesiones según el momento de su otorgamiento; faltan criterios armónicos a nivel nacional. A nivel estatal, el impacto negativo que supuso la Ley 48/2003 en el sector fue muy considerable y, cuando el sector se empezaba a recuperar, nos encontramos con una fuerte caída de la actividad económica.

Señorías, hemos de tener en cuenta que el 90 por ciento del parque de embarcaciones de recreo de España es de menos de 8 metros, y este es el segmento en el que se apoya el sector náutico. La náutica ha de ser popular y accesible y se han de tomar medidas para que ello sea posible. Nuestras propuestas al proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003 son extensas, por lo que las resumiré conceptualmente. Ante todo, mejorar la colaboración y el conocimiento entre autoridades portuarias y los concesionarios; conseguir, si es posible, un estatus propio y diferenciado en la ley; mejora y garantías de cobro en la gestión de las diferentes tasas; cambios en la adjudicación y renovación de las concesiones y que no se basen exclusivamente en criterios económicos, debiéndose tener en cuenta la gestión realizada, el interés social, el deportivo, el turístico y el de impacto econó-

mico; armonización con las diferentes legislaciones autonómicas; potenciación del impacto socioeconómico y el turismo náutico; mejora de la calidad del servicio; ayuda al acceso a la náutica a nuevos sectores de población, sobre todo a la juventud. También hay temas que habríamos de incluir en la reforma de la ley, como son el uso de embarcaciones como vivienda, uso cada vez más habitual; el abandono de embarcaciones; la definición de amarre útil; el estudio de los plazos concesionales y fórmulas de renovación; prórroga de los plazos concesionales en los supuestos de ampliación y mejora de las instalaciones o incremento de servicio; fijación de las limitaciones de responsabilidad para los gestores; señalar y detallar las facultades de autoridad del gestor; facilitar a los operadores portuarios poder incidir en la planificación urbanística del entorno; la integración de las normativas ambientales, de riesgos laborales, protección de datos, de registro de residuos, del plan de emergencia en un único manual de gestión, impidiendo la dispersión reglamentaria y normativa.

Si hablamos de la totalidad del sector en España de la industria náutica de recreo, según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el sector genera más de 5.500 millones de euros y más de 110.000 puestos de trabajo, cifras bastante alejadas de la media de los países europeos occidentales. Por tanto, nuestro potencial es muy grande y el sector náutico puede aportar su grano de arena a la recuperación de la actividad económica. Debemos trabajar juntos para aprovechar esta oportunidad que se nos ofrece, ya que España dispone de unas condiciones naturales inmejorables para la práctica de los deportes náuticos. Estamos en un sector de gran impacto socioeconómico y que fomenta el turismo, que es uno de los motores de la economía española.

Señorías, tengan ustedes en cuenta que el mayor beneficio que se genera para la comunidad es el inducido por la actividad de los puertos deportivos y no por la carga fiscal de cánones y tasas que se repercuten al usuario. El consenso que hemos podido observar entre las diferentes formaciones políticas es una gran oportunidad para realizar una reforma que dé estabilidad al sector durante muchos años y que ayude a dinamizarlo, a crear puestos de trabajo y riqueza para toda la comunidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sandoval Sarrias.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA. REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA (MIR SOLER). (Número de expediente 219/000378.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir este segundo bloque vamos a dar la palabra, en nombre de la Real Federación Española de Vela, al presidente del Real Club Náutico de Barcelona, don Joan Mir.

El señor **PRESIDENTE DEL REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA. REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE VELA** (Mir Soler): Señor presidente, señoras y señores, los clubes náuticos estamos en los puertos del Estado por unas razones históricas. Los primeros puertos que hubo fueron los que ahora son Puertos del Estado. Nuestro club, por ejemplo, es muy antiguo, está yendo hacia los 140 años de historia, y por eso estamos en estos Puertos del Estado, donde necesitamos el mar para realizar nuestra actividad.

¿Qué es lo que hacemos? Nosotros somos asociaciones deportivas sin ánimo de lucro. No somos mejores ni peores que los demás, pero somos distintos. Nosotros tenemos unos socios que no nos piden dividendos a final de año, nos piden que los vestuarios estén limpios, que se hagan regatas y sobre todo que las escuelas de vela sean eficaces. Nuestras escuelas de vela están abiertas a todo el mundo. ¿Cuáles son nuestros socios, por decirlo así, estos socios que no nos piden dividendos, sino náutica? Uno de ellos es el señor Pella, que ha ganado una regata desde Bretaña a Brasil, la Mini Transat, en un barco que no es más grande que esta mesa, de vela naturalmente, solo y en medio del Atlántico. Esto es una tradición náutica. En Australia, tenemos un barco de nuestro club, en el que mi hijo está como tripulante, en Sidney, donde la semana que viene, como algunos de ustedes sabrán, se realiza la regata Sidney-Howard. Allí estaremos nosotros, en el mar de Tasmania, y quizá ganemos. Esto es lo que hacemos. Si ustedes van a un club náutico, verán que hay una especie de bosque de palos de barcos de vela. Es muy distinto, ni mejor ni peor, pero distinto de un puerto deportivo. En un puerto deportivo hay muchos cascos de plástico, muchos barcos de motor. Es muy lícito, pagan sus impuestos, pagan los servicios públicos que usan en sentido privado, pero no cumplen la misión esencial que cumplimos nosotros. Nosotros no somos parquins de barcos, sino creadores de afición.

¿Qué es lo que queremos? Hemos presentado diez alegaciones con cuya lectura no les voy a cansar, las tienen todos ustedes y las conocen, pero de todas ellas hay dos que para nosotros son muy importantes. En la primera pedimos que se nos reconozca como entidad, es decir, que existamos como entidades sin ánimo de lucro deportivas en estos puertos, que existamos como entes. Esto es lo más importante para nosotros, porque no se nos considera así ahora. La otra importante, la número 9, es que, al renovar las concesiones, se tengan en cuenta bastantes cosas. Nosotros teníamos una concesión a 29 años, se nos pasó a 30 y llegará un día que vencerá. En el momento que venza, que no pesen solamente los euros en un lado y que se lleve la concesión el que más euros pone. Tengo un caso flagrante, por ejemplo, el Club Marítimo de Mahón, que tiene muy buena relación con el Real Club Náutico de Barcelona, el nuestro. Hay socios comunes, directivos comunes incluso. La Federación Española de Vela nos concedió una regata, la Copa del Rey nada menos. Era en agosto, preferimos hacerla en Mahón y nuestro Cooper Man quedó en Barcelona,

donde hacemos el Godó, etcétera; en aquel momento nos pareció oportuno hacerlo así. El año pasado no pudimos celebrar la regata. ¿Por qué? Porque hubo una subasta, y un señor se llevó esta concesión. En Mahón nosotros tenemos un club marítimo que no tiene agua, se ha quedado con los vestuarios y con la terraza y no tiene agua. Estas situaciones son muy, muy delicadas. Nos gustaría que en el momento de hacer renovaciones se nos diese alguna preferencia y, al ponderar las ventajas, se tenga presente si nosotros llevamos, aunque sea solo treinta años, con una buena administración de este espacio público y creamos afición y deporte. Esto es lo que estamos pidiendo. Hay otros detalles y otras cosas, pero no les quiero cansar. Hay diez puntos que están bien explicados y que ustedes pueden ver.

Les quiero decir que estoy muy gratamente impresionado por el esfuerzo que todos ustedes están haciendo para dar competitividad a nuestros puertos a nivel mundial, lo encuentro estupendo y, en mi opinión, ustedes están trabajando muy bien. Lo que sí les pido es que no pisemos entre todos el nido de esta afición que somos nosotros, que continúe. Finalmente he de darles a todos las gracias por la sensibilidad que han demostrado al dejarnos hablar en este foro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señor Mir.

Si les parece, señorías, señoras y señores, como vamos bien de horario, paramos quince minutos para que puedan estirar las piernas y tomar un café y todos de vuelta aquí a la 19:00. **(Pausa.)**

— **DEL DIRECTIVO DEL GRUP MARITIM TCB (TERMINAL DE CONTENEDORES DE BARCELONA). EX PRESIDENTE DE ANESCO (PÉREZ MAURA). (Número de expediente 219/000380.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Señorías, nos acompañan en la mesa los representantes de las operadoras terminales portuarias. En primer lugar, como representante de la terminal de contenedores de Barcelona, va a intervenir don Ángel Pérez Maura.

Tiene la palabra, señor Pérez.

El señor **DIRECTIVO DEL GRUP MARITIM TCB (TERMINAL DE CONTENEDORES DE BARCELONA). EX PRESIDENTE DE ANESCO** (Pérez Maura): Señorías, señor presidente de Puertos del Estado, en primer lugar, como han hecho los anteriores comparecientes, quiero agradecerle la posibilidad que nos ha dado a las empresas y creo que a todo el sector en esta iniciativa, que realmente creemos que es muy significativa, de tener en el día de hoy la oportunidad de expresar la opinión de nuestro sector ante esta nueva ley que estamos debatiendo.

No voy a ser excesivamente original en mis comentarios porque con anterioridad, tanto los presidentes de las autoridades portuarias como el presidente de Anesco, han expresado probablemente las mayores inquietudes. Sí les quería hacer alguna reflexión. Tuve el honor, en mi anterior etapa como presidente de Anesco, de negociar la Ley de 2003 en la cual reclamamos un consenso que no se logró, lo que nos ha llevado a una dura travesía durante todos estos años. Bastantes de los aquí presentes también fuimos actores durante aquel año 2003. Algunas de SS.SS. estaban también en la Comisión de Fomento, bastantes presidentes de autoridades portuarias estaban en las mismas o eran altos cargos de las autoridades portuarias, había empresas de las que éramos representantes los mismos y también estaban las mismas asociaciones sindicales; han variado las personas pero siguen las mismas asociaciones. Con todo esto hicimos todos un gran esfuerzo, pero la verdad es que la Ley de 2003 nos ha llevado a problemas legales y ha sido muy duro para todo el sector a lo largo de estos años. Hemos conseguido entre todos, con el esfuerzo del organismo público Puertos del Estado, de las autoridades portuarias y de las empresas, un crecimiento muy importante en nuestros puertos. Hemos conseguido una competitividad y una eficacia que hace de nuestro sector un sector absolutamente abierto, y creo que un buen ejemplo de ello es la presencia de quienes me acompañan en esta mesa, representando a variedad de empresas; los orígenes de nuestros capitales y nuestras ideas sobre el negocio son bien diversas, pero hemos conseguido un modelo a lo largo de estos años, con el esfuerzo de todos, en el que no solamente hay empresas tradicionales, empresas españolas, un modelo en el cual caben no solamente los señores que están aquí en esta mesa sino muchas otras grandes multinacionales, las más grandes del sector, que ya están en España.

Por tanto, sinceramente quiero decirles que hago una encendida defensa de la eficacia que tiene este sector, como han manifestado bastantes de los intervinientes que me han precedido. De todos modos, como decía, todo esto ha funcionado bastante bien a lo largo de una serie de años, pero la crisis del 2009 ha enseñado una parte muy importante de nuestras carencias, nos ha puesto en una situación en la que las rigideces del sistema que nos habíamos dado se muestran cada vez de manera más palpable. Pese a ello, les quiero decir que autoridades portuarias han seguido haciendo sus esfuerzos inversores, las empresas hemos seguido haciéndolo también y quiero que sean conscientes de que en el año 2009 las empresas concesionarias en los puertos españoles han invertido, pese al difícil contexto económico, muchos cientos de millones de euros en sus concesiones y todo esto en una situación en la cual nuestros clientes, tanto cargadores como navieros, sufren unas cuentas de resultados —sobre todo en el caso de los navieros, que son públicas— con cifras de pérdidas que cuesta leer.

Nosotros no nos podemos mantener ajenos a esa realidad y es ahí donde varios de los intervinientes que me

han precedido como el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, todos los presidentes de las autoridades portuarias y el presidente de Anesco les han dicho que es fundamental el nuevo marco legal, que va a ser un marco de consenso y que va a ser un marco que esperamos que nos dé la estabilidad para durante muchos años, sinceramente, señorías, no volverles a molestar. Llevo seis años viniendo a menudo por aquí y tengo ganas de que pierdan mi cara de vista y el gerente de nuestra asociación también. Queremos que eso pase ya y que hagan todas las otras cosas muy importantes que tienen que hacer por el bien de este país.

Nos gustaría que en ese nuevo marco legal se den ustedes cuenta de que el concesionario es tan importante como los demás factores que hay en el puerto. Por descontado que nos parece fundamental que las mercancías, que las navieras tengan sus bonificaciones y sus ventajas, que recojan todas las cosas que con muchísima razón se han expuesto con anterioridad, los problemas de los archipiélagos, de Ceuta y de Melilla, y las características singulares de ciertos puertos, pero, señores, los concesionarios somos los que principalmente pagamos esta fiesta. Si no hay concesionarios hoy en día la situación sería muy complicada en las autoridades portuarias. Las autoridades portuarias, regidas con la colaboración de Puertos del Estado, han hecho un enorme esfuerzo durante estos últimos años, pero todo eso sobre la base de que luego hay alguien que se compromete a seguir pagando esta historia. Por tanto, lo que les pedimos es que haya una flexibilidad en el marco de las tasas de aprovechamiento y de las tasas de ocupación que permita que las concesiones sigan vivas. Estamos en un momento en el cual quiero decirles que en el año 2009 ha habido un tremendo esfuerzo por parte de todos los intervinientes laborales en la gran mayoría de los puertos españoles para abaratar los costes, para poder hacer frente a las necesidades que nos han puesto las navieras. Es muy duro encontrarse con que la única respuesta para ciertos costes importantes en tu cuenta de resultado es la ley y no puede hacer nada. Acepto la respuesta porque es la que corresponde, pero es muy duro que tengamos que ir, como tuvimos que ir en el año 2009, a hablar con nuestros clientes con un 2,6 por ciento de aumento de los costes concesionales porque era el 85 por ciento de la tasa de inflación. Eso había que subirlo y, pese a la buenísima voluntad, y sé que muchas autoridades portuarias buscaron fórmulas, no había modo de evitar ese sobrecoste.

A lo largo de estos años, como bien les decía, las empresas hemos demostrado nuestra mayoría de edad, nuestra mayoría en un esfuerzo inversor que ha permitido una variedad de oferta y de servicios en las veintiocho autoridades portuarias de interés general y ha posibilitado el desarrollo de una actividad empresarial muy relevante.

En ese contexto les pedimos que, por favor, nos respalden en esa mayoría de edad. Me refiero a que nuestra presencia en los consejos de administración de las auto-

ridades portuarias sea de pleno derecho. Hasta ahora las empresas consignatarias y estibadoras estamos en muchos consejos de administración de las autoridades portuarias por el reconocimiento y por el apoyo de las comunidades autónomas que designan a esos consejeros, teniéndonos en consideración. Les pediríamos que eso no quede al albur del Gobierno autónomo de turno, sino que en esta ley se recoja de pleno derecho nuestro papel fundamental en los consejos de administración.

Una última palabra ya sobre el tema de las APIE. Nosotros hemos trabajado con las sociedades de estiba, negociamos un acuerdo con la SATE, que no salió, y buscamos un acuerdo en las APIE. El tema de las APIE es mejorable, pero lo que les pedimos es tener un marco estable, un marco en el cual nosotros seamos responsables plenamente de lo que hacemos, y una parte muy importante son los recursos humanos, ya que en una negociación laboral tanto a nivel colectivo como a nivel local buscaremos siempre las mejores vías de competitividad porque no nos queda otro remedio. Nunca ha sido posible hacerlo de otra manera y menos en el contexto actual.

Sinceramente me ha sorprendido la petición de un interviniente por ser un representante de empresas privadas que ha pedido una mayor intervención pública en las APIE. Creo que nosotros somos perfectamente capaces de regular nuestra forma de trabajar y las autoridades portuarias tienen múltiples vías para poder controlar nuestras actuaciones si en algún momento no prestamos el servicio adecuado. También les digo que la vía de la corresponsabilidad —ha sido mencionado con anterioridad— está funcionando de manera eficiente y puede ser un buen ejemplo a seguir.

Señorías, estamos haciendo nuestro trabajo, somos un sector que día a día demostramos nuestra adaptación a las nuevas necesidades y a las nuevas tecnologías. Cuando ustedes nos dan una concesión nos piden un ejercicio de responsabilidad, nosotros solamente les pedimos que a cambio nos den ahora una estabilidad jurídica, un marco legal que nos permita seguir trabajando durante los muchos años que dure una concesión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Ángel Pérez, representante de la terminal de contenedores de Barcelona.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE MSC TERMINAL VLC SAU (SVEN VALENTIN.) (Número de expediente 219/000381.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra don Sven Valentin, director de la terminal Mediterranean Shipping Company.

El señor **DIRECTOR DE MSC TERMINAL VLC SAU (Sven Valentin)**: Represento a MSC Terminal, que es segunda terminal en el puerto de Valencia. Al mismo tiempo estamos dedicados, como indica el nombre, a

atender a los barcos de la segunda naviera del mundo en transporte de containers, MSC Mediterranean Shipping Company. MSC decidió hace cinco años establecer su propia terminal en el puerto de Valencia con la intención de mantener un mejor control sobre los costes de las escalas de los barcos y de las operativas portuarias, porque MSC hoy en día es el primer cliente en el puerto de Valencia y está repartiendo el trabajo de sus barcos entre dos terminales: una, MSC Terminal, dedicada a MSC, y la otra terminal marítimo valenciana.

Como MSC Terminal a mí me interesan tres puntos: primero, las tasas que se establecen por la Autoridad Portuaria de Valencia; segundo, las obras que quiero ejecutar como terminal; tercero —casi lo más importante—, las operativas, las condiciones de trabajo que tengo para atender a los servicios que está ofreciendo MSC en el puerto de Valencia. En nuestro caso tenemos las tasas de aprovechamiento y ocupación —y no voy a hablar de ello porque hay mucha gente que ya lo ha comentado—, pero lo que a mí me interesa como MSC Terminal son las bonificaciones. El tráfico de MSC representa el 60 por ciento en el puerto de Valencia y creo que tiene todos los derechos para conseguir las máximas bonificaciones posibles. ¿Por qué? Porque MSC Shipping Company está pidiendo a MSC Terminal y a la otra terminal marítimo valenciana un montón de deducciones en los precios, en las tarifas de la manipulación de los containers de la mercancía. Esto viene motivado por la bajada de los precios en el transporte de containers. MSC sufre la crisis global y quiere recuperar las pérdidas que está sufriendo en el transporte de los containers en todos los países y también en la manipulación de sus containers en los puertos. Creo que uno de los deberes de la autoridad portuaria tendría que ser mirar la posibilidad de ofrecer más bonificaciones; están ofreciendo ya bastantes, pero no son suficientes para atender los problemas que hay hoy en día. Hay mucha competencia mundial entre las navieras y esa competencia tiene sus consecuencias para las terminales. El concepto de una terminal dedicada es muy diferente al de una terminal pública porque la naviera quiere que lo hagamos todo a precio de coste. Todo tiene que ir lo más barato posible y con la mejor productividad. Una de las bonificaciones que introduce la autoridad portuaria o que se introduciría en esta ley sería por productividad de las terminales. He visto ocho o nueve bonificaciones de todo tipo, pero lo que me llamó la atención es que no hay una bonificación para la terminal más productiva en el puerto. Sería un incentivo muy importante para intentar captar más tráfico. En realidad, después de todos estos discursos estamos hablando de un principio muy sencillo. Todo el mundo quiere pagar el precio más bajo para cualquier producto, y el transporte tiene su porcentaje en el coste de los productos. A los fabricantes no les gusta que el transporte y la manipulación ocupen un porcentaje alto en la cadena logística desde la fábrica hasta el consumidor.

Segundo punto, las obras. Personalmente creo que para ejecutar obras en la terminal —estamos hablando de obras de ampliación o de modificación— perdemos demasiado tiempo. En la terminal, en mi caso, estamos demasiado pendientes de muchas autorizaciones por parte del ayuntamiento, de la autoridad portuaria, de la provincia o de puertos del Estado. Sería necesario simplificar y lo ideal sería que solo hubiera una persona con quien hablar, que fuera la autoridad portuaria la que me facilitara la infraestructura para poder ejecutar mis operativas. Hay dos principios: las obras que se ejecutan por iniciativa de la terminal y las obras que se ejecutan por iniciativa de la autoridad portuaria. También deberíamos adoptar un punto de vista diferente, a lo mejor más flexibilidad, ser más receptivo por parte de la autoridad portuaria cuando la terminal propone unas obras. En general, los plazos para conseguir permisos para ejecutar obras son demasiado largos. Las navieras viven en un mundo muy flexible, tienen que tomar decisiones todos los días que afectan a muchos tráficos y es posible que en el plazo de dos horas una naviera como MSC tenga que tomar decisiones que afectan al futuro de un puerto como Valencia. No creo que esa situación siempre quede clara para las autoridades portuarias y para Puertos del Estado o para los políticos en general, porque viven lejos del día a día de los puertos.

El tercer punto es la estiba, las operativas. Todo el mundo habla de la exclusividad que se mantiene en esta ley. Hay bastantes puertos que tienen exclusividad en la estiba. Uno de esos puertos está en Bélgica. La empresa MSC Terminals forma parte de un grupo de veinticuatro terminales y nuestra terminal matriz se encuentra en el puerto de Amberes, que está dirigido por el sistema de la exclusividad. Una de las preguntas que siempre le oigo a la naviera es por qué los precios de manipulación de los contenedores en Valencia son mayores que los del puerto de Amberes, que también son portuarios. Creo que hay algunos elementos que deberíamos revisar. Eso lo tenemos que hacer en el sistema de las APIE, que personalmente creo que es bueno porque los actores dentro del puerto se dirigen directamente hacia la parte social y no hay intervención de la autoridad portuaria. Creo que el diálogo directo entre las empresas estibadoras y los comités de empresa es algo fundamental. Hoy en día en el puerto de Valencia tenemos una mejor situación, aunque siempre podemos ir mejorando. Uno de los problemas fundamentales que tenemos es el coste de los portuarios que vemos cada día. Hemos mejorado mucho la productividad pero aunque actualmente tenemos una buena productividad, el coste del portuario o portuaria sigue siendo muy alto comparado con un puerto como Amberes.

En cuanto al fijo de empresa, la ley propone que las empresas deberían colocar el 25 por ciento de sus necesidades de portuarios como fijos de empresa. No estoy de acuerdo, porque creo que eso quita algo de flexibilidad en el sistema o en la situación actual. Si vamos a tener un sistema de fijo de empresa, deberíamos verlo

más en relación con el tráfico dependiendo si se trata del sector de contenedores o del sector de graneles, porque hasta los puertos son diferentes. Creo que cada situación y cada puerto son distintos y no se puede decir que los treinta puertos deban formar parte de ese sistema.

Para el futuro, en el puerto de Valencia, por ejemplo, y en los puertos españoles en general, tenemos que tener muchísimo cuidado. En el caso de España, de esos treinta puertos los cinco principales tienen dos terminales de las dos navieras más importantes del mundo. Esas dos navieras están muy al tanto, muy bien informadas sobre las condiciones de trabajo y los costes y tenemos la amenaza de los puertos norteafricanos y de otros puertos del Mediterráneo, que no tienen el sistema de la exclusividad —que en sí no es malo—, tenemos que eliminar todos los problemas de falta de flexibilidad, los sistemas y las prácticas rígidas. Tenemos que liquidar esos impedimentos porque si no vamos a perder nuestra competitividad y será una cuestión de años, si no actuamos rápido, que una terminal como por ejemplo MSC Terminals, que va a manipular 1.200.000 TEU a finales de este año, se reduzca a una terminal mediana para manipular solamente tráficos locales, que en el puerto de Valencia serían de unos 600.000 TEU. Quiero también indicar que en el año 2008 esa terminal ha empleado unos 86.000 jornales de portuarios cuando en el año 2007 eran 74.000. Nuestra terminal manipula el 72 por ciento de nuestro tráfico como transbordo o tránsito. Este tráfico no tiene raíces, por lo que lo pueden hacer en Barcelona, en Las Palmas, en Tánger o en cualquier puerto donde las condiciones sean más interesantes para la naviera. En el caso de Valencia, la naviera MSC no tiene ningún problema, si no le interesan más las condiciones de trabajo, para poder sobrevivir en el mercado global del tráfico de contenedores. Si es necesario, la naviera mantendrá nuestra terminal como terminal dedicada al tráfico local de importación-exportación, que hoy en día es un contenedor de exportación o importación frente a los tres o cuatro contenedores de transbordo. Si mañana, en el caso de Valencia, MSC se marcha con el tráfico de transbordo a Tánger —porque Tánger no es solamente una amenaza para Algeciras sino también para Valencia—, será un drama para el puerto de Valencia, porque miles de personas en el plazo de un año perderán su puesto de trabajo. En el caso de Valencia hay 1.240 portuarios y unas 800 personas empleadas en las terminales. Si ahí no actuamos rápidamente ahí, pueden surgir dramas.

Finalmente, que quiero decir que una naviera como MSC debería tener también la posibilidad de organizar los servicios de prácticos de remolcadores, de amarres, si ven que con el tiempo los servicios ofrecidos por el puerto perjudican a los buques de la naviera porque sufren retrasos; y cuando la naviera sufre retrasos yo, como terminal dedicada, también sufro retraso. Esto es más o menos lo que quería decirles. Muchas gracias por invitarnos.

— **DEL SEÑOR CONSEJERO DELEGADO DE APM TERMINALS ALGECIRAS, GRUPO AP MOLLER-MAERSK (ANDERS KJELDSSEN). (Número de expediente 219/000382.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el consejero delegado de APM Terminals Algeciras, del Grupo Maersk, señor Anders Kjeldsen.

El señor **CONSEJERO DELEGADO DE APM TERMINALS ALGECIRAS, GRUPO AP MOLLER-MAERSK** (Anders Kjeldsen): Señor presidente y señores diputados componentes de la Comisión de Fomento de la Cámara legislativa española, autoridades del Gobierno de España y demás administraciones públicas hoy presentes en este acto, señoras y señores, cuando hace apenas un mes recibimos en APM Terminals la convocatoria a la presente sesión informativa nuestra primera reflexión fue observar con sumo agrado la importancia que desde el Congreso de los Diputados se da a la redacción de la futura ley de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, Puertos de España; importancia que va más allá de los habituales trámites parlamentarios y que se recoge en el hecho de ser la primera vez que en la historia del parlamentarismo español se organizan unas jornadas como estas a las que esta tarde tenemos el honor de asistir. Vaya por delante nuestro agradecimiento por ello.

Hoy es un día vital para el Grupo AP Moller-Maersk, para nuestra terminal APM Terminals Algeciras y para sus clientes. La nueva ley de puertos será un hito importante en la evolución a corto y largo plazo de la estrategia en Algeciras. La ley de puertos contempla una parte de nuestros retos y es importante que juntos con esta ley afrontemos la nueva realidad que estamos viviendo. El mundo ha cambiado. Nuestra industria ha cambiado. El sector del transporte marítimo, de las terminales de contenedores y de los puertos ya nunca será el mismo que hace veinte años. En representación de una de las mayores terminales de contenedores en España, puedo afirmar que nuestra empresa y el sector en general han experimentado el mayor cambio sufrido jamás. El nuevo mundo en el que estamos viviendo y en el que estamos intentando sobrevivir es muy diferente ahora. Nuestros clientes, las compañías navieras, están sufriendo pérdidas como nunca hasta ahora. A su vez, los clientes de las navieras se encuentran ahora bajo presión y quieren un transporte a bajo coste. Esto significa que las compañías navieras tienen que abaratar mucho más sus precios para poder sobrevivir en el mercado. Cada vez que una naviera mueve un contenedor sufre unas pérdidas de entre 200 y 500 dólares. Para las compañías de transporte marítimo la situación no va a mejorar en los próximos años. De hecho, se prevé un desfase entre la oferta y la demanda del orden del 15 al 20 por ciento en los próximos tres a cinco años. ¿Qué significa esto para las terminales de contenedores? Aproximadamente el 25

por ciento de los costes operativos de una compañía de transporte marítimo son costes relacionados con las terminales. Más aún, aproximadamente el 30 o el 40 por ciento de todos los movimientos de contenedores en el mundo son movimientos de tránsito. En consecuencia, las compañías navieras se ven obligadas a elegir entre las terminales con los costes operativos más bajos. Por otra parte, hay que tener en cuenta que los movimientos de tránsito pueden trasladarse a otros puertos; la importación y la exportación no. Para nosotros en Algeciras y para otros puertos de tránsito en España esto significa que tenemos que competir con terminales como Cagliari, Gioia Tauro en Italia y Tánger Med en Marruecos.

El coste laboral representa la mayor parte del coste en un puerto. Otra parte importante del coste son las tasas. En ambas áreas la clave está en la flexibilidad y la rapidez en la toma de decisiones, y por flexibilidad me refiero también al porcentaje de fijos que necesitamos contratar en las terminales. Necesitamos la flexibilidad y la rapidez en la toma de decisiones. Nos vemos obligados a ajustar nuestros costes y nuestros precios a una velocidad nunca vista. La clave está en las oportunidades para conseguir unos precios competitivos y reacciones rápidas. Hemos perdido oportunidades de negocio en 2009 y nuestras pérdidas de movimientos se elevan al 12 por ciento. No es un desastre en la crisis en la que estamos inmersos, pero si no tomamos medidas, será solo el principio. En 2009 las navieras MOL, Hamburg Sud y Hapag Lloyd han firmado acuerdos con Tánger. UASP, otra naviera, firmó un acuerdo con Cagliari. Todas ellas eran clientes potenciales de Las Palmas, Algeciras, Málaga y otros puertos de España. Desafortunadamente, no fuimos suficientemente flexibles y rápidos con respecto a nuestras tarifas y estos clientes se han ido fuera de España. La utilización de las terminales de tránsito en el Mediterráneo occidental está por debajo del 60 por ciento. Por otra parte, se está habilitando más capacidad y se prevé que esta tendencia continúe otros cuatro o seis años. Esto significa que pronto llegaremos a una situación en la que ya no interesará efectuar el tránsito en España.

En cuanto a las tasas, la nueva ley de puertos representa una oportunidad única para crear la flexibilidad y la rapidez en la toma de decisiones que necesitamos tener ahora al frente de todas las terminales. Mantener el tránsito es fundamental, ya que asegura el alto nivel de actividad que necesitamos en los puertos. Hoy en día, una compañía de transporte marítimo, una naviera, paga cinco veces más tasas por una escala en Algeciras que en Tánger. En Europa tampoco podemos competir, ya que una compañía de transporte marítimo con operaciones de tránsito paga un 50 por ciento más tasas en España que en Italia. Esto significa que las empresas, junto con las autoridades portuarias, deben incrementar su enfoque comercial y necesitan flexibilidad para tomar decisiones rápidas. Mi deseo es animarles a todos en este foro para que se aseguren de que se introduzcan estos cambios en la ley lo antes posible. Tenemos que aprove-

char esta oportunidad que tenemos ahora y asegurarnos de que nos quede un mínimo de actividad en los puertos de tránsito. Debemos asegurarnos de que podemos hacer tránsito en España mañana y también en el futuro. Tenemos que reaccionar a estos retos ahora. Es urgente y ni el mercado mundial ni el mundo que se avecina nos van a esperar.

Dicho todo lo anterior y entendiendo que dada la concurrida asistencia de oradores en estas jornadas la concreción en el mensaje será valorada por SS.SS., solo me queda reiterar el agradecimiento de todos los hombres y mujeres de APM Terminals de Algeciras por haber tenido la oportunidad de trasladar nuestras inquietudes y opiniones en esta jornada que sobre la futura ley de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general hoy celebramos en esta noble Cámara. Nuestros mejores deseos de éxito y consenso en la redacción de la que un día ya próximo será nuestra futura ley de puertos en España.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE DRAGADOS SPL (ALBEROLA RUIPÉREZ). (Número de expediente 219/000383.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra don Víctor Alberola, director general de Dragados SPL.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE DRAGADOS SPL (Alberola Ruipérez)**: Señor presidente, señorías, señoras y señores, en primer lugar quiero agradecer, como han hecho todos mis compañeros y los anteriores comparecientes, la oportunidad que nos han dado de estar aquí. He disfrutado de verdad al escuchar a todos los comparecientes anteriores, al estar con cinco presidentes, con cuatro de los cuales Dragados SPL tiene relaciones directas, al ver la forma en que cada uno aborda la posibilidad de mejora de esta ley y escuchar en esta mesa cómo terminales dedicadas, como han dicho antes de Maersk y MSC, las dos grandes navieras del mundo, o terminales públicas, como la del Grupo Pérez y la mía, estamos luchando para intentar que esta ley llegue a todos. La dificultad reside en que cada uno intenta expresar lo que quiere introducir en esta ley, pero veo muy difícil llegar a hacer el conglomerado total.

Como sabía de antemano que íbamos a ser los últimos, dentro de la variedad que puede conformar la cantidad de puertos que tiene en España Dragados SPL, así como los distintos puertos —tenemos puertos *hub*, puertos medio *hub* y puertos de todo tipo—, hemos intentado concretar en dos puntos a nuestro juicio absolutamente trascendentales para seguir trabajando y fortaleciendo este grupo y que son los artículos 10 y 15 tal y como quedan recogidos en el borrador del proyecto de ley de modificación de la Ley 48/2003, referidos a la tasa de ocupación y a la tasa de mercancía. Empezaré por la tasa de mercancía.

Como bien saben ustedes, los fuertes impactos que hemos sufrido en el mercado financiero en estos últimos años han llegado fuertemente a nuestro sector portuario. Como también se ha dicho anteriormente, los navieros, que siguiendo la tendencia de los últimos veinte años han incrementado su flota de una forma muy acusada, han conseguido unas enormes capacidades de carga en sus buques pero con una muy escasa demanda durante este año y los próximos cuatro o cinco años, como Maersk nos ha dicho anteriormente. En este sentido, se está planteando cambiar el método de distribución con el fin de ajustar los costes a los niveles de los fletes.

En nuestra opinión, podemos asistir a un cambio de criterio realizándose el transporte de contenedores directamente desde el origen al destino, sin pasar por los llamados puertos *hub* o medio *hub*, lo que conllevaría una disminución de estos en el mundo. Aunque sea muy difícil su desaparición, dado que el sistema marítimo portuario no puede separar de manera absoluta el transporte de los contenedores locales y de transbordo, en caso de no darse las condiciones favorables, buscarían soluciones que les permitieran adaptarse a esta hostilidad del mercado. Si nos centramos en España, tenemos que hacer posible que estos puertos *hub* o medio *hub* sean competitivos para las líneas. Si no logramos este extremo, somos conscientes de que pueden ir a todo el Mediterráneo, al norte de Europa, etcétera; hay una gran libertad para escaparse de España. De ahí la importancia del artículo 15.5, la tasa de la mercancía, bonificación al tránsito internacional. Por ello, sería muy importante definir adecuadamente esta cuestión en los puertos. Desde nuestro punto de vista, más que en puertos, habría que entrar en empresas. Tendríamos que definir empresas que realicen un alto porcentaje de operaciones de transbordo, lo cual podría ser recomendable para aplicar esas bonificaciones de tasas, que se aplicarían a empresas estibadoras que realicen por encima del 50 por ciento de su actividad en el transbordo del tránsito internacional, ya que cualquier empresa que lleve a cabo por encima de un 50 por ciento de ese tráfico está muy enfocada a ese tráfico y no al local, tanto de importación como de exportación. Con ello conseguiríamos dos cosas muy importantes al mantener competitivas y vivas nuestras empresas. Primero, sería el mantenimiento de los puestos de trabajo tanto propios como de estiba, lo que conduciría a la paz social dentro de nuestros puertos. Segundo, al aumentar la frecuencia de las escalas de los servicios interoceánicos, lograríamos reducir los costes del transporte marítimo para las mercancías de exportación e importación y mejorar la calidad del servicio, favoreciendo el *hinterland* de los productos nacionales al reducir sustancialmente sus costes totales.

Respecto a la tasa de ocupación, mis comentarios van más enfocados al efecto que produce en las concesiones. Cuando las autoridades portuarias nos adjudican una concesión con costes por efecto de la tasa de ocupación portuaria —en resumen, el valor del metro cuadrado de suelo—, estos costes son únicos y previsibles, con lo que

nosotros los ofertantes somos capaces de hacer un estudio económico financiero de este concepto. La posible revisión de estos valores nos genera a todos los estibadores una gran incertidumbre en nuestros negocios. Dichas revisiones —que como ya se ha dicho están afectadas por situaciones arbitrarias del mercado tales como los *booms* urbanísticos o las burbujas inmobiliarias, así como subidas extraordinarias de los precios o, como en el caso actual, la disminución de los mismos— son según nuestro criterio algo que nunca debería aplicarse ni afectar a estas tasas. Estas tasas tendrían que ser mucho más fijas y no tener tantas variaciones en el transcurso de nuestras concesiones. Estas variaciones, si se producen, serían necesariamente repercutidas a los clientes y se aplicarían directamente al costo de las mercancías de importación y exportación encareciéndolas, provocando que factores ajenos a nuestra actividad y a las concesiones, factores especulativos de tendencias o de modas, consiguieran hacer que nuestras empresas fueran menos competitivas que las de los países vecinos. Por lo tanto, muchos de los esfuerzos que se han estado haciendo en estos últimos meses —sobre todo en lo que afecta a los costes— y muchos esfuerzos que han de hacerse para lograr atraer tráfico a nuestro país, para lograr mantener el tráfico de nuestras costas pueden quedarse malogrados por acciones ajenas a la propia actividad y a los esfuerzos de los empresarios.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alberola, y a los cuatro representantes de las empresas operadoras de terminales. Les agradezco mucho que nos hayan acompañado.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE COMISIONES OBRERAS, FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE, SECTOR MAR (PÉREZ DOMÍNGUEZ). (Número de expediente 219/000384.)**

El señor **PRESIDENTE**: Invito a los sindicatos, último bloque antes de dar la palabra a los portavoces de los grupos parlamentarios, a que se acerquen a la Mesa y tomen asiento. Va a tomar la palabra don José Pérez, que es el secretario general de Comisiones Obreras, Federación de Comunicación y Transporte, sector Mar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE COMISIONES OBRERAS, FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE, SECTOR MAR (Pérez Domínguez)**: Señor presidente de la Comisión, señor presidente de Puertos del Estado, señoras y señores, señores diputados, en primer lugar deseamos agradecer al Grupo Socialista la organización de esta sesión de trabajo. Nos parece que esta iniciativa es muy valiosa para poder intercambiar opiniones de todos los sectores directamente interesados en la tramitación de una ley tan vital para la economía española. Igualmente deseamos

dar las gracias por la oportunidad que se nos brinda para poder participar en ella, así como a todos ustedes por su presencia y atención.

La Confederación Sindical de Comisiones Obreras es la organización de trabajadores más importante de España, y su sector estatal, del cual tengo el honor de ser secretario general, también es —según los resultados de las últimas elecciones sindicales celebradas— la organización mayoritaria entre los trabajadores del sector marítimo-portuario. Precisamente porque abarcamos a toda la comunidad portuaria y marítima es por lo que nuestra experiencia globaliza toda ella. De ahí que estemos por encima de ciertos límites espaciales o corporativos, de ahí que creamos profundamente en la importancia y la solidez de nuestras opiniones sobre la organización de los puertos. En consecuencia con ello se las hemos hecho llegar a Puertos del Estado durante la fase del anteproyecto y algunas de ellas ya fueron recogidas. Posteriormente nos hemos reunido con los grupos parlamentarios, cosa que seguimos haciendo, y hoy vamos a tratar de hacer una breve capitulación.

Comisiones Obreras siempre ha estado a favor de la estabilidad del marco legal del sistema portuario español —alguien que me ha precedido decía que llevaba tiempo negociando; yo no sé el tiempo que llevo, pero tenemos experiencia en esto—, estabilidad que le había caracterizado a lo largo del siglo XX, pero que parece haberle abandonado en los últimos años. El proyecto de ley que las Cortes tienen actualmente en sus manos es el cuarto cambio de envergadura que en los últimos diecisiete años se propone para el sistema portuario español. Estos cambios constantes no han permitido que se vertebrase suficientemente el sistema y han originado, de una parte, quejas por la falta de seguridad y de futuro a la hora de realizar inversiones que son muy fuertes, y de otra parte, reclamaciones de muchos sectores que mantienen sus aspiraciones para que se reflejen sus propios intereses de manera más intensa en algunos de los permanentes cambios que se producen. Nada de esto es bueno para un sistema tan estratégico económicamente, y que ha destacado entre los demás sistemas portuarios europeos por su rapidísimo crecimiento hasta hace dos años. El pacto alcanzado entre los dos grupos parlamentarios mayoritarios de las Cámaras ofrece una gran ocasión para conseguir esa imprescindible estabilidad, pero para lograrlo han de solucionarse algunos temas fundamentales.

En cuanto a tasas los cambios son obligados por varias sentencias del Tribunal Constitucional, que han dicho con toda claridad las características que deben reunir estas. Por nuestra parte apreciamos positivamente el propósito de calcular las tasas en función de las realidades propias de cada puerto, y no en función de las necesidades de un inexistente puerto medio. Todos estamos de acuerdo en contemplar las diversas realidades, como por ejemplo el transbordo de contenedores que compite con puertos extracomunitarios, aunque aquí tengo que decir que el sistema español es una sistema

que tiene en todo caso que atender a unos intereses generales y no a unos intereses propios de empresa, eso hay que dejarlo claro, porque todos decimos que es interesante que el sistema aeroportuario español cree riqueza, pero las cosas tienen su límite. El transbordo está bien, pero no hay que olvidar que todo tiene que tender a enriquecer, en este caso a todo el Estado, no a una sola empresa. Estamos de acuerdo con el transbordo de contenedores, que compite con otros puertos extracomunitarios que ya se han nombrado, hasta con la insularidad o con la extrema periferia, así como con la diferencia de precio del suelo según el puerto de que se trate, estamos de acuerdo con que todo esto se tenga que tener en cuenta a la hora de calcular las tasas, pero nos parece que deben existir algunos límites que impidan la competencia desleal entre puertos; debe existir un control y debe ser Puertos del Estado quien garantice el juego limpio. Siempre hemos considerado favorablemente la asistencia de Puertos del Estado como ente regulador del sistema portuario. Puertos del Estado ha de seguir garantizando la lealtad de la competencia interportuaria, así como la imprescindible solidaridad del sistema a la hora de equilibrar las inversiones y la creación de mayores infraestructuras, facilitando así la transparencia del sistema de financiación, sin olvidar algo que para nosotros es primordial: la salvaguarda de una negociación colectiva que esté correctamente vertebrada en el sistema.

No queremos olvidar, con respecto a la sentencia del Tribunal Constitucional sobre de la famosa T3, las graves consecuencias que puede tener la ejecución de esta última sentencia. Esta ha puesto a varias autoridades portuarias en un profundo desequilibrio de sus cuentas, cuando dichas autoridades portuarias —y eso hay que dejarlo bien claro— se habían limitado a aplicar estrictamente la legalidad aprobada por las Cortes. Estas cosas son las que el proceso legislativo debe tener en cuenta, y desde luego Comisiones Obreras opina que no se debe dejar que las autoridades portuarias sufran las consecuencias de algo de lo que no son responsables. Otros son quienes tienen y quienes están obligados a tomar las medidas oportunas, especialmente el Ministerio de Economía y Hacienda.

Para acabar este capítulo quiero recordar que Comisiones Obreras presentó una enmienda para eliminar la tasa del pescado fresco a la flota artesanal. Se ha recogido lo que se ha recogido, cosa que está bien, pero nosotros presentamos esa enmienda. Reitero que Comisiones Obreras comparte todas las voces que se han oído, especialmente las de los presidentes de autoridades portuarias, pidiendo más flexibilidad a la hora de aplicar las tasas.

Entrando en el tema de los servicios portuarios seguimos reiterando la necesidad de mantener que todos los servicios que impliquen ejercicio de autoridad o que pongan en riesgo la seguridad integral del puerto se presten por trabajadores propios de la autoridad portuaria, así como asegurar la negociación colectiva de

todos estos trabajadores, incluyendo su vinculación a la Ley 7/2007, pero contemplando la singularidad precisa para los policías portuarios. Aquí quiero hacer un pequeño paréntesis. Estoy muy de acuerdo con la opinión del presidente del puerto de Valencia. Es necesario un reglamento de servicio y policía, del que los puertos carecemos, porque el actual tiene muchos años. Yo llevo treinta y nueve años en el puerto y cuando entré ya existía el que tenemos. Está bien la idea de que ese reglamento de servicio y policía intente regular algo que para los puertos está últimamente siendo un gran problema, que es el tráfico de contenedores por carretera. Algunos puertos han tenido iniciativas y han intentado regularlo, nos hemos enfrentado y hemos sufrido en este caso el azote de la Comisión Nacional de la Competencia, que nos ha dado leña y nos ha dejado un poco parados. También reivindicamos la presencia de los sindicatos más representativos de carácter estatal en los consejos de administración de las autoridades portuarias. De igual modo debe garantizarse que el control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre, ha de estar directamente en manos de las autoridades portuarias. Solo excepcionalmente podría hacerlo una sociedad pública como Sasemar. Esto es así por cuanto este tema afecta a la seguridad, además de que solamente el sector público —entendemos nosotros— tiene los suficientes medios para realizar este servicio.

Por lo que respecta a la estiba Comisiones Obreras ve acertado eliminar la llamada autoprestación, máxime tras el fracaso del segundo intento de directiva europea portuaria. Sin embargo Comisiones Obreras considera que esta eliminación debe darse en todas sus formas, también entre las tripulaciones de los barcos y en las llamadas autopistas del mar, y en todo caso debe exigirse a cualquier personal contratado para el servicio de manipulación la misma titulación y capacitación profesional que se exige a los estibadores portuarios. En este mismo terreno de la estiba es fundamental definir y delimitar el campo de juego de este servicio público. Comisiones Obreras reafirma su compromiso con la estiba como servicio público portuario de importancia estratégica. Por eso defendemos la exclusividad de los trabajadores, y para mantener esta, en consecuencia con la normativa legal española y europea, la necesidad de la presencia pública en los *pull*. Esto hace que sigamos apoyando, como siempre hemos hecho, e incluso convocando y realizando algunas movilizaciones sobre la figura de las sociedades de estiba. No obstante, parece que la voluntad parlamentaria mayoritaria se inclina por sustituir a las APIE, que han puesto en grave peligro según nuestro criterio la pervivencia de la profesión de estibador, por las sociedades mercantiles privadas. Consideramos que esto no es lo mejor para defender la profesionalidad y capacitación de los trabajadores de la estiba, pero en todo caso lo que para nosotros resulta incuestionable es que en esas nuevas sociedades exista participación accionarial de las autoridades portuarias. De no ser así, la profesión de estibador seguirá en peligro y no habrá segu-

ridad y estabilidad en los puertos españoles. Así de rotundo, pero así de cierto.

Por último, por lo que toca a la estiba, congruentes con nuestra defensa de la profesionalidad y de la participación pública en los *pull* que es la mejor garantía de ella, nos parece que sería bueno unificar las condiciones laborales de todos los estibadores dentro de los parámetros de la relación laboral especial. Y aquí hay algo que a nosotros nos resulta un poco chocante. Han intervenido varios compañeros que han estado diciendo que el sistema portuario español es un sistema buenísimo, que da unos beneficios tremendos y que la cosa ha ido bien. Pues si va bien, por qué lo vamos a cambiar. ¿Por qué vamos a cambiar las sociedades de estiba? Creo que los experimentos, con gaseosa.

En cuanto a los servicios náuticos nuestra preocupación siempre ha estado centrada en los puestos de trabajo. No puede ser que el otorgamiento de servicio a una empresa pueda dejar en la calle a un grupo de trabajadores, que no hacen otra cosa que cumplir con su tarea. La introducción de titulaciones profesionales, vía disposición adicional quinta de la Ley 48/2003, para los trabajadores que vienen realizando estas laborales ha resultado insuficiente. Por ello insistimos en la necesidad de aprobar una cláusula de subrogación del personal que impida que se den esos despidos en el caso de cambio de empresas. Del mismo modo exigimos el cumplimiento de una serie de requisitos, principalmente por lo que respecta a sus obligaciones con la Seguridad Social y a la Agencia Tributaria, por parte de las empresas que aspiren a tener contratos de prestación de servicios con las autoridades portuarias. Esto debe establecerse en los pliegos de condiciones generales y de prescripciones particulares de los servicios portuarios: amarradores, remolcadores, prácticos. Este proyecto de ley contiene una cláusula derogatoria que elimina ciertas partes de la Ley 27/1992, de puertos del Estado y de la marina mercante. Por tanto es esta una ocasión apropiada para eliminar el apartado 7 de la disposición adicional decimoquinta de aquella ley, y acabar con la discriminación salarial en la marina mercante, que pone en peligro el futuro de los marinos españoles.

En efecto, ese apartado permite que trabajadores que realizan las mismas tareas que los marinos españoles, que trabajan codo a codo con ellos, ganen mucho menos que ellos por el mero hecho de ser extracomunitarios. Naturalmente el resultado de esto es que cada día hay menos marinos españoles, pues ningún armador contratará un marino español cuando puede tener a otro, aunque no esté tan capacitado profesionalmente, que haga su tarea por muchísimo menos dinero. Sabemos que los armadores dicen que han de actuar así para competir en el mercado marítimo que lleva décadas globalizado, so pena de desaparecer, pero lo que no dicen —y han estado aquí— es que sus barcos están subvencionados por los impuestos que todos pagamos, y esto ya es jugar con mucha deslealtad. Si desean competir con la baratura de la mano de obra de los marinos que lo hagan, pero sin

subvenciones. Comisiones Obreras cree que es prioritario por múltiples motivos mantener la existencia de los marinos españoles, y estamos seguros de que si para ello hay que dedicar una parte de los impuestos que pagamos todos los españoles serían mayoritarias las voces favorables. Por eso afirmamos que hay derogar esa cláusula de la Ley 27/1992.

Para concluir, pensamos que estas cosas que hemos apuntado son imprescindibles para dar estabilidad al sistema portuario. Quizá no basten para hacerlo *aere perennius*, pero sería suficiente con garantizar que podemos entregarlo en buenas condiciones en las siguientes generaciones. No sería esto poco éxito, y esa labor ahora está en las manos de todos ustedes.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO FEDERAL DE PUERTOS DE UGT (OLAIZOLA AZALDEGUI). (Número de expediente 219/000385.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra don José Antonio Olaizola, secretario federal de Puertos de UGT.

El señor **SECRETARIO FEDERAL DE PUERTOS DE UGT** (Olaizola Azaldegui): Como es lógico quisiera agradecer la invitación al presidente de la Comisión de Fomento a estas jornadas informativas parlamentarias para dar a conocer las posiciones y puntos de vista que mi organización, la UGT del sector de puertos, tiene hoy a bien darles a conocer.

En primer lugar tendría que hacer un repaso hacia atrás para luego volver adelante y decir qué es lo que queremos, porque aquí hoy a esta mesa hemos venido todos a pedir, por lo que he visto y he estado observando toda la tarde. En España hemos tenido tres procesos legislativos en los últimos dieciocho años: la Ley de Puertos de 1992, la Ley de Puertos de 1997, y la Ley de Puertos 48/2003. A nuestro juicio, la ley del año 92 ha sido la que más estabilidad ha dado a la industria portuaria, conjuntamente con el Real Decreto 2/86, de 23 de mayo, que regulaba el servicio público de estiba y desestiba, con la titularidad pública de los servicios donde se dotaba a las autoridades portuarias de la máxima capacidad para liderar la oferta portuaria compatible con la prestación de los servicios portuarios, es decir, por cientos de empresas privadas fomentando la competencia interportuaria y regulando asimismo la competencia y competitividad entre las diferentes empresas, los operadores y los terminalistas en la industria portuaria.

Al hacer esta primera introducción tengo que señalar que del año 86 al año 97, en ese periodo, la ley del año 1992 es la que más estabilidad ha dado al sector, porque ha funcionado lo público y lo privado, y eso que digo yo en este momento aquí creo que muchos de los actores de puertos pueden decir —y aquí nos conocemos— que hemos estado realizando jornadas durante muchos años en estos periodos, y se hablaba de que se

habían incrementado los tráficos portuarios, de que había buena competitividad, de que el Estado estaba invirtiendo en los puertos, de que había capacidad, de que el sector empresarial muy seriamente se estaba comprometiendo con las inversiones en los puertos, es decir, un compromiso de lo público y lo privado que funcionó del año 86 al año 97. ¿Qué es lo que ha pasado? Como es lógico, con los vaivenes políticos sale la Ley 48/2003, y esta ley en vez de aclarar la situación —porque si miramos la introducción de la Ley 48/2003 era para dar estabilidad jurídica al sector, era para dar estabilidad a las tasas portuarias, y era para hacer un modelo de gestión portuaria cambiante con el anterior, pero con modernidad y con la intención de que esto iba a funcionar— ha tenido el efecto contrario: no hay estabilidad jurídica, tenemos un follón impresionante en las tasas portuarias, y en el modelo de gestión portuaria no sabemos qué camino hemos cogido; hemos cometido el error de abandonar lo público en el sector de las sociedades de estiba y el papel que jugaban las autoridades portuarias en el sector de la estiba era fundamental.

¿Qué pasa con las APIE? Desde el punto de vista sindical de la UGT nosotros estamos para defender trabajadores, las APIE no solamente van a dar inestabilidad jurídica, que ya la vamos a tener, porque si hacemos comparaciones de qué es una empresa mercantil, qué significa tener una empresa con carácter totalmente privado a tener un sistema semipúblico, nos podemos encontrar por ejemplo con empresas dominantes, unas sobre otras en una sociedad mercantil; que en algunos puertos se dé el monopolio privado de unos sobre otros, que se va a dar. ¿Qué más puede ocurrir? Algo que afecta muy seriamente a los trabajadores ahora con la crisis. En una sociedad mercantil, según el artículo 18 de los estatutos de la propia agrupación portuaria, puede haber una ley concursal, sabemos de lo que estamos hablando. Es decir, en un momento económico de mala situación, de que no hay solvencia económica, de que no quiero pagar porque me rebelo o no sé qué, en una sociedad mercantil de este tipo puede haber una ley concursal, no puede haberla en una sociedad estiba, no puede haberla en una empresa de carácter público, y creo que me he explicado claramente.

Nosotros no nos vamos a cansar de reiterar que las APIE son un retroceso por la inestabilidad para los trabajadores portuarios, porque incluso yo he estado oyendo esta tarde muy atentamente a todos los que han intervenido, y algunos han hablado tímidamente, pero alguno ha hablado de la liberalización. Esto no es la RENFE. Este no es el sector de la RENFE, con dos empresas, dos operadores, sabemos lo que tenemos y esto está liberalizado. En este sector trabajan cientos y cientos de empresas bajo concesión, autorización y licencia, en un sector de la economía importante, tan importante que actualmente en España hay más de trescientas instalaciones portuarias de diferente importancia, sin tener en cuenta las pequeñas, instalaciones que artificialmente están dedicadas a temas muy específicos. Esto me per-

mite hacer dos reflexiones. Prácticamente en cada población costera existe una instalación portuaria repartida en 45 puertos de interés general y gestionada por 28 autoridades portuarias; y la segunda reflexión es que teniendo en cuenta el perímetro del territorio español, el 80 por ciento de este país es litoral marítimo, y siempre en cifras relativas podemos decir que cada 26 kilómetros puede haber una instalación portuaria, dada la importancia de los puertos y el litoral marítimo que hay en nuestro país. Por ello, desde la UGT entendemos que la realidad portuaria española no debe contemplarse únicamente desde la perspectiva de la categoría de cada uno de los puertos, sino desde la generalidad, considerando el territorio español como una gran instalación portuaria. Nosotros compartimos la idea de que tiene que haber participación e inversión empresarial. Es decir, nosotros siempre decimos lo público y lo privado; si no, esto no anda. Lo público y lo privado de los puertos, si no nos vamos a engañar, no sé adónde vamos a ir. Queremos la consideración de la actividad portuaria como un servicio básico a la sociedad. ¿Por qué? Porque en los 45 puertos que están repartidos en las 28 autoridades portuarias hay más de 20 millones de personas, si tenemos en cuenta a los ciudadanos que conviven al lado de los puertos; y, hablando de economía, para esas 20 millones de personas que viven y conviven alrededor de los puertos esto es un servicio básico. Los servicios que prestan las empresas estibadoras con la tutela del Estado son servicios básicos, y nosotros le damos un nombre, lo llamamos servicio público. No tiene otro nombre, el que tenía, el que se dejó, se abandonó, porque se ha querido ir no sé adónde; en vez de ir hacia delante hemos ido hacia atrás. Servicio público, señorías. Por lo tanto, apostamos por un organismo administrativo con competencias para el ordenamiento de toda la actividad portuaria que se genere en el territorio español que, sin entrar en cuestiones económicas y administrativas, marque objetivos comunes y globales que permitan racionalizarla en términos de oferta comercial, regulando asimismo la competencia y competitividad entre las diferentes instalaciones portuarias.

A nuestro entender, atendiendo al artículo 149.1.20.^a de la Constitución española, los puertos son propiedad del Estado, el Estado ha de controlar uno de los mayores motores económicos y sociales del país como son los puertos. Queremos hacer aportaciones, porque a nosotros como sindicato nos interesa mucho; queremos la competitividad de los puertos, queremos que los puertos crezcan. Estamos gestionando y colaborando conjuntamente bajo los acuerdos con las patronales en los últimos veinte años, a excepción de esta última novedad que hemos tenido con el cuarto acuerdo y nadie más, pero nuestra idea es colaborar y funcionar, por lo menos desde nuestra organización. En este momento tenemos que pedir algunas aportaciones, enmiendas parciales que ya hicimos llegar a los grupos políticos y que están basadas en los servicios. Tenemos que defender los servicios y el empleo. Esta es nuestra obligación sindical que está

basada en tres aspectos, por citar algunos, porque hay diez enmiendas parciales, pero como no quiero extenderme por el tiempo que tengo comentaré las tres que más llaman la atención. Primero, la propuesta que hacemos de modificación a la Ley 48/2003, para todos los puertos de interés general, es la creación de sociedades anónimas para el trabajo de la estiba. Nosotros no queremos las APIE, y si alguien no quiere las sociedades de estiba y pretende un cambio de modelo, nosotros aceptamos un modelo único y un cambio de modelo. Esto nos recuerda que hace cuatro años el Gobierno tenía un proyecto que mantenía un modelo de SATE, sociedades anónimas de trabajo de estiba, 51 por ciento Autoridad Portuaria, 49 por ciento empresas. Queremos dejar clara nuestra posición en ese tema. Para los servicios de las autoridades portuarias, porque la UGT no solo está en la estiba, sino en los diferentes servicios de los puertos, lo que venimos reclamando son todos los servicios generales, que son todos los que vienen en el artículo 58 y en la disposición adicional decimotercera de la Ley 48/2003, en el reglamento de policía portuaria, y en la mención que se hace en la Ley 27/1992, en la que había un compromiso del reglamento de explotación de policía portuaria. Estos son los servicios importantes que queremos que queden claros en la ley, pero también queremos todos los servicios directos que actualmente vienen haciendo las autoridades portuarias, por lo que nos gustaría —y así lo pedimos— que fueran reflejados en la ley todos los que refleja el artículo 58 de la ley 48/2003 y las disposiciones que he citado. La justificación que hacemos del carácter obligatorio de las agrupaciones portuarias de interés económico por sociedades estatales de estiba y desestiba —ya lo he citado—, como entidad pública de gestión del colectivo de estibadores portuarios, porque nosotros queremos recuperar —repito— el papel de las autoridades portuarias en las sociedades de estiba. Apostamos por un modelo único, público o privado, porque los puertos son un instrumento determinante en la economía de España, ya se ha dicho que mueven el 85 por ciento de las importaciones y más del 50 por ciento de las exportaciones; los puertos son de interés general y son un claro indicador de la economía del país: en el PIB, en la economía y en el empleo.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya acabando.

El señor **SECRETARIO FEDERAL DE PUERTOS DE UGT** (Olaizola Azaldegui): Voy acabando, señor presidente.

Por tanto, pedimos la recuperación en el control estratégico del servicio público y de los servicios portuarios. Quiero recordar que le corresponde al Estado y a esta Cámara legislar, que es un momento de oportunidad, que se necesita un cambio de ley, que todos lo sabemos y todos lo queremos, y que aquí cada parte ha manifestado lo que desea. La UGT quiere un modelo semipúblico, es decir, funcionamiento del sector público-funcionamiento

del sector empresarial, aquí no hay desprecio a nadie. Hay que conjugarlo con todos los estamentos, porque todos hacen falta. Ese enfrentamiento que ha habido desde el año 2003 hasta aquí ha sido un error, a mi entender, y hemos hecho un recorrido hacia atrás en vez de hacia delante.

— **DEL SEÑOR COORDINADOR GENERAL DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR (GOYA GONZÁLEZ).**
(Número de expediente 219/000386.)

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra don Antolín Goya, coordinador general de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar.

El señor **COORDINADOR GENERAL DE LA COORDINADORA ESTATAL DE TRABAJADORES DEL MAR** (Goya González): Quisiera empezar mi intervención agradeciéndoles la invitación a todas las señorías aquí presentes, y quisiera dirigir mis primeras palabras no solo para manifestarles mi agradecimiento por la invitación y por la posibilidad de estar aquí para contarles nuestra idea sobre este proyecto de ley, sino también para manifestarles la preocupación que tenemos de que existe la posibilidad de que este acto se convierta en la suplantación de aquellos compromisos de entendimiento y negociación de las enmiendas parciales a los que habíamos llegado. Espero que no sea así, pero no sería honesto por mi parte si no les dijese que podíamos tener esa percepción.

Como ustedes tendrán en mente, les puedo garantizar que si hay alguien interesado en que los puertos vayan bien y en que los puertos continúen siendo un sector de la actividad económica somos los estibadores portuarios, y todos aquellos trabajadores que vivimos de la actividad que se desarrolla en estos sitios. Desde luego, aquí comparecemos cada uno para plantear los posicionamientos particulares, desde lo que representamos, e intentaré hacerlo desde el punto de vista de aquel sector que conozco, para evitar que me ocurra como al representante de Anave, que ha puesto como ejemplo las manos prefijadas de estibadores portuarios para atender a los barcos, las cuales fueron abolidas o modificadas veinte años atrás en la negociación colectiva. En mi caso estoy aquí como coordinador general de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, que represento a trabajadores de autoridades portuarias, de empresas consignatarias, de empresas estibadoras, de agrupaciones portuarias, de sociedades de estiba, de transportistas, pero de una forma muy singular y especial, por la mayoría que ostentamos, a los estibadores portuarios. La coordinadora representa el 85 por ciento de los delegados, de los representantes y de los estibadores a nivel nacional, y de una forma muy particular eso se traduce en el noventa y tantos por ciento de afiliación directa de los estibadores portuarios. Me es fácil explicarles a

ustedes lo que puede suponer, para aquellos que nos presentamos a las elecciones cada cuatro años, revalidar la confianza de un colectivo como el que tengo a mis espaldas.

Como el tiempo es escaso y además en el resto de colectivos no tenemos esa mayoría, dedicaré mi intervención a hablar específicamente desde el punto de vista de los estibadores portuarios, asumiendo en los temas generales las aportaciones que han hecho los compañeros de Comisiones y UGT en lo que se refiere al resto de colectivos.

Por lo que respecta a los criterios generales sobre el proyecto de ley, me gustaría comentarles que hoy por hoy nuestros puertos compiten internacionalmente. La ley debe posibilitar que nosotros podamos seguir compitiendo y, cuando digo nosotros, no me refiero solo a los estibadores portuarios, sino al puerto. Cada uno de los puertos debe poder seguir compitiendo en ese marco internacional. A nuestro modo de ver, los puertos no solo son un instrumento de intercambio de mercancías para la importación y la exportación, no son solo un espacio para la realización de actividades deportivas y comerciales, sino también una industria de servicio que crea una gran competencia internacional. A partir de ahí, cuando hemos entendido esa idea, cuando los puertos han empezado a introducirse en ese mercado, hemos conseguido la captación de los tráficos de trasbordo tan nombrados esta tarde. No es entendible hoy por hoy un puerto que no tenga un proyecto de crecimiento, de intentar captar tráficos de trasbordos, de intentar abrir líneas de mercado para que su sociedad esté perfectamente conectada con el resto del mundo.

La industria española es competitiva, por lo menos en el sector de la estiba, y aquí hago un inciso para agradecer las palabras de la secretaria de Estado y del presidente de Puertos del Estado cuando han valorado al sistema portuario español como uno de los más eficientes del mundo. Supongo que de eso también tendremos una parte de culpa los que desarrollamos nuestra actividad en los puertos. Solamente haría falta echar un vistazo al ranquin de puertos para saber que dentro de los doce primeros hay una buena presencia de puertos españoles. Eso por lo que se refiere al movimiento de mercancías, porque, si habláramos de los niveles de producción, seguramente ocuparíamos una posición mayor dentro de ese ranquin.

Quisiera hacer un inciso también para valorar de forma muy positiva y comentarles los nuevos tipos de acuerdo que nos hemos ido planteando durante los últimos tiempos. Hemos cerrado un acuerdo en el puerto de Algeciras, donde hemos mostrado una mayor flexibilidad rebajando nuestros costes laborales a cambio de estabilidad en el empleo, a cambio de la garantía de seguir manteniendo esos tráficos en España. Nos preocupa sobremanera —quería ponerlo de manifiesto en esta mesa— que el nuevo sistema de financiación que ustedes aprueben no permita la posibilidad de que los puertos sigan compitiendo de forma internacional y entre

sí. Sería contradictorio desde nuestro punto de vista que una ley que quiere potenciar la competitividad entre los puertos no posibilite la competitividad entre los propios puertos españoles.

Como siguiente objetivo, entendemos que mantener un negocio portuario próspero exige disponer de un marco legal flexible y estable, y eso precisamente no es lo que hemos tenido durante los últimos tiempos. En las tres últimas legislaturas, se ha aprobado uno y se han presentado tres proyectos de modificación de la Ley de Puertos y supongo yo que, como consecuencia de todo ese intento de cambio, de esa falta de implantación, nos hemos encontrado en la última etapa, en la que los presidentes de la autoridad portuaria han tomado la decisión de no aplicar la ley en vigor a expensas de ver si en la siguiente legislatura también se modifica. Eso ha creado una cierta inestabilidad, que debería haber sido el fruto de los conflictos entre las empresas y los trabajadores, de las contradicciones o contrapuntos que pueden existir en una mesa de negociación entre empresas y trabajadores. Pero aquí, paradójicamente, los conflictos durante estos últimos tiempos han venido ocasionados por la Administración pública, sin saber muy bien cuál era el objetivo o queriendo no decir que el único objetivo que podía haber detrás de eso era precarizar el empleo en el sector y empeorar las condiciones de trabajo de los trabajadores portuarios. Por supuesto, no me estoy refiriendo al actual equipo de Puertos del Estado, pero sí me estoy refiriendo al proyecto de ley que hoy nos trae aquí, que es herencia y fruto de esa última etapa.

No podemos seguir hablando de futuro, y mucho menos en un momento de crisis, sin tener claro a dónde vamos o qué tipo de puertos queremos. Desde nuestro punto de vista, hay que definir un modelo igual para todos los puertos, un modelo que tenga la flexibilidad suficiente para poder adaptarse a los cambios y las demandas que nuestros clientes nos están planteando día tras día. Quiero dejar claro que, cuando hablamos de flexibilidad, les solicitamos a ustedes y estamos en disposición de que este proyecto de ley la recoja. Para que los puertos españoles sigan siendo competitivos es necesario que nos den la posibilidad a las empresas y a los trabajadores de llevar acuerdos adelante para dar garantías a nuestros clientes en estos momentos. ¿Dónde creemos nosotros que están los problemas y cómo podemos hacer que este marco sea flexible y, al mismo tiempo, estable? Primero, hay que definir el ámbito de la actividad portuaria. Segundo, habría que identificar claramente quién es el empleador. Tercero, habría que compatibilizar la flexibilidad de la actividad portuaria con la estabilidad de una plantilla profesionalizada. Cuarto, habría que posibilitar la negociación colectiva sectorial. Y, quinto, habría que reforzar el papel de las autoridades portuarias o clarificar qué papel les toca jugar en esa nueva etapa.

En cuanto a definir el ámbito de la actividad de estiba, no tenemos mayores problemas en lo que se refiere al servicio público, al servicio básico, —eso no está en

discusión—, pero sí nos hemos encontrado continuamente con un cuestionamiento en aquellos buques de carga rodada y en aquellos trabajos que nosotros denominamos actividades complementarias. Los estibadores siempre hemos venido realizando esas actividades. Las plantillas de los puertos actualmente están dimensionadas para realizar esa labor. Un proyecto de ley que viniera a modificar esa situación, que viniera a imposibilitar que los estibadores portuarios pudiéramos seguir realizando las actividades que venimos haciendo hasta el momento, con las plantillas, como les decía, que han sido aprobadas por el propio organismo público Puertos del Estado, supondría de forma indirecta un expediente de regulación de empleo inasumible, que choca frontalmente con el elemento básico de cualquier sindicato que se precie, que es la defensa del puesto de trabajo, la defensa del empleo. Aquí no hay medias tintas. Nosotros —permítanme la expresión— no podemos estar un poquito embarazos; o estamos embarazos o no. Y si el planteamiento que se hace es que no hay posibilidad de que continuemos haciendo esas actividades, está claro que tenemos un punto de discrepancia serio. Creemos que es injusto que, una vez que hemos consolidado esas actividades, que hemos ayudado a que esas actividades se realicen en nuestros puertos, que hemos sido partícipes de la captación de esa demanda, ahora se nos pretenda quitar la posibilidad de realizar esa labor a través de un proyecto de ley.

El segundo punto, que es la identificación del empleador, parece obvio en cualquier otro sector pero, hoy por hoy, aún se discute quién es el empresario de los puertos. Está claro quién paga la factura, pero no está claro quién es el empresario que está legitimado para negociar. La Administración durante los últimos tiempos ha jugado un papel semiempresarial. Ha estado presente en las mesas de negociación de la mano de la que hasta aquel momento era la patronal, pero con esta última etapa y con estas últimas decisiones o posiciones controvertidas por parte de Puertos del Estado nos hemos encontrado con que en este momento no tenemos un empleador identificado. No hay posibilidad de practicar esa flexibilidad que les decía, de practicar esos acuerdos para adaptarnos a las condiciones que nos demandan nuestros clientes, porque parece ser que el empleador no está identificado. Nosotros no tenemos ningún problema —y me gustaría que esto quedara meridianamente claro—, en que esto sea una empresa pública, estaríamos contentos de que fuera una empresa pública, siempre y cuando la participación pública asumiese todas las responsabilidades de tener participación, incluida entre ellas la negociación colectiva. Sin embargo, a nuestro modo de ver, el interés general y el interés de los trabajadores portuarios ya está lo suficientemente protegido con el sistema de las agrupaciones portuarias, tal y como se plantea en este momento, siempre y cuando las empresas que integran esas agrupaciones portuarias tengan la obligación de ser partícipes de ellas, de dar trabajo, de pagarlo, de proteger a los trabajadores mediante obliga-

ciones en materia de prevención y, por supuesto, de negociar y pactar las condiciones laborales. Es cierto que puede haber algunos matices con los que es posible clarificar o delimitar la función de la autoridad portuaria, pongo como ejemplo la garantía de profesionalidad, la garantía de formación de los estibadores portuarios o el posible dimensionamiento de la plantilla para poder dar servicio en nuestros puertos.

Tercero. Compatibilizar la flexibilidad de la actividad con la estabilidad de la plantilla profesionalizada. Actualmente las plantillas funcionan en régimen de rotación. Somos un colectivo que nos sentimos orgullosos del alto nivel de formación que tenemos, es una de nuestras prioridades en el día a día. Entendemos que eso es lo que ha hecho posible que hoy por hoy seamos punto de referencia en Europa; entendemos que ahí el sector ha hecho una inversión profunda para que, como les decía, seamos punto de referencia. También nos encontramos en el anterior proyecto de ley y en el que hoy venimos a debatir aquí con un empeñamiento continuo de mantener situaciones de rigidez y de falta de flexibilidad. Me refiero, como ustedes se imaginarán, a esa obligación repetitiva de que los trabajadores tengan que estar en relación laboral común y no en relación laboral especial, que tenga que haber un mínimo de un 25 por ciento y que las comunidades autónomas pudieran aumentarlo, siempre intentando que haya poca posibilidad de flexibilizar el sector. Mantener los porcentajes que se están planteando en el proyecto supone un encarecimiento de la actividad, una imposibilidad para dar el servicio que se nos demanda desde las navieras, desde nuestros clientes, y nosotros pedimos que se tome en consideración esta situación y que ustedes, que son los que tienen la capacidad de decidir sobre esa cuestión, valoren retirar o quitar ese mínimo del 25 por ciento. Nosotros tampoco hemos pasado por este tema de puntillas; hemos llegado a acuerdos con todas y cada una de las empresas, no solo a nivel nacional sino a nivel local y hemos buscado figuras alternativas al fijo de empresa, al RLC, para dar salida a las situaciones que se nos vienen planteando día tras día los puertos, en los problemas en la captación de tráfico y las situaciones futuras. Eso lo hemos modificado o lo hemos arreglado a través de la negociación colectiva, pero la realidad es que si el texto de la ley lo sigue incluyendo obligará al sector a seguir haciendo lo que hemos hecho durante los últimos tiempos: incumplir deliberadamente ese apartado porque es inoperativo y no responde a ninguna necesidad en estos momentos. Para nosotros ese es uno de los temas graves e importantes que se deben solucionar.

En el apartado cuatro les decía que se debe posibilitar la negociación colectiva sectorial. Esa flexibilidad de la que veníamos hablando es precisamente la capacidad que tenemos que tener los operadores, los estibadores portuarios y las navieras de adaptar las condiciones de trabajo a las necesidades que ellos nos plantean. Eso no puede ser tal y como está planteado en el proyecto de ley actual. Es una aberración constitucional, desde

nuestro punto de vista, que la Administración pública se quiera reservar por ley el 50 por ciento de una mesa de negociación en la que no pone un duro.

En el apartado cinco —y termino— hablábamos de reforzar el papel de las autoridades portuarias. Ahí —y lo defino de una forma muy rápida— hay que dar margen tarifario para que las autoridades portuarias puedan ofertar condiciones de competitividad económica a nuestros clientes. Tiene que haber una competencia de las autoridades portuarias en la acreditación de la profesionalidad de los estibadores portuarios. Y cabe la posibilidad de que haya una intervención equilibradora en las agrupaciones portuarias cuando haya situaciones de mayoría absoluta por parte de una sola empresa cuando haya necesidad de garantizar la disponibilidad del servicio de estiba o cuando haya que dimensionar las planillas para dar ese servicio de interés general.

Sin más, termino, agradeciéndoles mucho la atención. Y quedo a la disposición de todos ustedes para las posibles aclaraciones o ampliaciones que estimen necesarias.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco la presencia de los sindicatos.

A continuación van a intervenir para exponerles sus puntos de vista los portavoces de los grupos parlamentarios que nos acompañan que, siguiendo la tradición parlamentaria, intervendrán de menor a mayor. Como ya dije al principio de la Comisión hay varios grupos parlamentarios, el Mixto, Coalición Canaria e Izquierda Unida, que son muy minoritarios, y al haber tenido hoy una mañana muy intensa han excusado su asistencia, y el PNV se ha tenido que ausentar. Nos acompañan los portavoces del Bloque Nacionalista Galego, Convergència i Unió, Grupo Popular y Grupo Parlamentario Socialista. De menor a mayor, va a empezar la intervención el señor Jorquera como portavoz del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Voy a procurar ser breve y atenerme a los diez minutos convenidos por dos razones. La primera razón es porque en estos momentos estoy un poco aturrido mentalmente. Quiero creer, por mi bien y por el bien de ustedes, que por un resfriado; espero no confundirme en el diagnóstico. Y la segunda razón es porque creo que la función básica en estas jornadas por parte de los portavoces parlamentarios era escuchar la opinión de los distintos agentes implicados en el sector para tener presente esas opiniones en el trabajo parlamentario que ahora se inicia, donde se debatirán, analizarán y resolverán las distintas enmiendas presentadas a este proyecto de ley.

Como representante de una fuerza política de carácter gallego, quiero que comprendan que, aparte de la importancia estratégica que tiene el sector portuario, que tiene el tráfico marítimo y que va a tener con mayor claridad en el futuro —no voy a redundar argumentos ya dados— para nosotros, en particular, además es un sector al que

concedemos una extraordinaria importancia. Galicia es un país volcado al mar, una parte muy importante de su economía gravita en torno a actividades relacionadas con el mar, por supuesto, incluidas las actividades portuarias. En nuestro territorio, aparte de numerosos puertos dependientes del ente Puertos de Galicia, hay cinco puertos de interés general, los puertos de Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra Marín y Vigo. Todos estos puertos tienen una extraordinaria importancia económica en su hinterland y, por tanto, es una cuestión a la que somos extraordinariamente sensibles. Los puertos gallegos —y cuando hablo de puertos gallegos me refiero en este caso a aquellos que están clasificados como de interés general y, por lo tanto, afectados por este proyecto de ley— tienen extraordinarias potencialidades no siempre aprovechadas. Tiene la potencialidad de que frente a nuestras costas discurre uno de los corredores marítimos internacionales más importantes, con la oportunidad que eso representa de cara a la captación de tráfico. Tiene la potencialidad de nuestra ubicación geográfica estratégica, tanto para captar tráfico del flujo que conecta el atlántico sur o el mediterráneo con el atlántico norte como tráfico interoceánico entre América y Europa y que va a tener un desarrollo futuro previsiblemente muy superior con las nuevas posibilidades y el impacto que va a tener en el tráfico la ampliación del canal de Panamá. Como decía, muchas veces todas estas potencialidades no están, desde nuestro punto de vista, aprovechadas por una serie de problemas que afectan a los puertos gallegos dependientes del ente Puertos del Estado. Pensamos que en ocasiones existe la propensión en el diseño de las políticas portuarias a conceder una extraordinaria importancia estratégica a los puertos situados en la fachada mediterránea para reforzar el papel que puede jugar el sistema portuario español a la hora de captar los tráficos del sur de Europa, y no se le concede la misma importancia a los puertos de la fachada atlántica.

En segundo lugar, un problema que afecta a nuestros puertos es el escaso desarrollo de la intermodalidad, las deficiencias que tiene el transporte de mercancías por ferrocarril en nuestro país, el hecho de que unos accesos ferroviarios a los puertos exteriores estén en construcción —en el caso de A Coruña— y otros ya abiertos en su primera fase —en el caso de Ferrol—. Hay otro problema que afecta a nuestros puertos que es su atomización. Si aspiramos a que los puertos gallegos sean competitivos frente a otros puertos importantes de la fachada atlántica —estoy pensando en Hamburgo, en Róterdam y en Amberes— es evidente que si consideramos los puertos gallegos uno por uno no serían competitivos, pero si se establece una política de complementariedad, de sinergias entre ellos, si concebimos los puertos gallegos como un subsistema portuario integrado, entonces sí se podrá reforzar su condición competitiva frente a otros puertos importantes de la fachada atlántica y aquí también incluyo Oporto, por su cercanía, que es un competidor muy importante para los puertos gallegos.

En cambio, nos encontramos con que existe una atomización, desde nuestro punto de vista, excesiva.

Partiendo de todas estas premisas, ¿qué nos preocupa en este proyecto de ley? Pensamos que es posible combinar una política que procure la coordinación y armonización de actuaciones en el conjunto de los puertos dependientes en estos momentos de Puertos del Estado con una mayor participación de las comunidades autónomas en el diseño y planificación de esas políticas portuarias y con una mayor asunción de competencias de gestión. Pensamos que esto es posible, y deseable y necesario si queremos que los cinco puertos gallegos, actualmente dependientes de la red de puertos de interés general del Estado, funcionen como un *pool*, como un sistema portuario integrado. Por tanto, es fundamental reforzar ese papel de las comunidades autónomas en una doble dirección, que también puedan tener una participación más efectiva en la planificación portuaria a nivel estatal en la definición de las políticas portuarias y que puedan asumir más competencias de gestión. En cambio, si nos atenemos al proyecto de ley en su redactado actual, observamos que no avanza en esa dirección; al contrario, peca en muchos aspectos de un reglamentarismo excesivo que, a efectos prácticos, reduce el margen de maniobra para que las comunidades autónomas puedan asumir mayores competencias en materia de gestión y para que la autonomía portuaria que tanto invocamos tenga una realidad práctica. Este es uno de los aspectos que más nos preocupan y a los que el Bloque Nacionalista Galego va a prestar sin lugar a dudas mayor atención en el proceso de tramitación parlamentaria que ahora se inicia, una vez que el proyecto de ley fue tomado en consideración, fueron rechazadas las enmiendas de devolución presentadas y se inicia ahora el trámite de enmiendas.

Nosotros no negamos que aspiramos en el futuro a un modelo donde la Comunidad Autónoma de Galicia pueda asumir plenamente competencias en materia portuaria, que los puertos actualmente existentes sean desclasificados como puertos de interés general y sean transferidos en su integridad a la Comunidad Autónoma gallega. Pensamos además que eso es conciliable con la concertación y con la coordinación de políticas. La Comunidad Autónoma de Galicia tiene —como otras— asumidas las competencias en materia de educación y eso no significa que no exista una coordinación de políticas educativas a nivel de Estado. No solo no lo negamos sino que consideramos que es deseable. Hace unos minutos saludaba a representantes de la Autoridad Portuaria de Vilagarcía de Arousa, y me viene ahora a la mente la pregunta de si es funcional, si es el modelo político más racional que en una misma ría exista un puerto que depende del ente Puertos del Estado, como es el puerto de Vilagarcía de Arousa, y otros dos puertos comerciales —no estoy hablando de puertos pesqueros— cada vez con una dimensión más similar al de Vilagarcía de Arousa, que son el puerto de Ribeira o el puerto de Pobra do Caramiñal, dependientes de Puertos de Galicia. Nosotros

pensamos que ese no es un modelo racional. Pero independientemente de este planteamiento de fondo del BNG, creemos que dentro del actual marco es posible una mayor participación de las comunidades autónomas en la definición de las políticas generales en materia portuaria y una mayor asunción de competencias de gestión, y este proyecto de ley no avanza en esta dirección. Por eso tenemos una posición crítica inicial y nos vamos a esforzar, a través del trámite de enmiendas, para procurar corregir estos aspectos. Con esto estoy demostrando por mi parte ese optimismo antropológico al que tanto se alude, por ejemplo, para caracterizar al presidente del Gobierno español. Porque estamos hablando de un proyecto de ley que nace de un consenso básico entre el Partido Popular y el Partido Socialista y por tanto somos conscientes de que en ese terreno lo vamos a tener difícil.

Ya para acabar, porque si no me voy a exceder del tiempo inicialmente convenido, solo quiero decirles que el BNG también presta mucha atención a una concepción de los servicios portuarios como servicio público que, desde nuestro punto de vista, debe pasar por reforzar la participación directa de las autoridades portuarias en la gestión de estos servicios; o bien su labor de tutela, de fiscalización para garantizar que la prestación de estos servicios sea acorde con lo que debe ser un servicio de interés general. ¿Las razones? Las que ya comentaron otras personas que me precedieron en el uso de la palabra: que este modelo asegura más la estabilidad y la seguridad jurídica en la prestación de estos servicios, evitaría situaciones de dominancia y también poder disponer de unos trabajadores portuarios realmente cualificados y con criterios de profesionalidad. Estos van a ser los dos aspectos a los que vamos a prestar una importancia singular; aunque, por supuesto, muchas de las sugerencias planteadas por representantes de distintas asociaciones las tendremos en cuenta ahora en el trámite de enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, don Pere Macias, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, en nombre de mi grupo Convergència i Unió, quisiera agradecer a todas las personas que desde distintas instituciones, asociaciones representativas de todo tipo o empresas han formulado aportaciones a lo largo de esta tarde en la Cámara y agradecerles especialmente su esfuerzo pedagógico y de síntesis, que le han hecho a nuestro presidente la labor muy sencilla, normalmente no la tiene tan simple. Esto hay que agradecerse a todos ustedes.

Para Convergència i Unió, que ya durante estos meses ha tenido contactos con la práctica totalidad de los grupos que hoy han intervenido aquí, la aportación de hoy ha sido destacable. Todos hemos conocido la opinión de todos y evidentemente ha habido puntos de encuentro y puntos de desencuentro, es normal que cada uno desde

su punto de vista defiende sus intereses. En cualquier caso, el papel de los que en estos momentos estamos aquí es la defensa de los intereses del común, de los intereses generales y por tanto vamos a tener que establecer a partir de todo lo que ustedes nos han contado lo que cada uno podemos comprender como un equilibrio entre los intereses de unos y otros pero sobre todo la defensa a ultranza del interés común. Me van a permitir, en el poco tiempo del que disponemos, que les cuente qué va a hacer mi grupo, *Convergència i Unió*, en este trámite parlamentario. Trámite parlamentario que empieza con la presentación de unas enmiendas a la totalidad que nosotros presentamos y que fueron derrotadas por el acuerdo amplio entre el Partido Socialista y el Partido Popular. Nuestro grupo, en primer lugar, tiene que decir que no nos parece nada mal que en temas, para entendernos, de comer, donde nos jugamos la comida y el futuro de la economía haya un amplio acuerdo político. Esto me parece bien; ojalá se diera un acuerdo amplio entre las fuerzas políticas en muchos campos. En cualquier caso, deseamos estar presentes en este amplio acuerdo político como es, por otro lado, una tradición en *Convergència i Unió*. Y ustedes comprenderán —porque lo conocen perfectamente— que nuestro grupo ha participado siempre muy decisivamente en las distintas legislaciones a las cuales he hecho referencia a lo largo de esta tarde. Tenemos la paternidad o maternidad —como se quiera— de la Ley de Puertos de 1997, que significó la apertura de la participación a la gestión de las autoridades portuarias a las comunidades autónomas; pero no solamente a las comunidades autónomas, sino a las corporaciones locales, a los ayuntamientos y a los sindicatos. Y a través de las comunidades autónomas —y todas las comunidades autónomas son un ejemplo en este sentido— a los representantes de las distintas asociaciones empresariales representativas de todo orden. Aquí ha habido una opinión que no he compartido en absoluto; las comunidades autónomas han sido muy generosas —mucho más de lo que sería el Estado— en dar entrada a lo que hemos conocido como comunidad portuaria y, por tanto, no vamos —permítanme la palabra— a tolerar que se produzca un retroceso en este sentido y las comunidades autónomas pierdan representación. Porque la representación de las comunidades autónomas no es de las comunidades autónomas, sino que es de la comunidad portuaria; es decir de todos, sindicatos, trabajadores, empresas y todos los que hacen puerto. Este es un elemento de la Ley de Puertos de 1997 que habría que conservar.

¿Cuáles son los elementos en los que vamos a poner énfasis en esta difícil negociación que tendremos? Porque somos diez ante trescientos, ante el Partido Socialista y el Partido Popular, que están francamente de acuerdo en la mayoría de los asuntos. ¿Cuáles son nuestras aportaciones? En primer lugar —y recojo alguna expresión especialmente afortunada de algunos presidentes de autoridades portuarias—, la defensa de los puertos, la defensa de las autoridades portuarias versus todo lo que

es centralización o recentralización de competencias en Puertos del Estado. Aquí se ha dicho de muchas maneras. No puede ser que la autoridad portuaria de Valencia tenga que hacer una carrera de cien metros con Gioia Tauro, con Tánger Med y con Malta y que para hacer esta carrera los otros corran solos y al señor presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia le atemos a cinco personas a sus piernas. No va a ganar nunca por bien que lo haga. En consecuencia, la idea del sistema de la autoridad portuaria, de centralizar, es perversa, y es la muerte del sistema y la muerte de los puertos. Por ello, hago una apelación muy profunda a que preservemos la autonomía de las autoridades portuarias, y *Convergència i Unió* va a ser —permítanme ustedes— muy duro e inflexible para que no se produzca ni un solo retroceso en esta autonomía. Recojo también palabras textuales de muchos sectores, tenemos que lograr flexibilización en las tarifas, agilidad, eficiencia, tenemos que ser capaces —me ha gustado mucho la aportación— de bonificar la productividad. —Y aquí hay unas propuestas de diversos sindicatos que hemos recogido en este sentido, me parece que las tarifas también deberían hacerlo presente—.

¿Por qué se ponen las tarifas?, ¿por qué quieren las autoridades portuarias? No, porque hay que amortizar sobre todo unas inversiones. En este sentido, otro elemento que también he recogido y con el que debemos ser especialmente cuidadosos es el de evitar las sobreinversiones. Sobreinvertir es perverso, castiga a todo el sistema y, por tanto, aquí hay unos mecanismos que deberíamos ser capaces de reproducir en la ley porque la sobreinversión castiga la eficiencia de todos, y es un riesgo en el que estamos incurriendo. En cualquier caso, nuestro modelo es aquel que fomente la máxima autorresponsabilidad por parte de todas las autoridades portuarias.

Hay otros elementos, a nuestro juicio importantes, que recogemos —ya los dije en el plenario y los vuelvo a repetir hoy—: nuestro país vive de forma importante del turismo —parece un sector importante— y dentro del turismo un elemento importantísimo es todo el sector náutico. Por consiguiente, el proyecto de ley, que no es suficientemente sensible con estos aspectos, debe serlo. Desde el punto de vista del turismo —también del deporte, pero sobre todo del turismo como una actividad económica importantísima—, se tiene que introducir una especial sensibilidad, así como en los temas de la pesca; puede que haya puertos pesqueros más importantes dependiendo de las autoridades autonómicas, pero no podemos olvidarnos tampoco. Otro aspecto relevante en el que nuestro grupo cree que puede perfeccionarse también la ley, es el de los asuntos ambientales, especialmente el cumplimiento de los convenios Marpol. Aquí también debemos ser capaces de ajustar las determinaciones para el cumplimiento, repito, de estos compromisos ambientales.

Para acabar, señor presidente, *Convergència i Unió* manifiesta, como ya dije en el Pleno, nuestra plena voluntad de llegar a acuerdos, pero no vamos a poner

fácil la cosa, ya lo advierto. Nuestros requisitos son los que son; deseamos el acuerdo, pero vamos a ser muy exigentes, con la fuerza y la humildad de nuestro peso relativo, que es el que es, pero sobre todo con la fuerza de la razón que nos han dado muchos de ustedes. Alguien ha dicho algo parecido a que estas jornadas son simplemente una coartada para que un acuerdo que ya está hecho se pueda solemnizar y decir que hemos participado todos, pero no estamos de acuerdo. Estas jornadas nos parecen excelentes —felicitemos al presidente y a toda la Comisión por haberlas hecho, felicitamos a todos los que han intervenido—, y nos hacen nuestra labor parlamentaria mucho más exigente. Debemos ser capaces de encontrar un acuerdo y, por *Convergència i Unió*, como ustedes saben, no va a quedar.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra don Andrés Ayala, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente y muchísimas gracias a todos por su asistencia y por su participación a aquellos que lo han hecho.

El Grupo Parlamentario Popular cree que estamos ante una jornada importante, una jornada en la que cada uno ha tenido oportunidad de ser conocido y, además, en el conjunto de todos; y eso aporta un grado de especial importancia tanto a las jornadas como a la finalidad de las mismas, que era el conocimiento por la Comisión, por los ponentes de la ley —los que hemos tenido la suerte o la responsabilidad de ser nominados por nuestros grupos parlamentarios para alcanzar un texto definitivo en esta ley— de esas aportaciones, dichas unos enfrente de todos. Hay cuestiones que cada uno dice como le parece oportuno, pero lo que es evidente —y el Grupo Popular así lo manifiesta— es que todas las intervenciones que hemos oído esta tarde parten del conocimiento, de la práctica y la experiencia en un sector tan duro, tan competitivo y tan difícil como el portuario. A nosotros nos han parecido todas ellas sensatas. En nombre de mi grupo tengo que agradecerles todas esas aportaciones y —tengo que decirlo así— la sinceridad que han manifestado en la exposición de las mismas.

La postura del Partido Popular en esta materia ha sido clara a lo largo de los últimos tiempos. Hemos pretendido alcanzar un acuerdo que le dé estabilidad a un sector demasiado baqueteado en los últimos años, y en eso estamos. Hemos alcanzado un acuerdo con el partido mayoritario, pero eso no significa que no estemos abiertos a que ese acuerdo se haga extensivo —no por adhesión, sino por negociación— al resto de fuerzas en este Congreso y posteriormente en el Senado. En consecuencia, quiero decir que este acuerdo de trescientos no es un acuerdo de los trescientos de Esparta, no es un acuerdo en el que estemos atrincherados para que no haya ninguna solución, sino al contrario, para que pueda alcanzar a todo el espectro parlamentario. Por supuesto,

desde el análisis y la visión de España como posición geoestratégica importantísima, como ubicadora y receptora de unos puertos de interés general, de las veintiocho autoridades portuarias, que también las puedo citar, como se puede citar las de Galicia, pero no quiero canсарles, y desde luego señalando, porque hay que decirlo, que este acuerdo, que está dispuesto —así se ha manifestado en el Pleno del pasado mes por el Grupo Parlamentario Popular— tampoco es un acuerdo a cualquier precio.

Este es un acuerdo en el que comenzamos con unas premisas de mejora de la competitividad que compartimos con todos ustedes; mejora de la eficiencia en el sentido de la eficiencia, no en el sentido solo de la rentabilidad y, por tanto, con una mirada puesta en la reducción de costes, por supuesto con una mirada puesta en el ajuste de las inversiones que se tengan que hacer por las autoridades portuarias; en el desarrollo sostenible, que es una máxima que debemos tener todos en el frontispicio de cualquier actuación de un sector económico, y por lo tanto también en el del portuario, las cuestiones medioambientales y las cuestiones de Marpo —que también ha mencionado nuestro compañero Macias— y que deben ser especialmente atendidas. Hay dos cuestiones más importantes: una es la apuesta por la intermodalidad —también en eso coincidimos con la intervención de algunos de ustedes, básicamente con la primera intervención del presidente de Puertos del Estado— y sin duda ninguna aprovechar la posición geoestratégica que España tiene dentro de su posición en el mundo. Es cierto que esa posición geoestratégica nos debe ayudar a que nuestro sistema portuario, que debe mantenerse así, necesite una coordinación entre todas las autoridades portuarias dentro —sin ninguna duda y que nadie la tenga a ese respecto— del respeto a la libre competencia —que creemos que es buena— entre las autoridades portuarias y, por tanto, dentro de ese marco obligado legislativo que tenemos que hacer para que esa libre competencia pueda desarrollarse, manifestarse y externalizarse en el servicio portuario que tenemos que dar.

Esa creencia en nuestro sistema portuario no está reñida ni se aparta de la sensibilidad que tenemos que tener con nuestros propios hechos diferenciales. Los tenemos dentro de nuestras autoridades portuarias, y en esas tenemos que estar atentos. La más evidente, la más básica es el hecho insular o ultraperiférico o las condiciones de Ceuta y Melilla, por citar algo que es obvio. Es evidente que los hechos diferenciales de las autoridades portuarias deben formar parte de la filosofía del texto que definitivamente aprobemos. En último lugar de ese sistema portuario es que pueda ser autosuficiente, y esa es una autosuficiencia que se enmarca dentro de lo que todos entendemos por la competitividad, la oferta diferenciada, etcétera. El Partido Popular también cree en el modelo liberal de la explotación portuaria, y por ende en esa libertad de las autoridades portuarias para marcar sus estrategias de mercado dentro, eso sí, de las

bases a las que algunos de ustedes se han referido y que forman parte de ese acuerdo básico firmado entre el Partido Socialista, el Partido Popular y con el respeto a la leal competencia entre los puertos. Por último, y por señalar las tres últimas cuestiones en cuanto al planteamiento del Partido Popular, creemos en el libre acceso a la prestación de los servicios. Aquí se ha demandado fundamentalmente por algunos sectores esa libertad de la prestación de servicios, evitando, eso sí, las posiciones dominantes. Hay que hacer una referencia al modelo de estiba, ya que nuestra idea es que permita la mejor oferta de nuestros puertos con las garantías laborales obvias que nosotros no sólo respetamos, sino que especialmente queremos guardar.

Pues bien, lo dicho aquí esta tarde sin ninguna duda nos ayudará en el trámite que ahora abordamos y que abordamos a partir de hoy. Por eso quería destacar que las jornadas organizadas por la Comisión de Fomento en su conjunto, es decir, por todos los partidos políticos que estamos en el Congreso, tenían la finalidad de no abordar la elaboración de las enmiendas parciales después del trámite de la enmienda de devolución que habían planteado algunos grupos políticos, sin tener de primera mano y de conjunto el posicionamiento que tenían cada uno de los sectores aquí representados por ustedes. Por tanto, que sepan que en lo que respecta a mi grupo, y a todos, en esto creo hablar por todos, vamos a hacer un esfuerzo de acercamiento a todas las posiciones que aquí se hayan manifestado con mayor o menor intensidad. Es imposible alcanzar la satisfacción de todas las posiciones planteadas, pero trataremos de que ni todos quedemos plenamente satisfechos ni todos quedemos plenamente disgustados, sino que quedemos en un equilibrio que es, en definitiva, el que se pretende no solamente con la jornada, sino con el acuerdo que hemos alcanzado con el Grupo Socialista.

Quería señalar que hemos oído afirmaciones interesantes, y hemos tomado muy buena nota los miembros de mi grupo que hemos asistido a la Comisión, sobre un tema básico de las bonificaciones. Ha habido intervenciones muy de atender. Las intervenciones en cuanto a las bonificaciones a la ocupación por la valoración de los terrenos nos parecen importantes y se han manifestado por varias autoridades portuarias, algunas aquí, pero es una constante en la mayoría de las autoridades de los puertos con los que hemos tenido ocasión de hablar, y esa flexibilización que se tiene que hacer también para el tránsito, los tráficos cautivos, tráficos de las islas, y tanto como su dependencia absoluta del transporte marítimo deben ser interpretadas y traducidas en la ley en medidas concretas. Voy a hacer una pequeña referencia a alguna otra cuestión como la tasa, que se ha puesto de manifiesto por la Cofradía de Pescadores, sobre el pescado fresco, que es de especial atención. En cuanto a la prestación de los servicios han aparecido unas intervenciones muy importantes y yo he tomado nota de dos de ellas. Una, la adaptación de los servicios a la demanda y, dos, las dificultades del transporte terrestre en los

puertos, que también deben ser atendidas especialmente.

Quería hacer una primordial referencia a los puertos deportivos. La ley tiene que ser más sensible, tiene que prestar más atención al problema de los puertos deportivos y a la parte turística de los puertos, a la que hacía referencia el señor Macias, porque hay una importante masa de puertos y de colectivos afectados por los puertos y las autoridades portuarias que no se encuentran tan diferenciados o tratados como en las legislaciones de los puertos de las comunidades autónomas. Es nuestra obligación tener una mayor sensibilidad en el trato de los puertos deportivos, porque hay que primar su oferta de servicios sociales y deportivos frente a las ventajas económicas que en un momento determinado puedan exigirse en los pliegos concesionales. Ha habido algunas manifestaciones en cuanto a las composiciones de las autoridades portuarias que habrá que analizar, aunque recuerdan que no hay ningún artículo de la reforma que se ha planteado relativa a ellas, pero habrá que estudiarlas porque vamos a hacer caso a los que ustedes nos han dicho.

Deseo hacer dos últimas referencias, señor presidente, y perdón por la extensión. La estiba es algo a lo que nos tenemos que referir. Se han manifestado aquí posturas contrapuestas por los tres sindicatos mayoritarios. La idea que ha mantenido el Partido Popular es que en las sociedades mercantiles de carácter privado haya una intervención por parte de la autoridad portuaria con el objetivo de garantizar la libre competencia y evitar cualquier posición dominante. Dentro de ese marco, podemos alcanzar los acuerdos oportunos con todos los sindicatos. Muchas veces se ha dicho aquí que hay cuestiones a las que no debemos volver, pues creemos que en esto tampoco se debe hacer. Tenemos que seguir avanzando en el concepto moderno de liberalización de la prestación de la estiba. Ustedes nos dejan aquí algunos retos que van a ser importantes. Me parece que los retos que nos dejan en esta jornada son conseguir la estabilidad del sistema y de las autoridades portuaria—, mejorar la oferta portuaria y los servicios portuarios, garantizar la intermodalidad y los hechos diferenciales, incentivar las inversiones públicas y privadas —pero garantizarlas en el sistema dentro de un concepto de rentabilidad—, y el tránsito a los modelos de la prestación de servicios, incluida la estiba. Tal y como dijimos en el Pleno de devolución de las enmiendas de totalidad, queremos manifestar nuestra vocación de alcanzar ese acuerdo estable, que conjugue todos los intereses en presencia, y por tanto, trasladarles la tranquilidad y el ánimo de que estamos haciéndolo para alcanzar con el conjunto de los grupos parlamentarios una ley con las características que hemos señalado.

El señor **PRESIDENTE:** Para concluir la sesión informativa de la Comisión de Fomento informativa tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Muchas gracias a todos en nombre del Grupo Parlamentario Socialista por su presencia en esta sesión, y, sobre todo, muchísimas gracias por todas las aportaciones que se han realizado a lo largo de esta tarde. Todas han sido positivas, útiles, tanto las no críticas como las críticas, especialmente estas; todas, en su conjunto, han sido y son necesarias e imprescindibles para que cumplamos debidamente con nuestro trabajo. Nuestro trabajo en la tarea legislativa que abordamos no tiene más objetivo que lograr una ley de puertos que responda a las necesidades y a los retos del sector portuario español que todos ustedes representan. Nuestro trabajo no tiene más objetivo que el de lograr una ley que aglutine el grado suficiente de acuerdo para convertirse en una ley estable y definitiva que termine con la litigiosidad y la inseguridad jurídica que se han denunciado aquí de una manera reiterada.

En el Grupo Socialista nos felicitamos por que, a pesar de las diferencias lógicas, previsibles que se han expresado, hemos podido percibir un consenso básico, tanto en lo relativo al diagnóstico de la situación como en lo referente a lo que se espera de la Ley de Puertos. El Grupo Socialista coincide fundamentalmente con el diagnóstico y con los objetivos, con las metas que el sector portuario español espera en relación con esta ley. Sobre todo se trata de mejorar, de modernizar la herramienta a través de la cual se realizan —se ha expresado aquí ya— más del 80 por ciento de las importaciones y más del 50 por ciento de las exportaciones de la economía española. Nada más y nada menos que este es el reto. Somos conscientes de la relación directa que existe entre el funcionamiento eficiente de los puertos del Estado y el éxito en los esfuerzos por ganar productividad y competitividad en la economía española en un contexto internacional muy difícil. Somos conscientes de la relación directa que existe entre el funcionamiento eficiente de los puertos del Estado y la optimización de las posibilidades de reactivación económica, de generación de empleo y de adelantamiento de la salida de la crisis en nuestro país. Somos conscientes, por tanto, de la importancia de esta ley, de la importancia del reto que asumimos.

Esta ley —somos conscientes también— abre la puerta a una de esas reformas estructurales pendientes a las que todos los grupos parlamentarios, todas las fuerzas políticas hacemos continua referencia; esas reformas estructurales que han de contribuir a cambiar, a modernizar, a mejorar nuestro modelo productivo, a mejorar eso que llamamos los entornos competitivos para contribuir a un desarrollo más sólido y equilibrado en nuestro país. —Este es el qué—. El cómo es el diálogo franco, el diálogo abierto, la actitud flexible para lograr un gran acuerdo en el sector portuario español y también, como reflejo de él, en el Parlamento, entre los grupos parlamentarios. Hay un preacuerdo establecido con el Grupo Parlamentario Popular, pero al igual que ha expresado mi compañero, el señor Ayala, nuestra intención es la de

ampliar la negociación para que el acuerdo sea general en la Cámara. No queremos un acuerdo de los trescientos, y en esto también coincido con el señor Ayala, entre otras razones, porque los trescientos de Esparta perdieron la batalla y nosotros queremos ganarla, indudablemente (**Risas**); queremos una ley con un apoyo lo más amplio posible porque queremos una ley útil, estable, que aporte seguridad jurídica; lo dije ante el Pleno y lo repito ante ustedes, no queremos que dentro de unos años, muchos, cuando cambien las mayorías en esta Cámara —alguna vez tendrá que ocurrir—, alguien caiga en la tentación de querer cambiar esta ley simplemente porque la anterior tenía un apellido político distinto. Queremos una ley sin apellido político, queremos una ley sin más apellido que el de responder al interés general, al interés del conjunto de la comunidad portuaria, al conjunto de la sociedad española.

¿Qué buscamos? Puertos competitivos. Este es un lugar común del que no debemos salirnos. Buscamos una ley que suministre un marco jurídico, un marco regulador que permita a los puertos de interés general del Estado alcanzar esa competitividad; entre ellos sí, pero fundamentalmente hacia fuera, como es lógico. No hay posibilidad de agotar todos los temas que se han tocado a lo largo de la tarde. Voy a hacer comentarios sobre los tres que se han mencionado de manera más reiterativa y que se han identificado como esenciales, los que tienen que ver con las tasas, con la prestación de servicios en los puertos y con el modelo de prestación del servicio de estiba.

Respecto al primer asunto, nuestro objetivo es lograr un sistema tarifario definitivo, dejando atrás —insisto una vez más— confusiones y litigiosidades varias, un sistema tarifario definitivo que permita a la vez un grado de coherencia y de armonización razonable, a través de una estructura tarifaria común, una referencia común, a la que puedan atenerse el conjunto de las 28 infraestructuras portuarias españolas y, simultáneamente, un grado también razonable de competencia real entre puertos mediante el uso flexible —valga el término— y potestativo de una amplia gama de coeficientes correctores y de bonificaciones, que no pretendemos rebajar respecto a las existentes, sino incluso aumentar, aunque siempre de una manera razonable. Eso sí, los coeficientes correctores y las bonificaciones han de aplicarse en función de la capacidad de generar recursos y de atraer tráficos por parte de cada autoridad portuaria, claro está. Coherencia y competencia. Este es el sistema tarifario que tenemos en mente y con el que acudimos a la negociación, este es el sistema que pretendemos reflejar —y no será fácil— en el texto definitivo de la Ley de Puertos.

En relación con el régimen de prestación de servicios, planteamos un régimen que aúne respeto a la competencia con garantía reglada de que los servicios se prestan y que se prestan bien y conforme a los criterios de seguridad y de calidad a través de esto que hemos llamado libre acceso reglado. Creo que es una postura bastante

razonable y que refleja un lugar común en la comunidad portuaria.

Sobre la estiba, entendemos que su regulación es crucial también para asegurar la competitividad en los puertos. Somos partidarios de un solo modelo y de un modelo lo más acordado y eficiente posible; ni las viejas sociedades estrictamente públicas ni las APIE que heredamos del texto legal vigente. Estamos pensando —y esto es lo que venimos hablando con el Grupo Parlamentario Popular y queremos hablarlo con el resto de los grupos— en una sociedad anónima con una presencia garantista de la autoridad portuaria, para evitar las dificultades que aquí se han enumerado como riesgos para el funcionamiento de este tipo de servicios, una presencia garantista para asegurar la preeminencia del interés general en juego.

Podría hablar de muchas más cosas. Hemos hablado a lo largo de la tarde de la policía portuaria. Nosotros también somos partidarios de reflejar todas sus funciones como agentes de autoridad. Se trata, en definitiva, de maximizar las ventajas que tiene nuestro sistema portuario, ventajas evidentes en lo geográfico, en relación con las cuantiosas inversiones que se han realizado y con la calidad de los servicios, y de vencer las dificultades que también las hay y de las que somos conscientes: dificultades de dimensión, de conectividad con otros modos de transporte, y de competencia feroz de puertos allende nuestras fronteras.

Nuestra intención no es la recentralización, ni muchísimo menos; jamás ha estado en nuestro objetivo. Pero tampoco puedo admitir que se hable de un déficit de autonomía en el sistema portuario vigente; no responde a la realidad ese diagnóstico. En la actualidad las presidencias de las autoridades portuarias las proponen las comunidades autónomas. La mayoría en los consejos de administración de las autoridades portuarias las determinan las comunidades autónomas y son estas autoridades portuarias, insisto determinadas por las comunidades autónomas, las que mandan en los puertos, fundamentalmente, a la hora de elaborar los planes de empresa, los presupuestos, a la hora de contratar. No vamos a recentralizar, no está en nuestra intención ese camino, pero tampoco vamos a admitir que no hay autonomía. Estas son las infraestructuras del Estado que de manera más autónoma se gestionan. Quiero recordar que el artículo 149 de la Constitución atribuye al Estado la competencia sobre los puertos de interés general del Estado y tampoco vamos a abdicar de esa atribución constitucional. Que quede claro también. No vamos a recentralizar, pero vamos a cumplir con nuestras funciones, se trata, insisto, de adaptar la estructura, funcionamiento y sistema de precios de los puertos del Estado a las necesidades y demandas de nuestra economía. Se trata de disponer los puertos del Estado para los retos del presente, también para los muchísimos desafíos del futuro. Aquí se han mencionado unos cuantos, que me parecen apasionantes en su análisis, como los nuevos flujos de tráfico marítimo en función de los traslados de

la productividad al sureste asiático, el Canal de Suez, en fin, apasionante.

Termino asumiendo que esta ley es una gran oportunidad, deben saber que somos conscientes de la responsabilidad que asumimos, vamos a estar a la altura, el Gobierno, representado por el presidente de Puertos del Estado, que es el autor de la iniciativa legislativa, los grupos parlamentarios y este portavoz que les habla. No tenemos más prejuicios ni más postura inamovible que la de servir al interés general con una ley útil eficaz y duradera. Estamos dispuestos a escuchar y a atender, que no es lo mismo, lo que se nos plantee. Me temo que no vamos a poder aceptar todo lo que se ha planteado desde cada interlocutor, pero estén seguros de que vamos a cumplir al cien por cien con el interés general del país y con el interés general de la comunidad portuaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras, señores, señorías, señor presidente de Puertos del Estado, antes de levantar la sesión quiero decir que hemos estado cinco horas y media reunidos con unas posiciones por parte de todos los intervinientes de gran nivel que nos han enriquecido a todos, a este Parlamento, que ha abierto sus puertas como creo que tiene que ser en toda reforma importante y que afecta, como ha dicho el señor Macia, al bolsillo. Intentaremos recoger el mayor número de aportaciones de las que se han trasladado. Quiero agradecer el trabajo de todos aquellos que han posibilitado el buen desarrollo de estas jornadas, de los trabajadores y trabajadoras de la Comisión, también el trabajo de la letrada de las Cortes, que nos ha acompañado y que está presente, Sylvia Martí, por el buen desarrollo jurídico del contenido de esta jornada, que es la primera que realiza el Congreso de los Diputados de puertas abiertas para la reforma de la Ley de Puertos, y creo que no ha habido ningún problema. Agradezco a todos los grupos parlamentarios, especialmente a sus portavoces, la estrecha colaboración que ha posibilitado la confección de esta jornada sin ningún tipo de problemas, también ha habido un grandísimo acuerdo, yo diría un total acuerdo, y el trabajo que han realizado todos ellos, también las señoras y señores diputados que nos han seguido desde sus despachos, donde están muchos de ellos trabajando, igual que llevamos haciéndolo nosotros durante cinco horas y media, grupos minoritarios que no han podido estar porque tienen intervenciones, después de haber pasado esta mañana seis horas y media en el Pleno del Congreso de los Diputados. Quiero agradecer especialmente a todos los comparecientes que han intervenido y a todos aquellos que han estado invitados, que se han desplazado desde sus domicilios hasta aquí, su comportamiento ejemplar y modélico y felicitarles.

Terminaré con un deseo de este presidente, que es que en este mes de diciembre podamos cerrar el plazo de enmiendas parciales, para con ello, en el mes de febrero constituir la ponencia en la Comisión de Fomento y empezar a debatir y a votar todas aquellas enmiendas

parciales que se hayan presentado, con el objeto de que en el mes de marzo pueda remitirse al Senado, para la segunda lectura, las enmiendas que hayan quedado vivas y que en el mes de abril o mayo podamos tener de vuelta en el Congreso el texto que nos permita, antes del final del primer semestre del próximo año 2010, tener aprobado con el mayor número de grupos parlamentarios, que será el reflejo de la sociedad, un nuevo texto jurídico como el que la mayoría de ustedes desean: seguro,

estable y, sobre todo, que dé sinergia competitiva, mayor de la que tenemos, que es mucha, a todos los que configuran el sector portuario, que hoy tan dignamente han representado ustedes.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cuarenta y cinco minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**