



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 542

FOMENTO

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

Sesión núm. 32

celebrada el jueves 13 de mayo de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa:

— 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. (Número de expediente 121/000024.) .. 2

Emitir dictamen a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

— 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. (Número de expediente 121/000024.) . . . 2

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

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA SIGUIENTE INICIATIVA LEGISLATIVA:

— **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. (Número de expediente 121/000024.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy de la Comisión de Fomento con el primer punto del orden del día, que sería la ratificación de la ponencia del 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 del Estado, que, como saben, se debatió ampliamente ayer tarde en ponencia. Entiendo que se aprueba por asentimiento la ponencia, ¿Es así? (**Asentimiento.**)

EMITIR DICTAMEN A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

— **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. (Número de expediente 121/000024.)**

El señor **PRESIDENTE**: En segundo lugar, vamos a entrar en el debate de enmiendas del dictamen con las intervenciones de los grupos parlamentarios de menor a mayor, comenzando por el Grupo Mixto. Quiero comunicarles, a los efectos de las votaciones, que no vamos a marcar una hora porque preveo que las intervenciones pueden ser hoy largas, al tratarse de una ley tan importante y tan arduamente elaborada por los grupos parlamentarios, pero creo que aproximadamente en torno a la una de la tarde podríamos estar en disposición de proceder a la votación. Si termináramos antes, no esperaríamos, entraríamos en la rotación, porque sé que muchas de SS.SS. tienen interés en salir pronto. Estén preparados, porque calculo que sobre la una tarde se podría estar en disposición de votar las enmiendas.

Doy ya la palabra al señor Perestelo, portavoz de Coalición Canaria, del Grupo Mixto.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Voy a intentar ser muy breve porque tendremos la oportunidad también del Pleno para manifestar el posicionamiento de Coalición Canaria en el fondo de este proyecto de Ley. En primer lugar quiero hacer una valoración positiva del trabajo realizado y sobre todo del esfuerzo de consenso

en aceptar muchas de las propuestas que Coalición Canaria aportó —más de cincuenta enmiendas— al proyecto de ley. A nadie se le esconde la importancia que los puertos tienen para cualquier territorio, mucho más para un territorio insular como Canarias. De ahí que agradezcamos la deferencia del portavoz del Grupo Mixto, el señor Jorquera, en ceder la participación tanto en ponencia como en Comisión, en este caso, a un miembro de Coalición Canaria. (**La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la presidencia.**)

Permítanme que, a efectos de orden, dé por defendidas todas las enmiendas que el Bloque Nacionalista Galego ha presentado a esta ley y que por tanto se mantienen vivas para su votación en la Comisión de hoy. En relación con las enmiendas de Coalición Canaria, estamos satisfechos con el nivel de aceptación que se ha producido, bien porque han sido subsumidas en enmiendas transitorias o enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Popular o porque han sido formuladas transaccionales que aceptamos. Sí queremos mantener dos matices que nos parecen importantes y que moverían el voto de Coalición Canaria en relación con la valoración general de la Ley de Puertos. Una de ellas es la relativa al Fondo de Compensación Interportuario, en la que mantenemos dos propuestas. Por un lado, vamos a mantener vivas las enmiendas 31 y 81, que hacen referencia al fondo de compensación como región ultraperiférica y por tanto se utilizan recursos RUP a la hora de financiar los déficits que se puedan producir por la aplicación de bonificaciones en los tráficos marítimos en los puertos de Canarias, como región ultraperiférica. Otra posibilidad en la que seguimos trabajando y que formulamos como enmienda in voce en la Comisión es la enmienda presentada por el Partido Socialista y el Partido Popular sobre el artículo 4 del Fondo de Compensación Interportuario, que trata de incorporar un añadido en el sentido de que en el caso de que, una vez distribuida la totalidad de dichos fondos algunas autoridades portuarias no llegaran a la suficiencia económica y financiera, la Administración General del Estado instrumentará los medios necesarios para mitigar los sobrecostes del especial aislamiento de la ultraperiferia e insularidad. Se refiere a no compensar con el fondo los déficits que se producen por las autoridades portuarias de Baleares, Ceuta y Melilla y Canarias.

Hay también una enmienda relativa a la conformación del consejo de administración de las autoridades portuarias. Somos conscientes del esfuerzo que se hace en reducir el número de miembros de 25 a 15 y entendemos que es un tema que debe ser prioritario. Es más, hay que tener en cuenta, por ejemplo, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, un puerto en Arona, Los Cristianos y tres puertos más ubicados en tres islas diferentes. Si planteamos la participación de las corporaciones locales en función de las instalaciones de un puerto, estamos hablando de cuatro puertos, por tanto, cuatro corporaciones locales, cuatro ayuntamientos. El máximo que se puede plantear en el actual reparto de la fórmula establecida en la enmienda transaccional sería exclusivamente de dos municipios. Además, como tanto en

Canarias como en Baleares se da la circunstancia de que esos puertos están ubicados en islas, en Canarias están los cabildos y en Baleares los consejos insulares, que son entes de Gobierno local que tienen una enorme trascendencia en el desarrollo del territorio insular, y por tanto, en la actividad que se genera en los puertos, no es razonable dejar fuera de la participación en los consejos de administración a los cabildos insulares en Canarias o los consejos insulares en Baleares. Por ese motivo hacemos una propuesta sobre la especificidad insular en cuanto a plantear un mayor número de miembros en las autoridades portuarias: me parece restrictivo en el actual marco establecer —que sería la otra opción— la representación no vía municipios, sino entes locales, porque tanto los consejos insulares como los cabildos son entes locales, o bien —y no me parece tampoco una medida afortunada— establecer criterios restrictivos tanto al Gobierno, a la Administración General del Estado o a las comunidades autónomas, a la hora de nombrar sus representantes, condicionando algún representante para no incrementar esta composición de los consejos a que tengan que nombrar representantes de un ayuntamiento, de un cabildo o de un consejo, en el caso de Baleares. También podría ser una fórmula que el cuarto miembro que no se determina en la Administración General del Estado o dos de los que no se determinan en la comunidad autónoma, fueran alcaldes, presidentes de cabildo, o presidentas, en el caso de los puertos de Canarias o Baleares. En todo caso es una propuesta que hacemos a la Comisión y que pedimos a los dos grupos mayoritarios de la Cámara que han consensuado la mayor parte de la ley o toda ella, porque creemos que son temas importantes, temas sensibles. Por lo menos en Canarias no se entendería, y lo digo con absoluta transparencia, que los cabildos no estén incorporados a las autoridades portuarias.

Con esos condicionantes, valoramos de manera positiva el trabajo realizado y el proceso final de la ley, pero indudablemente esperamos sensibilidad —como la ha habido en otros temas— en estos temas de participación y de ampliación del fondo o de participación del fondo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: También voy a ser breve, y no porque no haya mucho de que hablar en relación con lo que ha ocurrido con esta ley, que hay y mucho, en cantidad y en calidad legislativa, sino porque tiempo habrá efectivamente en el próximo Pleno para que cada cual fijemos las posiciones políticas en términos más amplios y más precisos.

No es por empezar a desmentir al presidente de la Comisión cuando al comienzo de sus palabras ha dicho que estamos ante una ley importante, pero depende de cómo se valore la importancia. Estamos ante una ley que, por ejemplo, respecto a su recorrido en este Congreso, es importante por lo caótica que ha sido la gestión del tema, simplemente por eso. Es una ley importante indudablemente

porque nos situamos ante un hecho, iba a decir, sideralmente atípico, que es que el PP y el PSOE se ponen de acuerdo. Habrá que explicar por qué, en medio de esta trifulca en la que al parecer no se ponen de acuerdo en nada, en esto sí se ponen de acuerdo. Es importante por eso, por la atipicidad; habrá que explicarlo y cada cual intentará buscar las explicaciones a este hecho. Y podría ser importante por los contenidos que esta ley finalmente no va a tener. Creo que el sistema portuario es un elemento sustancial para la productividad y competitividad de un país, como lo es en general el sistema aeroportuario o el sistema viario y el de transportes. Hay quienes se empeñan en seguir manteniendo las cosas tal cual, hay quienes todavía se empeñan, en la derecha y en la izquierda, en que esto no se transforme, en que no hablemos de eso que hablan Felipe González y los sabios, de la Europa de 2030 y de cómo hay que cambiar las cosas radicalmente. No, hay un empeño en que las cosas sigan igual y esto habrá que explicarlo. Esta es una ley que, lamentablemente, después de tanto tiempo en el Congreso, después de que supuestamente podríamos haber hecho otra cosa totalmente distinta, va a ser más de lo mismo respecto a la gestión portuaria, que tiene unos enormes problemas estructurales. Es importante por estas cosas, por otras no sé si lo es.

Mi grupo está, como pueden ustedes observar, en una disconformidad radical con el proceso que se ha seguido, con los contenidos que finalmente va a tener la ley, más con los que no va a tener, porque no responde a las circunstancias del momento y mucho menos a lo que debiera ser una cierta perspectiva de futuro. La aproximación que mi grupo hizo a esta ley desde el comienzo fue básicamente creyéndose el prólogo de la misma, su exposición de motivos. Nos creímos que de verdad los puertos del Estado deben ser autónomos —no autonómicos, autónomos—, y si ustedes analizan el conjunto de las enmiendas presentadas por mi grupo verán que un gran número de ellas se refiere a una real autonomía de las autoridades portuarias. Nosotros creemos en un sistema portuario competitivo en su conjunto pero en competición también unos con los otros. Creemos en ese sistema, al que se va a tener que ir a malas, como en tantas cosas tenemos que ir al parecer, porque, cuando hay tiempo, no se quiere ir a buenas. Así, hemos presentado las enmiendas 549, 550, 551, 552, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 580, 583, 584, 585, 586, 587, 591, 592, 593, 594 y 595, porque queríamos hacer un cierto sistema de conjunto, de forma que incluso —se verá el esfuerzo— no solo hemos enmendado algunos de los artículos del proyecto de ley sino de la ley originaria, porque queríamos efectivamente que la autonomía de los puertos fuera un conjunto de cosas, no solamente los aspectos que contemplaba la modificación de la ley, sino otros que creíamos nosotros que también se debían contemplar respecto a la ley original. Pues bien, de todo esto los dos grupos mayoritarios no han querido saber nada, con lo cual mantenemos todas y cada una de las enmiendas.

Esto es básicamente, porque también en algún sentido, en relación con este tema, que tiene que ver tanto con la autonomía de los centros como con la gestión ajustada

al entorno propiamente en el que están los puertos, nosotros creemos que los puertos tendrán que relacionarse de alguna forma, por ejemplo, el de Cádiz con el de Bilbao, pero sobre todo el puerto tiene que relacionarse con su *hinterland* económico e industrial, ahí tiene que ajustarse a lo que son las cosas y tiene que hacerlo de forma competitiva con el resto. También en algún sentido en esta forma de ajustarse habíamos presentado unas enmiendas que podían calificarse de algo más autonómicas, si quieren ustedes; dicho de otra forma, también en el entorno de los puertos hay autoridades autonómicas, las hay. No pretendíamos ninguna revolución, en absoluto, si han analizado SS.SS. las enmiendas, pero sí nos parecía que la presencia de las autoridades autonómicas en el entorno de los puertos en determinados aspectos tenía lógica; igual que las empresas, también las autonómicas con sus competencias. Así, tenemos las enmiendas 553, 554, 578 y 582, cuatro enmiendas. Insisto, no estábamos haciendo unos puertos que tuvieran que ser transferidos a las comunidades autónomas, nada de nada de esto, porque nuestra concepción es distinta. Mantenemos también esas enmiendas, a excepción de una, la 554, cuya retirada estaríamos relativamente dispuestos a aceptar a cambio de alguna alternativa parcial que hay.

Hay un tercer capítulo de enmiendas, ahora ya de medidas más puntuales, menores en el sentido de concepción general del sistema portuario pero que tienen que ver en algunos casos con los servicios técnico náuticos, con el amarre y desamarre, etcétera. Ahí también, en ese capítulo sobre todo, habíamos hecho referencia a un tema que era el de las sociedades de estiba y desestiba, porque la gestión que sobre este tema han hecho los dos grupos mayoritarios en los últimos años es caótica. Caótica. El Partido Popular aprueba en el año 2003 las APIE, luego viene aquí un proyecto de ley por parte del Grupo Socialista, que duerme no sabemos en qué congelador durante cuatro años, que quiere retirar las APIE. Nosotros, desde ese punto de vista, quisimos decir que no teníamos que estar inventando el Pacífico todos los días, que ya está inventado, que las APIE se han puesto en marcha, etcétera, que nos parecía que había que volver a la situación anterior y presentamos las enmiendas 573, 574, 575, 576, 577, 578, 588, 589 y 590 en esta dirección. Sé que a esto han ofrecido ustedes una alternativa en el título V. En todo caso, mantengo hoy por hoy estas enmiendas; quizá las retire, pero hoy por hoy las mantengo. También hay otro tipo de enmiendas, pequeñas, sobre las que no se nos ha ofrecido tampoco nada y que seguimos manteniendo. De esta manera, las que voy a retirar al final son las números 581, porque ahí sí ha habido alguna aproximación con alguna oferta que han hecho, y la que antes he citado.

Dicho todo lo anterior, el resto de las apreciaciones políticas lo reservo para la sesión plenaria del próximo jueves.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señoras y señores diputados, a mi grupo también le gustaría ser breve, pero me temo que no podremos serlo, por la importancia de esta ley. Nosotros creemos que es una ley muy importante por varios motivos. Afecta a los pilares de la economía del Estado y, por tanto, en estos momentos más que nunca, todo aquello que afecte a los pilares de la economía del Estado debe ser analizado y tratado con una gran *finezza*, si me permiten la expresión, que no es catalana sino italiana; *finezza*, con zeta.

Nuestro grupo, como en todas las leyes, especialmente en las de contenido económico, ha intentado trabajar con profusión para posibilitar que las soluciones que de ella se deriven ayuden en la mayor medida posible a la salida de la difícil situación económica. Lo ha intentado y debo decir que muy a nuestro pesar no lo ha conseguido. Por tanto, manifestamos nuestro pesar por ello. Además, la importancia de esta ley viene dada porque teníamos unos cuantos deberes pendientes, fruto de sentencias, de resoluciones de tribunales de la competencia y de resoluciones europeas, y había que ajustar el marco.

Debo decir de entrada que la voluntad que ha llevado al pacto de los dos grupos mayoritarios, el Grupo Socialista y el Grupo Popular, es una voluntad loable que nosotros aplaudimos y nos gustaría que esta voluntad de acuerdo entre ellos estuviera presente. Lo hemos pedido en otros muchos ámbitos y lo hemos logrado en este. Por tanto, señor Simancas, señor Ayala, felicidades y sean ustedes ejemplo para el señor Zapatero y para el señor Rajoy, cada uno en su respectiva casa. **(El señor Ayala Sánchez: No nos perjudique.)** Espero que esto no les deje perdidos. En cualquier caso, yo sí que desearía que hubiera este tipo de acuerdos, pero que fueran más plurales. Son acuerdos muy importantes. Que los 350 miembros de un Parlamento —creo que ustedes son 325 en total— lleguen a acuerdos no deja de ser destacable. No sé si algún otro grupo se va a sumar, pero, el hecho de que otros grupos —el señor Beloki lo ha hecho— o nosotros —me consta que hay varios partidos presentes en el arco parlamentario— no estemos presentes, que se nos haya excluido expresamente del acuerdo, pone de manifiesto que estos acuerdos, repito, positivos, buenos, necesarios y que uno desearía que se ampliaran mucho más, son unos acuerdos también excluyentes. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Son acuerdos basados en una determinada concepción del Estado muy respetable democráticamente y muy mayoritaria —uno no puede decir nada—, pero absolutamente contrarios al espíritu constitucional del pacto constitucional que algunos en su día establecimos y que pasaba por un equilibrio entre las sensibilidades que uno podría llamar sensibilidades de defensa del Estado y los que defendemos otras sensibilidades básicamente de respeto a una realidad plurinacional. Este acuerdo es un elemento importantísimo a tener en cuenta, tiene aspectos muy positivos, pero, amigo

Simancas y amigo Ayala, buscar la perfección siempre es un signo de la humanidad y para buscarla ustedes deberían encontrar la manera de que pudiéramos integrarnos quienes hemos participado, participamos y seguimos creyendo en un proyecto; gracias a esto fue posible mucho de lo que hoy tenemos en el Estado español.

Esta es una constatación previa muy importante, repito, a nuestro entender y, más allá del tema que yo he personificado por razones simplemente de empatía y de que a mí me gusta que en las labores parlamentarias haya un buen nivel de relación humana, políticamente sus partidos, el Partido Socialista y el Partido Popular, deberían plantearse que, en caso de que acometan —lo cual sería deseable— más grandes pactos —este es un gran pacto—, no se excluyera de forma deliberada y beligerante a otras fuerzas políticas, empezando por Convergència i Unió, que es a quien yo represento y en nombre de quien puedo hablar.

¿En qué se ha concentrado la labor parlamentaria de esta ley? Se ha concentrado en que los dos partidos mayoritarios han hecho un trabajo profundo, importante, de acuerdo entre ellos, lógicamente, de escuchar las opiniones de los distintos sectores económicos y sociales implicados. El mundo portuario es extraordinariamente complejo y contradictorio, con intereses encontrados, como pudimos comprobar todos en la sesión parlamentaria que tuvimos abierta a todo el mundo. Se ha hecho un trabajo sobre el cual yo no podría discutir en algunos aspectos —aunque nosotros vamos a seguir discutiendo hasta el final que a lo mejor se han tenido más en cuenta ciertos intereses que otros—, pero es cierto que se ha hecho un trabajo que finalmente ha resultado positivo y yo no voy a quitar mérito a lo que se ha conseguido. En un tema que a nosotros nos preocupaba y en el que recomendamos desde el primer momento que la solución no pasaba por otro lugar común que el del diálogo, el de la negociación —y estoy hablando de la estiba—, al final se atendieron las demandas que Convergència i Unió formulaba de que hubiera este diálogo, se ejerció este diálogo —las negociaciones nunca son sencillas cuando los intereses son complejos— y se llegó a un acuerdo que nosotros vamos a apoyar. Por tanto, en todo el capítulo de la regulación de los servicios, especialmente el servicio de estiba, nos parece que es un buen punto de equilibrio a lo que se ha podido llegar. Uno hubiera deseado más a lo mejor, pero nosotros, aunque no hemos participado más que de la forma que hemos podido, desde el exterior hemos intentado decir a unos y a otros que el único camino no son las huelgas, sino que es la negociación, negociación y más negociación; finalmente parece que este mensaje de Convergència i Unió caló y nos sentimos partícipes de este buen acuerdo, que vamos a apoyar con sinceridad.

En cuanto al otro gran capítulo que la ley tenía que resolver, el del establecimiento de las tarifas portuarias, aún quedan algunos temas pendientes. Me gustaría obtener, y para esto estamos parlamentando, de los portavoces socialista y popular la voluntad de que algunos flecos —les he planteado concretamente dos flecos— los podamos solu-

cionar en el paso por el Congreso, si no, lo intentaremos en el Senado. Son temas que merecen una atención especial y merecen que hasta el último momento intentemos acotar más con precisión las soluciones. Espero que la actitud sea positiva y que seamos capaces de hacerlo. En esta Comisión creo que se va a aprobar alguna enmienda transaccional, concretamente hay una referida a nuestro grupo que nos parece que es un avance porque era lo que pedíamos y la vamos a aceptar, pero quedan dos temas que habría que intentar resolver referidos, por una parte, a la tasa de ocupación y por eso nuestro grupo va a pedir que se mantenga la enmienda 607, que puede resultar a la postre un enganche para poder encontrar una solución, solo a estos efectos. La otra cuestión sobre la que vale la pena también mantener la reflexión, tal como he expresado a los portavoces del Grupo Socialista y del Grupo Popular, es la sustitución del sujeto pasivo de la tasa de mercancías en caso de las terminales concesionadas. En cuanto a la reflexión que ha llevado a nuestro grupo a un cambio de posición, y lo acepto, puesto que el tema es muy dinámico y le merece, nos gustaría que se pudiera continuar hablando durante esta semana a los efectos de que pudiéramos encontrar la solución final. Ya anuncio que se trata de un equilibrio de intereses para ver a quién asignamos ciertas responsabilidades y por ello vale la pena que seamos finos y ajustados al máximo para encontrar las mejores soluciones posibles. En cuanto a estos temas —a lo mejor durante esta semana surge algún otro— nuestro grupo va a mantener vivas todas las enmiendas que no sean aprobadas, todas, absolutamente todas, de cara al Pleno, para poder tener enganches suficientes para mejorar la ley con esta voluntad. Y como en este caso puede haber posibilidades, vamos a trabajarlas hasta el final. Igualmente, creo que la existencia de múltiples enmiendas abiertas por parte de Convergència i Unió puede servir para mejorar, una vez que todos lo hayamos releído, el texto que va a surgir de esta Comisión. Aprovecho para felicitar a nuestra letrada y a Comisiones por su trabajo extraordinariamente fino, rápido, eficaz y utilizando las modernas tecnologías —aunque a uno le hagan pasar una noche en vela—, lo que nos ha ayudado de una manera extraordinaria. Ya avanzamos que Convergència i Unió a partir de ahora va a pasar este texto a todos los agentes presentes en el mundo portuario, esperando recibir o no sugerencias, y, como siempre, vamos a trabajar este documento y estas sugerencias. Esto no debe sorprender absolutamente a nadie porque en una democracia participativa el diálogo no acaba más que al final de todos los procesos legales; y los procesos legales parlamentarios llegan como mínimo en esta Cámara hasta el Pleno —por la avocación que fue aprobada—, y también aprovecho para decir que la actitud de todos los grupos ha sido positiva en este sentido. Por tanto, nuestra voluntad de participar en los trabajos, a pesar de que no se nos ha dejado, se manifestará poniendo a disposición de todos los grupos estas enmiendas abiertas para que puedan actuar como enganche de cualquier mejora de la ley. Por suerte, tenemos enmiendas a prácticamente todos los artículos y esto va a posibilitar que si de aquí al jueves hay alguna posibilidad de mejora la podamos introducir.

Más elementos. Señor presidente, sé que usted es muy generoso con el tiempo y hoy voy a abusar de este tiempo que usted me concede tan generosamente porque la importancia lo requiere. Empezaba con unas reflexiones de índole económica y me van a permitir que siga con ellas para poner de manifiesto lo que nos va llevar a disenter del acuerdo entre Partido Socialista y Partido Popular. Me van a permitir que para ello haga un poco de historia. En primer lugar, quiero decir que la legislación moderna de puertos en España se inició en el año 1992 —y hay que situarse: había una mayoría absoluta, justa pero absoluta, del Partido Socialista, con el ministro Josep Borrell Fontelles en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente— con una ley que introduce un concepto, a nuestro entender positivo, que es el de autonomía portuaria, es decir, que las autoridades portuarias no tienen que ser simples negociados de una organización centralizada del Estado, sino que deben y pueden tener capacidad para dar respuesta a las distintas sensibilidades y necesidades económicas de cada entorno. Creo que esta fue una buena ley que constituye la base de todo el entramado de la Administración portuaria en España hasta ahora. Saben ustedes también que en el año 1996 hubo un cambio de Gobierno en el Estado español. El señor Aznar, del Partido Popular, ganó las elecciones sin mayoría absoluta y consiguió una mayoría parlamentaria suficiente con el apoyo, entre otros, del Partido Nacionalista Vasco, de Coalición Canaria y de Convergència i Unió. Convergència i Unió llega a este acuerdo con el Partido Popular, un acuerdo importantísimo que ha dado frutos de una gran riqueza a todo el país —entre ellos, por ejemplo, la red de AVE, que es un acuerdo del llamado pacto del Majestic— y ha dado muchos años de prosperidad a España, en el que se pacta una nueva Ley de Puertos según la cual en este concepto de autonomía portuaria se imbrican las comunidades autónomas. Fruto de este acuerdo —repito, pacto del Majestic entre el Partido Popular y Convergència i Unió— se realizó una modificación sustancial de la Ley de Puertos de 1992. Por tanto, al concepto de autonomía portuaria, cuya paternidad corresponde al Partido Socialista en 1992, se añadió una asunción por parte del Partido Popular y de Convergència i Unió con un tinte autonómico que le da nuestro partido y los demás partidos que participaron en aquella coalición por lo que se puede decir que este concepto portuario tuvo un amplio aval del Partido Socialista, del Partido Popular y de los principales partidos nacionalistas. Fue, por tanto, un modelo que contó con un amplio apoyo desde todas las instancias y todas las sensibilidades.

Este modelo fue posteriormente modificado en el año 2003 por un gobierno ya en solitario con mayoría absoluta del Partido Popular, que tomó algunas decisiones cuestionables, y con un proyecto de ley presentado por el anterior equipo de Puertos y del Ministerio de Fomento, fue sustancialmente modificado por un acuerdo entre el Partido Popular y el Partido Socialista sin la presencia de Convergència i Unió; no sé si también sin la presencia de otras fuerzas, pero sí sin el acuerdo de Convergència i Unió. Por tanto, de un amplio acuerdo sobre el modelo

portuario en el que participó todo el mundo y que fue mérito de todo el mundo, vamos a pasar a partir de hoy y del jueves que viene a un acuerdo en el cual se excluyen de forma clara y se expulsan las sensibilidades que no son las del Partido Socialista y las del Partido Popular, aunque repito que son legítimas, mayoritarias y sobre las cuales no se puede cuestionar absolutamente nada. Este es un tema de profunda gravedad al entender de Convergència i Unió. Nosotros, y vamos a hacer todos los esfuerzos para que esta expulsión no tenga efecto. Ya les anuncio que para cualquier eventual acuerdo de gobierno en cualquier circunstancia en que se requiera la participación de Convergència i Unió, este va a ser un tema que va a tener que asumir quien nos pida el acuerdo, porque tanto de acuerdo con el Partido Socialista como con el Partido Popular queremos volver a la situación que con esta ley van a romper. Este es un tema sectorial y económico importante, pero también significa la rotura de un modelo, y quienes creemos en este modelo vamos a poner toda la carne en el asador para que se pueda restablecer.

Lamentamos profundamente que el equipo de un ministro con el cual no hace falta decir que hay unas afinidades notables y que tiene sensibilidades que nuestro grupo ha valorado positivamente de forma reiterada se haya prestado —quizá por la presión de otros— a que se rompa este equilibrio. Pero se ha roto, y Convergència i Unió quiere hacer lo políticamente posible para que se vuelva a establecer. Este es un hecho político muy grave. Nosotros vamos a hablar de Loapa portuaria. Ustedes están aprobando una Loapa portuaria. Lógicamente, este es un problema de características de una determinada concepción de Estado —no se lo ocultó—, pero a mi entender también es un problema económico. La solución que ustedes dan hoy a la nueva Administración portuaria que surge es a mi entender, peor que la existente desde el punto de vista económico, aunque hay algunos avances que no voy a negar. Por ejemplo, desde el punto de vista de la eficiencia global de la Administración, el hecho de que, como dicen las enmiendas del Partido Socialista y del Partido Popular, haya que aumentar el control y la coordinación por parte de Puertos del Estado, lógicamente supone que dicho aumento de control y coordinación requiere un aumento de controladores y coordinadores por tanto de personal que no es productivo sino absolutamente improductivo, que lo único que hace, en un momento en que les están rebajando el sueldo a los funcionarios, es incrementar el número de funcionarios para hacer exactamente la misma labor y sobre todo introducir un germen de desconfianza en todo lo relativo a las autoridades portuarias.

Señores del Partido Socialista y del Partido Popular, a nuestro humilde entender, el paso por ponencia y Comisión de la ley no solamente no la ha mejorado sino que la ha empeorado. Ayer se aprobó una enmienda, la 515 —de la que vamos a pedir votación separada—, que ha causado una profunda desazón a los presidentes de las autoridades portuarias y según la cual hoy en día ser presidente de una autoridad portuaria es prácticamente ser reo a las puertas de los tribunales. La lectura del nuevo apartado 41 bis es

escalofriante: a los pobres presidentes de las autoridades portuarias se les hace culpables de todos los males —reos de sedición— simplemente porque hay una voluntad de presionarles para que actúen al absoluto dictado no de su consejo de administración, que, por cierto, pierde pluralidad, sino del funcionario de turno de Puertos del Estado. Puede ser causa simplemente de que este señor se vea objeto de un linchamiento público el hecho de que defienda los intereses de su Autoridad Portuaria, que no siempre van a ser coincidentes con los intereses de Puertos del Estado, lo cual me parece un hecho de una gravedad extraordinaria. No sé si se han dado ustedes cuenta de la magnitud del error que constituye la introducción de este artículo 41 bis. Uno sinceramente habría preferido la primera solución, y es la de que el ministro simplemente por voluntad política lo cesara; al menos no se coloca a nadie en el disparadero, no se afecta al honor y a la capacidad profesional de las personas, y este es un tema sobre el que ustedes deberían reflexionar. Aún están a tiempo de retirar esta indigna e indignante enmienda que afecta a la capacidad profesional de magníficos presidentes de autoridades portuarias. Ya sé que ustedes me contarán que han pasado cosas en determinados puertos; por cierto, han pasado cosas en determinados puertos con el aval y con el informe positivo de Puertos del Estado. Por tanto, si la excusa para introducir esta cuestión es que habría que cesar a determinadas personas que incurrieron en determinados errores, también habría que cesar a los correspondientes presidentes de Puertos del Estado que permitieron semejantes errores firmando y autorizando determinadas inversiones o firmando y acordando determinados planes de empresa. Por tanto, la excusa de que algunas autoridades portuarias han cometido errores —yo no los califico más que de errores— no justifica que ahora se culpabilice a todo el mundo y, sobre todo, se introduzca una excesiva vigilancia sobre las autoridades portuarias. A nosotros nos parece que este es un hecho de gran gravedad, por lo que pediríamos a los dos grupos mayoritarios la retirada o el voto en contra de esta enmienda 515 —señora letrada, hemos pedido votación separada del artículo 41 bis—, y de forma muy especial a todos los miembros de esta Comisión que por respeto —algunos de ellos incluso por amistad con presidentes de autoridades portuarias— no les consideraran reos de sedición, tal y como establece esta enmienda. Como digo, nos parece de una gravedad extraordinaria y no entendemos cómo la sensibilidad que uno conoce de algunas personas puede llevarles a aceptar tal desaguizado.

En cuanto a nuestras enmiendas competenciales, en primer lugar, hay una enmienda de la que hemos pedido voto separado. Nos gustaría retornar al espíritu de tramitación del Estatuto de Autonomía de Cataluña cuando el Partido Socialista Obrero Español nos presentó un pacto sobre transporte —tengo aquí el documento original— en el que se establecía un régimen especial para los puertos de Barcelona y Tarragona. No es la propuesta de la parte catalana evidentemente no es la del Partido Popular, es la propuesta del Partido Socialista Obrero Español, que en

marzo de 2006 estaba dispuesto a un régimen especial para los puertos de Barcelona y Tarragona. Hoy día, de este Partido Socialista Obrero Español que estaba dispuesto a esta cuestión hemos llegado a un Partido Socialista Obrero Español que tutela, vigila, controla y coordina, todas las autoridades portuarias, no solo las catalanas. Por tanto, este es un tema que vamos a mantener. Ya sé que esta es una rotura del sistema, pero una rotura que tenía una base de consenso, que lógicamente le gustaba a la parte catalana —como todo el mundo sabe, este acuerdo se firmó no por los puertos sino por los aeropuertos—, y en esta parte catalana estaban representados el Partido Socialista de Cataluña, Esquerra Republicana-Iniciativa per Catalunya Verds y Convergència i Unió. Nosotros presentamos también una serie de enmiendas que tienen como objetivo, más allá de esta visión, que ya les admito que es de avance y a la que simplemente dedicamos una enmienda, —de la mayoría he pedido voto separado— restablecer este acuerdo y la voluntad de 1992 con el Partido Socialista, de 1996 con el Partido Popular, Convergència i Unió, Partido Nacionalista Vasco, Coalición Canaria, que fuimos lo que dimos apoyo a esta ley. Nos gustaría que fueran atendidas por motivos relativos a restablecer este buen modelo económico en el cual las autoridades portuarias tienen responsabilidad, tienen capacidad, pueden actuar y no son sometidas a una tutela excesiva. La fórmula de concertación con el Estado, que es el plan de empresa, es una fórmula positiva, proactiva, en la que lógicamente pueden surgir tensiones pero es una buena fórmula de coordinación. Se habla de los mecanismos de coordinación, de cooperación en el Estado de las autonomías, y los planes de empresa portuarios son un buen ejemplo —no participan las comunidades autónomas pero participan el Estado y las autoridades portuarias—, y ahora este buen modelo queda sujeto a excesivas tutelas, y pondré algunos ejemplos. Hasta ahora eran necesarios informes técnicos para ciertas obras singulares, y ahora son necesarios informes vinculantes de Puertos del Estado para todas las obras; antes había posibilidad de presentar recurso contra los actos de las comunidades autónomas en relación con el incumplimiento de los planes de empresa, lo cual tiene su lógica —si hemos acordado un plan de empresa y se incumple, se va a impugnar—, ahora se admite que cualquier acuerdo de la Autoridad Portuaria pueda ser impugnado por Puertos del Estado, más allá de que sea fruto o no de estos acuerdos en el plan de empresa. He puesto dos ejemplos pero podría poner muchos más. Nosotros creemos que se ha roto este equilibrio y vamos a trabajar para que se restablezca un modelo que fue pactado en su momento.

Finalmente, me gustaría manifestar nuestra posición contraria a la enmienda transaccional 513, que es la que rompe este equilibrio en el seno del consejo de administración. Como ustedes saben, el consejo de administración tipo —para que nos entendamos—, fruto del pacto del Majestic, tenía 25 vocales, de los cuales 11 eran nombrados por las comunidades autónomas, 5 por el Estado y 9 por otros organismos —corporaciones locales, sindi-

catos, empresarios, etcétera—, un determinado equilibrio que se estableció, y en estos momentos se pretende ajustar de 25 a 15. Comparto el argumento de la austeridad y por tanto no voy a pronunciarle contra ella, aunque se puede conseguir de otras maneras, como me parece que dijo el señor Perestelo ayer. Si se quiere ahorrar un 40 por ciento, disminuyan las dietas a todos los miembros un 40 por ciento, y se ahorra este 40 por ciento sin perder pluralidad, sin tener que echar a algún sindicato, a las organizaciones empresariales y demaniales de los consejos de administración. Es una fórmula. Se ha escogido otra, y en esta nueva fórmula las comunidades autónomas pasan de tener 11 a 5, es decir, pierden más de la mitad de sus miembros; el Estado pierde uno, pasando de 5 a 4—y hay que reconocer que esto es fruto de un acuerdo de última hora, porque inicialmente no perdía ninguno—, y otros—los sindicatos, los empresarios, los ayuntamientos— pasan de 9 a 6, perdiendo un 33 por ciento, algo cercano al 40 por ciento, lo cual sería en cualquier caso comprensible. Pero el castigo al que se somete a las comunidades autónomas, que de 11 pasan a 5, perdiendo más de la mitad de sus miembros, nos parece que rompe este equilibrio y estos acuerdos. Por tanto, vamos a manifestarnos en contra de esto. Por descontado, vamos a aceptar el principio de austeridad. Si se quiere tener 15, que se tengan 15, pero nos parece que había otros sistemas más equitativos para conseguir esta austeridad.

En definitiva, estamos en una fase más de la tramitación de una ley muy importante, que podría haber constituido un ejemplo de pacto de Estado y haber contribuido al aumento de la competitividad de nuestros puertos, una ley que podría haber hecho posible y ejemplificado ante la opinión pública nacional e internacional el hecho de que en España se es capaz de grandes acuerdos para progresar, pero que es un acuerdo que lamentablemente se va a quedar simplemente en una serie de ajustes. Repito que muchos de ellos son posibles y vamos a votar a favor y vamos a participar en que sean los máximos posibles—ustedes ya nos conocen—, pero—señor presidente, voy acabando ya y le agradezco mucho su extraordinaria sensibilidad— a nuestro entender es la ruptura de una determinada manera de hacer las cosas en la que Convergència i Unió cree profundamente. Por tanto, a pesar de esta ruptura, nosotros vamos a continuar por el mismo camino. Cuando a alguien se le expulsa de una casa puede decir que se vayan todos al garete. Nosotros no vamos a hacer esto, vamos a continuar llamando a la puerta y advirtiéndole que el día que los de dentro necesiten a los de fuera vamos a entrar, pero con la exigencia de volver al acuerdo del pacto del Majestic.

El señor **PRESIDENTE**: Si no tienen inconveniente los portavoces del Grupo Popular y del Grupo Socialista, como se ha incorporado el señor Llamazares, que nos había pedido intervenir fuera del orden que le correspondía por estar en otra Comisión, daríamos la palabra al señor Llamazares y a continuación al señor Ayala y al señor Simancas. Señor Llamazares, cuando quiera.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente, y gracias por la generosidad del resto de los grupos parlamentarios.

Tengo la impresión de que a Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya le quedan muchas posiciones de rechazo de totalidad en esta legislatura y que la resaca de lo ocurrido en el día de ayer va a traer consigo medidas que no nos van a gustar, como esta, y ante las que inicialmente no teníamos, como he dicho antes, un rechazo de totalidad, pero ahora sí tenemos un rechazo de totalidad al acuerdo entre el Partido Popular y el Partido Socialista, porque dan tal vuelco a la ley que no la conoce ni la madre que la parió, dicho de forma clara. Digo que tengo la impresión de que vamos a ir a más rechazos de totalidad porque esta iniciativa no solamente es centralizadora—ya se han dado muchos argumentos y yo no voy a extenderme en ellos—, sino que además sigue por el camino de la solución a los problemas de gestión pública mediante la elusión de la responsabilidad por parte de los gestores públicos y la dinámica de privatizaciones. Y precisamente cuando arrecian los vientos que vienen de la Unión Europea, que cuestionan el Estado de bienestar, que cuestionan al sector público y yo diría que por extensión la política, lo que hay que hacer, en nuestra opinión, es defender el Estado social, defender la gestión pública y la política. No es este el caso de esta iniciativa, en la que se hace una dejación de responsabilidad pública en manos de gestores privados. Creemos que es un error en el sentido de la izquierda, pero es un error en términos políticos y democráticos, que debería ser algo que nos preocupase a los que estamos en esta casa.

Estoy convencido de que estamos tan solo al principio del ajuste, que los mercados son voraces e insaciables y que la ofrenda que les hemos hecho no será la última porque vienen a por el Estado de bienestar y a por el Estado democrático, a por las dos cosas. Por eso no creo que sea un acierto esta iniciativa. No estamos de acuerdo con ella porque, además de perder autonomía las autoridades portuarias, se privatiza el sistema de gestión de nuestros puertos con la creación de las sociedades anónimas de gestión de estibadores portuarios, que nosotros hemos rechazado. Nuestras enmiendas, las que quedan vivas, reafirman un compromiso sólido con la estiba como sector público de importancia estratégica, defendiendo la exclusividad de sus trabajadores y la necesidad de la presencia pública en las sociedades de estiba. Hay quienes pretenden defender lo público con la gestión privada. Nosotros creemos que la mejor forma de defender lo público no es con plastilina sino con muros, en este caso defendiendo la gestión pública en el ámbito portuario, igual que la defendimos también en el ámbito aeroportuario recientemente frente a las medidas del Gobierno. Por eso hemos propuesto eliminar las agrupaciones portuarias del sistema portuario español, que eran la vía a la privatización y finalmente el resultado es el mismo con la creación de las Sagep: las autoridades portuarias dejan de controlar las sociedades de

estiba, lo que supondrá con el tiempo perder la garantía de servicio público. Es decir, no solamente abandonamos la gestión pública, sino que perdemos la garantía de servicio público, es decir, retrocedemos en lo público y también en la política.

En segundo lugar, entendemos que la llamada autoprescripción debe eliminarse 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 capacidad profesional que se exige para los estibadores. Por último, proponemos una revisión del régimen de los recursos humanos, con un modelo que guarda un paralelismo con el acuerdo marco estatal de la estiba, que articula la negociación de convenios en el ámbito de cada sociedad de estiba. Un modelo así dotaría al sistema portuario de una cierta coherencia en lo relativo a las relaciones laborales autoridades portuarias-sociedades de estiba en materia de negociación colectiva, con la autonomía de gestión y del poder contractual que tanto Puertos del Estado como las autoridades portuarias y los sindicatos necesitan. En definitiva, señorías, nosotros creemos que es posible una gestión pública eficaz y una gestión descentralizada eficaz. No compartimos la huida hacia adelante que significa la centralización y la privatización que hoy nos proponen el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

Por último, y de manera muy breve, en relación con las enmiendas quiero decir que consideramos transaccionadas la 93, 108, 110, 112 y 113. Eso quiere decir que mantenemos todas las demás y que pediremos votación por separado de la 513, enmienda que merece la pena valorar porque resume, en nuestra opinión, todos estos elementos negativos que he comentado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tras haber escuchado con suma atención las intervenciones de los anteriores portavoces. Creo necesario destacar aquí, señor presidente, varias cuestiones previas. En primer lugar, la ardua labor que se ha desarrollado para traer finalmente una ponencia a esta Comisión que responda a las necesidades del sistema portuario español. Ardua labor que ha durado meses y en la cual se ha trabajado con la única mira de servir a las necesidades del sistema portuario, en definitiva a las necesidades de España. Desde el primer momento, es decir, desde que por parte de la nueva responsabilidad del Ministerio de Fomento se abrió la posibilidad de alcanzar un acuerdo en el proyecto de ley que obraba bastante tiempo en este Congreso con unos planteamientos totalmente distintos a los que ahora se traen aquí, la actitud que ha mantenido el Partido Popular ha sido de lealtad y de servicio a esos intereses generales que estoy señalando. Es cierto, y luego lo explicaré, que para el Partido Popular, la Ley de Puertos, el sistema portuario español es una

cuestión muy importante. Es una cuestión determinante de nuestro sistema económico y de la cohesión de todos nuestros territorios. Por tanto, a pesar del tiempo transcurrido desde ese primer momento, en el que se ofreció la posibilidad de alcanzar este acuerdo con el Partido Socialista, a pesar de todas las circunstancias que se han ido donde posteriormente, a pesar de que estemos hoy en el día después, que sería muchísimo más fácil para el Partido Popular y para este portavoz decir que las circunstancias podían haber cambiado, que estábamos ante otra situación distinta y no querer mantener ese acuerdo, a pesar de todas esas cuestiones el Partido Popular y también creo que el Partido Socialista —porque nobleza obliga reconocerlo— queremos y pretendemos mantener sectorialmente este acuerdo, tan arduamente conseguido, que supone que vamos a ofrecer al sistema portuario español unas reglas de juego y un mecanismo de confianza en el devenir de una situación, la de España, bastante desequilibrada y bastante dudosa. Por tanto, lo que el Partido Popular hace en el día de hoy es un ejercicio de absoluta responsabilidad y de amplitud de miras para que, en lo que es el sector portuario, se establezca un marco de convivencia y de actuación que permita adaptar y adoptar las medidas necesarias para que la influencia, la necesaria salida de la crisis y, en definitiva, las repercusiones que la misma tenga en el sector portuario, sean lo más pequeñas posibles.

Señor presidente, creo que era necesario hacer esa introducción general y también significar y señalar cuestiones sobre lo que supone la evolución del modelo portuario español. Porque es cierto que desde el año 1992 podemos fijar el primer hito de la modernización del sistema portuario que nos ha regulado y también que desde el año 1992 hasta este año 2010 vamos a haber tenido cuatro leyes que han ido incidiendo proporcional y relativamente y de acuerdo con las circunstancias de cada momento en nuestro sistema portuario. Son leyes que han respondido a distintas políticas y distintas mayorías parlamentarias, la del año 1992, mayoría absoluta del Partido Socialista; la del año 1996, mayoría relativa del Partido Popular; la del año 2003, mayoría absoluta del Partido Popular y la del año 2010 consenso entre Partido Socialista y Partido Popular que aspiramos y deseamos que también sea extensible a otras mayorías de otros grupos parlamentarios. Por eso es muy importante que aquí se diga cómo ha influido esta evolución legislativa en el texto que hoy proponemos al Congreso de los Diputados y en este momento a la Comisión de Fomento. Señor presidente, no es cierto que estemos en una regresión del modelo fijado en el año 1996 y perfeccionado en el año 2003. Tampoco es cierto que en el año 1992 se iniciara un proceso de autonomía portuaria que luego se haya visto lastrado por decisiones posteriores. El régimen que se establece en el modelo que refleja la ponencia de la ley que vamos a votar implica un aumento de la autonomía de los puertos y hay que explicar por qué. Y es lo que me gustaría que otros grupos dijeran y rellenaran de contenido sus afirmaciones en contra. Se tiene más autonomía por parte de

las autoridades portuarias porque, a partir de la entrada en vigor de esta ley, todos y cada uno de los puertos españoles van a poder fijar la cuantía de todas sus tasas con libertad. Hasta ahora todas las tasas de todos los puertos españoles tenían una cuantía idéntica. A partir de ahora, cada puerto tiene libertad para establecer un coeficiente corrector que sea el que establezca la cuantía de su tasa en su puerto. ¿Dónde está la pérdida de autonomía de los puertos con esta ley? Por tanto, digamos que ahí hay ya una modificación sustancial en lo que es la capacidad de establecer la libre competencia interportuaria. Parece que hay quien quiere dejar dicho su discurso y a la hora de la réplica abandonar la Comisión para no tener que oír cómo se le contesta a sus argumentos. Desde capitán a paje, todos los miembros de los partidos que no están de acuerdo con este planteamiento, parece que no quieren oír estas realidades en cuanto a lo que esta ley supone. Por tanto, la libre competencia entre los puertos viene garantizada por esa libertad en el establecimiento de las tasas y —es más— del juego de las bonificaciones, que se hace de una manera expresamente flexible y con capacidad para poder captar los tráficos que le convenga a la política que cada Autoridad Portuaria establezca. Eso también va acompañado de una autosuficiencia económica que en todo caso cada puerto tendrá que acreditar. Por tanto, que esa ampliación en las capacidades autonómicas —de autonomía— de cada Autoridad Portuaria lleve consigo una coordinación por parte del ente de Puertos del Estado, que tiene que velar porque el interés general que define y califica a los puertos regulados por esta ley —y no se nos olvide que son los puertos de interés general de competencia exclusiva del Estado en virtud de la Constitución— tiene ese *check and balance* que dicen los ingleses, es decir, ante la mayor autonomía de los puertos simplemente coordinación por Puertos del Estado. Entonces, se falta a la verdad cuando se dice que estamos en una situación regresiva con la situación anterior en cuanto a la autonomía de los puertos. Yo pido que se explique y que se dé especial cumplimiento de las definiciones y las manifestaciones que se hacen en cuanto a esta pérdida de autonomía, libertad de competencia, autosuficiencia o, en definitiva, lo que es una liberalización de la situación de igualdad de todas las tasas a los puertos españoles. Por tanto, lo que estamos haciendo no es desequilibrar ni abandonar la situación creada por pactos anteriores. No, se avanza sustancialmente en el modelo de 1996. Decir que hoy el pacto que se ha alcanzado entre el Partido Popular y el Partido Socialista excluye y anula los pactos que dieron lugar a la Ley del año 1996 es, como he dicho antes, faltar a la verdad y no haber querido analizar el aumento de la autonomía portuaria, la libre competencia y la autosuficiencia de cada uno de los puertos de nuestro modelo portuario.

Además, señor presidente, se ha hecho una gran labor para tratar de hacer una ley consensuada, tanto con los sectores económico y social como con los sectores políticos. El acuerdo es total en lo social y en lo económico en

un montón de cuestiones y hay que señalar que también en lo político. Es decir, en el tema de las tasas se ha alcanzado un acuerdo total; no hay ningún resquicio, y aquí se ha dicho que se van a apoyar expresamente las tasas. En cuanto a los servicios, son una materia en la cual se ha alcanzado un acuerdo también mayoritario, en este caso no total porque hay quien ni siquiera se ha prestado a poder alcanzar acuerdos o unirse a una mayoría amplísima de esta Cámara. Porque hay acuerdos en cuanto a los sistemas de prestación de cada uno de los servicios; en cuanto a los prestadores de esos servicios; en cuanto al juego de las tasas en la ocupación concesional; hay un acuerdo en cuanto a la estiba. Señor presidente, el esfuerzo que se ha hecho por parte de los sindicatos y por parte de los grupos parlamentarios es encomiable y hay que decirlo. En la situación en la que nos encontramos se ha tenido que hacer un gran esfuerzo para que los puertos sean competitivos, para que los puertos puedan ofrecer en competencia —no solo con los propios puertos españoles sino con los puertos extranjeros— unos costes de esos servicios que están apoyados en las bonificaciones de las propias tarifas y, por tanto, en un apretón de cinturón de las autoridades portuarias. Hay también que señalar que el esfuerzo que se hace por parte de los trabajadores que prestan el servicio, fundamental e imprescindible, de la estiba ha estado acorde con ello y eso era difícil. El Partido Popular —y también espero que lo dirá el Partido Socialista— sabía lo que llevaba consigo liberalizar para hacer competitivos determinados servicios, determinadas prestaciones. La comodidad en la que se podía encontrar un sector laboral como este también se resiente, pero han sido responsables, han sido conscientes de que el futuro depende de todos nosotros —ellos incluidos— y por lo tanto ese acuerdo que se ha alcanzado, y que afortunadamente se ha valorado también por algún grupo anterior, ha sido el producto de una gran reflexión por parte de los partidos políticos, pero también de una gran reflexión y de un ejercicio de responsabilidad por parte de todos los sindicatos que tienen representación en el sector de la estiba. Señor presidente, nada más hay que ver la cantidad de enmiendas transadas o subsumidas o aceptadas de los otros grupos y algunas que los propios grupos han señalado aquí como enmiendas retiradas, lo que significa que sus pretensiones habían sido aceptadas. Yo no las voy a señalar una a una porque es innecesario; constan en la propia ponencia. Pero sí quiero destacar que con el Grupo de Convergència i Unió se ha alcanzado un acuerdo importantísimo de la práctica totalidad de sus enmiendas. Señor presidente, creo que es imprescindible decir en este momento que es un capricho demagógico señalar que el modelo que hoy vamos a aprobar responde a un modelo excluyente. Es un capricho demagógico y que responde a otras cuestiones distintas a las que hoy nos han traído aquí que es el régimen del sector portuario español. No excluye a nadie sino al contrario y, por supuesto, bastante más inadecuado nos parece que se hable de que podemos alcanzar la perfección porque habría que pensarse que la perfección la entiende cada uno como quiere. Y si no vayámonos y recordemos la película de *El planeta de los simios* para ver lo que cada quién y cada cuál

entendía por belleza. Por tanto, quiero rechazar claramente que se diga que estamos ante un modelo excluyente de nadie. Al revés. Se excluye el que quiere excluirse o le interesa a otros efectos distintos al interés de los puertos españoles. Y desde luego, señor presidente, he tomado muy buena nota de que se nos señale que cualquier acuerdo de futuro estará condicionado a la modificación de esta ley. Este tipo de amenazas veladas son interesantísimas (**El señor Simancas Simancas: De veladas nada.**), sobre todo cuando uno recuerda que habrá que irse primero al notario para deshacer un acta en la que se niega la posibilidad de cualquier pacto de futuro con el Partido Popular. La tranquilidad que tiene el Partido Popular, mientras la gente mantenga la fe notarial, nos lleva a que este tipo de amenazas no tengan ningún efecto en el grupo parlamentario al cual me honro en representar.

Señor presidente, me gustaría hacer referencias concretas a alguna de las intervenciones que se han hecho por parte de los representantes de los grupos parlamentarios. Agradezco las palabras del portavoz de Coalición Canaria, quien ha valorado el esfuerzo que hemos hecho y le quiero significar —se lo dije en la ponencia pero creo que es importante decirlo ahora para que conste en el «Diario de Sesiones» de la Comisión— que la sensibilidad que se ha tenido con la insularidad y la ultraperifericidad ha sido importante. Hemos tenido problemas en la definición de las tasas, pero hoy en día sí podemos decir con total claridad que las tasas que se van a aprobar hoy son tasas que mejoran el régimen que la Ley 48/2003 había establecido. Todas y cada una de las tasas que se regulan en esta ley establecen mayor libertad, mayor bonificación y mayor posibilidad de ofrecer a los servicios las mejores capacidades de cada uno de los puertos, y eso se hace especialmente sensible en el tema insular y de la ultraperifericidad. Todos hemos hecho un esfuerzo y me agrada mucho que el señor Perestelo lo haya valorado. El esfuerzo que se ha hecho por todos para que la T2, es decir la tasa del pasaje, finalmente no haga ninguna diferenciación entre los tránsitos entre la Península y las islas o las islas y la Península me parece especialmente destacable y es un logro que al final hemos podido alcanzar.

Al representante del Grupo Vasco, PNV, le quiero decir que lamento la postura que ha adoptado, con el cariño personal que sabe que le tengo. Si hubiera profundizado en el texto de la ponencia habría visto que sí hay más autonomía, que no hay ninguna regresión en ningún sentido y habría comprobado que todas las cuestiones que se están viendo responden a esa profundización y a ese avance en el tema de la autonomía portuaria.

Ahora me referiré a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Ya lo he dicho anteriormente, es falso que suponga un retraso en el modelo portuario. Le invito a que diga cuáles son los elementos que empeoran la capacidad de las autoridades portuarias y cuáles son los elementos que, con la mayor capacidad que se les da a las autori-

dades portuarias, no deban ser coordinados por Puertos del Estado. No deja de ser un capricho semántico decir que porque Puertos del Estado coordine va a suponer un aumento del personal dedicado a eso. No resise el menor análisis en cuanto a la distribución de funciones que se pueda tener en cualquier organismo y, por tanto, es un capricho por su cuenta. Quería comentar una cuestión que me ha parecido especialmente importante y es la relativa a dos de las enmiendas que el señor Macias mantiene, la 607 y la 614. Concretamente la 614 había dado lugar a una transaccional por parte del Grupo Popular que ante su retirada hemos mantenido. Después de haberla estudiado con profundidad y haber intentado por su parte hacer reflexiones sobre ella, le señalo que su enmienda 614 tenía mucha coherencia. Hemos mantenido esa enmienda 614 en la transaccional que habíamos ofrecido porque no se trata de cambiar la situación anterior, no se trata de algo distinto y nuevo, sino de completar la responsabilidad del sujeto pasivo en cuanto a que no solo los que sean concesionarios de terminales sino todos los que presten servicios dentro del puerto tengan que tener un mismo régimen y una misma situación. Señor Macias, la enmienda que usted planteó en su momento era bastante razonable y como le hemos ofrecido la transaccional, creemos que es necesario mantenerla. Usted sabrá los motivos que le llevan a retirarla en los cuales hoy, evidentemente, no voy a entrar.

Sí voy a hacer especial referencia a dos enmiendas, la 513 y la 515. En cuanto a la 513, señor Macias, quiero significarle que reducir las autoridades portuarias en los consejos de administración de veinticinco a quince no solo responde a una necesidad clara de los tiempos en los que vivimos, sino también a que un consejo de administración de veinticinco miembros no se justifica en ningún caso. Era un consejo de administración demasiado amplio y no se justificaba. Pero, señores Macias y Perestelo, en ningún caso supone pérdida de la capacidad decisoria por parte de los entes territoriales autonómicos o locales, en absoluto. Se mantiene la mayoría de los entes territoriales, tanto de comunidades autónomas como de ayuntamientos y, sobre todo, el nombramiento y la designación por parte de la comunidad autónoma. Por tanto, esa reducción de diez miembros no lleva consigo pérdida de capacidad política en ningún caso. Es otro capricho el que diga lo contrario. Con respecto a la enmienda 515 en la que el señor Macias ha llegado a decir, en su afán de defender a los presidentes de los puertos, que los hacemos reos de sedición manteniendo dicha enmienda, le tengo que significar que hay algunos ejemplos en los puertos españoles que no se pueden escudar en acuerdos de Puertos del Estado ni se pueden escudar en aprobaciones de planes de empresa, sino simplemente en mala gestión, si quiere usted que me limite a esa palabra —también podría ampliarla—, del presidente de la Autoridad Portuaria y que no existe ningún mecanismo para que quien tiene la titularidad —le insisto, en virtud de la Constitución, sigue siendo

el Estado porque se trata de puertos de interés general—interfiera en la patología que supone esa actuación. El nombramiento está claro y mantenido de los acuerdos que dieron lugar a la Ley de 1996, pero hay una patología que se tiene incluso que ayudar a poder solventar, y con la enmienda 515 de lo que se trataba era de que Puertos del Estado, el ministro de Fomento, en concreto, pudiera ayudar a solventar la patología que eso supone. Señor Macias, como parece que usted defiende la gestión de los puertos que más conoce, le quiero señalar dos cuestiones. En primer lugar, le voy a proponer al Grupo Parlamentario Socialista que si vamos a ser marcados con las acusaciones que el señor Macias ha dicho aquí esta mañana sobre que hacemos reos de sedición a los presidentes de las autoridades portuarias, no tengo ningún inconveniente ni me duelen prendas en retirar esta enmienda transaccional, y así se lo voy a ofrecer al Grupo Socialista, para que sea en el Senado donde podamos definir cuál es ese régimen de colaboración y de ayuda que tiene que ofrecer el Estado a las autonomías para solventar las patologías que dan lugar a actuaciones de algunas autoridades portuarias. Le voy a decir otra cosa, señor Macias: habrá que poner especial atención a lo que la fiscalía diga sobre la actuación en el puerto de Barcelona, con un desfaldo de 15 millones de euros injustificados, que en este momento se está investigando. Se ha producido un desfaldo de 15 millones de euros en la Autoridad Portuaria de Barcelona, y probablemente tendremos que ver si un mecanismo como el que aquí se pretendía en un momento anterior hubiera dado lugar a que esta situación no se produjera. Por tanto, ofrezco al Grupo Socialista retirar la enmienda 515 para que la debatamos en el Senado, pero que quede bien claro cuál era la intención que nos llevaba a tratar de dar esa salida de ayuda a una autoridad portuaria en la que se hubiera enquistado el representante nombrado por la comunidad autónoma en la cabeza del presidente de la misma.

Señor presidente, termino volviendo a reiterar la satisfacción del Grupo Parlamentario Popular por este acuerdo, señalando que todas nuestras enmiendas han sido transadas o aceptadas en el trámite de ponencia. También quiero agradecer que hayan sido aceptadas las tres enmiendas que había presentado individualmente el Grupo Popular relativas a la Volvo Ocean Race, y que han sido recogidas prácticamente en la literalidad en que se presentaron. Finalmente, les deseo un futuro largo y fructífero a esta ley, que debe ser la que dé estabilidad, futuro y autonomía al sistema portuario español.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señorías, hemos de reconocer que los puertos han sido tradicionalmente los grandes olvidados en el debate sobre el desarrollo de las infraestructuras públicas, incluso aquí, en el Parla-

mento. Los puertos siempre han sido relegados en favor de aeropuertos, de alta velocidad ferroviaria y de redes de carretera. Sin embargo, los puertos de interés general del Estado constituyen la puerta de entrada y de salida para más del 80 por ciento de nuestras importaciones y para más de la mitad de nuestras exportaciones. Cada esfuerzo invertido en la eficiencia de nuestras instalaciones portuarias supone un paso adelante en la mejora de la competitividad de la economía española en su conjunto. Señorías, estamos culminando, la tramitación parlamentaria de la nueva ley de puertos de interés general del Estado y el proceso ha sido largo y complejo. El Grupo Parlamentario Socialista se muestra satisfecho por contribuir con esta nueva herramienta a la modernización y al progreso de la comunidad portuaria y, en consecuencia, a la recuperación de la economía y a la generación de los puestos de trabajo que tanto anhela la sociedad española. La primera condición para hacer efectivo este propósito loable era y es el consenso. Hasta el momento, las grandes leyes portuarias habían tenido siempre un apellido político, y así lo discutimos en el Pleno en su momento: la ley de 1992 era una ley socialista, las leyes de 1996 y de 2003 fueron leyes populares. El acuerdo fraguado entre los dos grandes partidos de Gobierno en España ha permitido redactar una ley de puertos definitiva, que aporta estabilidad y que aporta seguridad jurídica a un sector que venía demandando desde hace tiempo un nuevo marco jurídico sin apellidos partidarios, tan solo con el apellido del interés general.

Del contenido de la ley yo destacaré dos elementos en nombre de mi grupo. Por un lado, se apuesta por un sistema tarifario con un objetivo claro: la competitividad. La nueva tabla impositiva en los puertos no incrementa los costes para sus usuarios, por el contrario, los reduce en buena medida. Las autoridades portuarias van a disponer de más autonomía que nunca para aprovechar sus ventajas competitivas mediante un régimen holgado de bonificaciones y coeficientes reductores. No obstante, la mayor descentralización de las decisiones tarifarias es compatible —debe ser compatible— con un marco común, garante de la aplicación del principio irrenunciable de la autofinanciación portuaria; más competitividad, por tanto, a través de un nuevo sistema tarifario. No se infraccionan costes, se incrementa la autonomía y hay un marco común que asegura la autofinanciación portuaria. El segundo aspecto a destacar en la nueva ley es, a nuestro juicio, el régimen de prestación eficiente de servicios que promueve. Caminamos hacia un modelo de libre acceso reglado: menos concesiones, más licencias. Eso sí, a cada paso que avanzamos en el sentido de la liberalización acompañamos la regla correspondiente para asegurar que los servicios se prestan en las debidas condiciones de seguridad y de calidad. A diferencia de lo que mantiene el portavoz de Izquierda Unida en este debate, a nuestro juicio, no se privatiza nada, lo único que se hace es avanzar en el sentido de la eficiencia y de la competitividad. De hecho, el ejemplo que ha puesto en relación con las sociedades de estiba, es un mal ejemplo porque las sociedades de estiba en estos momentos —las llamadas APIE—

ya tienen una naturaleza exclusivamente privada. Mencionaré una condición más en relación con los servicios: ni un paso atrás en la consolidación del empleo y en los derechos de los trabajadores.

La estiba, como se ha manifestado ya a lo largo de la mañana, ha merecido un capítulo específico en la nueva regulación: mejor servicio al menor coste para incorporar productividad logística al trabajo portuario, a las importaciones y a las exportaciones sobre todo. Mejor servicio, menor coste, más productividad. El modelo tradicional de la estiba y de la desestiba en nuestros puertos merece una revisión en clave de eficiencia y de competitividad, y eso es lo que hemos intentado hacer en esta ley; una vez más, sin perder un solo empleo y sin precarizar los puestos de trabajo. Este era el objetivo y esta ha sido la consecución. Los representantes de los trabajadores en la estiba han demostrado inteligencia y responsabilidad al sumarse mayoritariamente al acuerdo parlamentario tras asegurar sus demandas. Por cierto, el acuerdo hubiera sido imposible si hubiéramos hecho caso de la propuesta de Izquierda Unida que trataba de suprimir la autoprestación. Esto es un paso atrás que, en modo alguno, los grupos parlamentarios que suscriben este acuerdo pueden aceptar porque iría en detrimento de la eficiencia y de la competitividad para sectores económicos muy relevantes en nuestro país.

Las claves de la ley son las claves que están incorporando eficiencia a los nodos logísticos más avanzados del mundo: más formación, más nuevas tecnologías, más intermodalidad, bonificaciones para el aprovechamiento del esfuerzo de intermodalidad, por ejemplo, en el tráfico ferroviario de mercancías que entran o salen por los puertos; sostenibilidad ambiental. Insisto, son claves que incorporan eficiencia en los nodos logísticos más avanzados. Cada uno de los artículos de la ley se ha redactado atendiendo a las necesidades y demandas de las empresas e instituciones con intereses legítimos en las infraestructuras portuarias. De hecho, pocas leyes han contado con un proceso de elaboración tan transparente y participativo. En este capítulo quisiera reiterar la felicitación a la Mesa de la Comisión, en concreto a su presidente, por la convocatoria de un acto muy significativo el pasado 2 de diciembre, que permitió a los interlocutores de la comunidad portuaria manifestar sus propuestas ante los diputados ponentes de esta ley. Otros debates podrían haber protagonizado en mayor medida el proceso legislativo. Acusarnos, sin embargo, de no haber querido saber nada de las propuestas de la oposición no me parece justo, señor Beloki. Prueba de esa injusticia es precisamente el esfuerzo que se ha hecho con su propio grupo en relación con una serie de enmiendas transadas, subsumidas. Probablemente, podíamos haber avanzado más, pero acusarnos de no haber querido saber nada de sus propuestas no se ajusta a la realidad e, insisto, no es justo.

No quiero obviar —para ir terminando— el debate competencial, pero quiero significar que, a nuestro juicio, no es el debate más relevante. Si, por un lado, colocamos en un platillo de la balanza la búsqueda de la competitividad, de la eficiencia, recuperar actividad económica, generar empleo y, por otro lado, colocamos

en el platillo de la balanza simétrico la cuota de poder e influencia que cada cual quiere defender, yo me quedo con lo primero. Debate competencial sí, pero prefiero hablar de la otra competencia, de la que nos lleva a la eficiencia, a la actividad económica, a los puestos de trabajo y no al qué hay de lo mío. Prefiero hablar de lo primero, me parece más relevante y más interesante, pero no hay que rehuir ningún debate.

Solo diré tres cosas. Primero, estamos hablando de los puertos de interés general del Estado, artículo 149 de la Constitución; puertos de interés general del Estado, competencia del Estado. Por tanto, a quien le corresponde en principio la dirección de todo el sistema portuario de interés general del Estado es, en función de nuestro texto constitucional, a la Administración General del Estado. Esto parece una tautología pero, por lo que puedo ir comprobando, es preciso subrayarlo. Dos, no se rompe el modelo que establece autonomía en las autoridades portuarias. Es más, una lectura atenta del informe de la ponencia aprobado ayer establece honestamente que ahora hay más autonomía que nunca en el funcionamiento de los puertos de interés general del Estado, en aquello que importa ¿Y qué es lo que importa? Importa aquello que proporciona ventaja competitiva para fomentar la actividad económica y generar empleo. Ahora hay más posibilidades de articular bonificaciones a las tasas de manera autónoma en cada puerto y, por tanto, ahora hay más posibilidad que nunca para aprovechar las ventajas competitivas de cada puerto, generar actividad económica y crear puestos de trabajo. Esta es la autonomía que importa, esta es la autonomía que debería importarnos a todos; las demás pueden ser objeto de debate, pero me parecen menos relevantes, y lo digo desde el respeto a los planteamientos en clave ideológica que he escuchado aquí de otros portavoces. Tercera cuestión, la eficiencia y la competitividad requieren descentralización, sí, pero también requieren —y ese es un planteamiento subjetivo en el que creo profundamente— coordinación y cierto grado de control. Descentralización sí, coordinación también, para asegurar que las decisiones que se adoptan, sobre todo las económicas, se ajustan a derecho, al interés general, porque, si no, todos sabemos lo que va a ocurrir.

Cuando en una autoridad portuaria, en ejercicio de la autonomía propia, se toman decisiones que desajustan las cuentas o que crean agujeros, lo que ocurre es que después tiene que llegar el Estado con la bolsa para tapan el agujero. ¿No parece razonable que previamente el Estado asegure cierto grado de coordinación y de control para no tener que ir con la bolsa? Porque la bolsa sale de los impuestos de los ciudadanos de España, de todos nosotros. Parece razonable. ¿No parece razonable —insisto; por seguir algunas de las intervenciones que se han escuchado esta mañana— que ante situaciones de intervención excepcional por desfase financiero grave Puertos del Estado, la Administración Central del Estado, se asegure de que en lo sucesivo las cuentas se van a hacer bien? Si tenemos que acudir, en clave de intervención por desfase financiero grave, parece razonable que el Estado diga: Yo voy con la bolsa, vale; voy con

el dinero de los impuestos de los ciudadanos, vale, pero a partir de ahora me voy a asegurar de que usted no comete más locuras. Esto parece razonable. También parece razonable que en la aplicación de coeficientes correctores el Estado asegure que se aplica el principio de autofinanciación. También parece razonable que en las inversiones más excepcionales, porque tienen unos montos económicos magros, el Estado se asegure de que es compatible esa inversión excepcional con el equilibrio financiero. En otras cuestiones que se han planteado no hay cambios realmente, como los derechos de veto que se han significado en varias ocasiones en este proceso legislativo. Otros cambios son razonables, como los que tienen que ver con la política de personal, que pasa de depender de la Cecir a Puertos del Estado, lo que nos da más autonomía en Puertos del Estado y en el conjunto de las autoridades portuarias.

Hemos acordado muchas enmiendas con los grupos nacionalistas, especialmente con *Convergència i Unió*. Hoy una más, la que tiene que ver con las enmiendas iniciales 701 y 706 para que entren en vigor una serie de medidas de bonificaciones que van a beneficiar la competitividad de los puertos. Les ruego a los grupos de carácter nacionalista que sean sensibles ante este esfuerzo en su valoración final sobre la ley. No podemos aceptar algunos otros cambios que nos plantean como, por ejemplo, el examen anual de Puertos del Estado a cargo de la Agencia de evaluación de políticas públicas. Esto sí que es una tutela, esto sí que es incrementar burocracia; un examen anual a Puertos del Estado, ¿y por qué no al resto de las instituciones públicas del Estado? Si lo hacemos con Puertos del Estado, tendremos que hacerlo también con AENA y, si lo hacemos con AENA, habrá que hacerlo también con la Dirección General de Carreteras y, si se hace con la Dirección General de Carreteras, ¿por qué no se hace con todas las instituciones del Estado, por qué solo en Puertos? Esto sí es una inflación burocrática y este sí es un germen de desconfianza. Se nos dice desde *Convergència i Unió* que la ley traduce desconfianza hacia las autoridades portuarias y yo digo que las enmiendas de *Convergència i Unió* traducen desconfianza hacia Puertos del Estado, y el argumento se vuelve en contra. Se regula, como es lógico, el nombramiento y el cese de las autoridades portuarias, como ocurre en toda institución. Las enmiendas redactadas y aprobadas en ponencia establecen, es cierto, la posibilidad de la revocación en el nombramiento de los presidentes de las autoridades portuarias. Se plantea en razón a una serie de parámetros objetivos y se plantea una serie de procedimientos garantistas. No obstante, en función de las salvaguardas que aquí se han planteado y en función de la propuesta que hace el Grupo Popular, el Grupo Socialista plantea también la retirada de este punto, la retirada en la enmienda 515 en lo relativo al 41.b), lo que tiene que ver con la revocación del nombramiento de las autoridades portuarias. Mantengamos el asunto abierto, y discutámoslo en la Cámara territorial, discutámoslo de nuevo en el Senado. Recogemos esa propuesta, la sus-

cribimos y volvemos a vernos para discutir este asunto en el Senado. Insisto, para cerrar este capítulo, diré que más autonomía que nunca, sí, pero el Gobierno no va a hacer dejación de su competencia, de su deber en el sentido de velar por el interés general del Estado en todos los puertos de interés general del Estado.

Se ha hablado también de la enmienda 513, se ha hablado del esfuerzo de austeridad que planteamos PSOE y PP en los consejos de administración de las autoridades portuarias. Me ha extrañado, me ha sorprendido, el planteamiento globalmente contrario a esta enmienda por parte de algunos grupos. Estamos pidiendo austeridad al conjunto del Estado, a la Administración central, a las administraciones autonómicas, a las administraciones locales, ministerio a ministerio, y por qué no también a las autoridades portuarias, sobre todo si se mantienen, como se mantiene en el texto de la enmienda, las proporciones de representación de cada una de las instancias. Me sorprende la falta de sensibilidad que denota esta oposición en relación con la aplicación de los principios de austeridad que demandan los tiempos. No es posible establecer en una ley el sistema de dietas, que es propio de cada autoridad portuaria. Nosotros podemos establecer el número, y eso es lo que hacemos.

En relación con Canarias —ya muy brevemente—, desde el Grupo Socialista nos manifestamos muy satisfechos porque vamos a hacer de nuestras islas, que tienen muchas dificultades y muchos problemas de carácter estructural, grandes plataformas logísticas, muy competitivas en los tránsitos marítimos. Hemos recuperado todas las bonificaciones, todas las ventajas competitivas de la legislación actual y hemos añadido nuevas. Hemos salvado todas las dificultades jurídicas que había —que las había y muchas— para que las autoridades portuarias de las islas y de Ceuta y Melilla dispongan de instrumentos para mantener su actividad y sus puestos de trabajo, incluso para mejorarla e incrementar puestos de trabajo. En las últimas enmiendas hemos equiparado en Canarias el puerto de Tenerife al de Las Palmas para que ambos puedan ser beneficiarios de las máximas ventajas competitivas en los tráficos de tránsito de contenedores. Una penúltima enmienda que quiero señalar, la llamada enmienda Schengen, nos ha ayudado a mantener las bonificaciones también en los tráficos que van de la Península a las islas, una demanda muy especial, muy sentida en las islas que hemos recogido no sin un esfuerzo político y jurídico extraordinario por parte de los grupos proponentes. Pero es que se hace más, se posibilita la bonificación y, además, se compensa la bonificación con el Fondo de compensación interportuario. Se da la facilidad competitiva a las autoridades portuarias de las islas de establecer una serie de bonificaciones y ante el detrimento de recursos que esto supone, acudimos con el Fondo de compensación interportuario para poder solventar la dificultad. La solidaridad hacia las islas que manifiesta este proyecto legislativo —ley dentro de poco— es muy remarkable. Hoy incrementamos ese esfuerzo en términos de sensibilidad hablando de los cabildos en la famosa enmienda 513, que tiene que ver con los consejos de administración. Por tanto, ha habido sensibilidad entendida y

correspondida en relación con la insularidad, la ultraperiferidad y los enclaves de especial aislamiento en España.

Termino. Tramitación larga, tramitación compleja en esta ley. PSOE y PP teníamos y tenemos votos suficientes para sacar adelante nuestros propios planteamientos. Hemos tenido, sin embargo, voluntad de diálogo, de acuerdo general y espero que se valore. Han sido más de treinta enmiendas que entendemos subsumidas, más de treinta enmiendas ofertadas en transacción y hasta hoy mismo varias transaccionales. Insisto, la voluntad de diálogo y de acuerdo general se ha mantenido hasta el último momento en esta Comisión, y se mantendrá viva en relación con el Pleno y el Senado. Respecto a las demás enmiendas, ha sido muy difícil poder incorporarlas porque chocaban en buena medida con el planteamiento de fondo del proyecto defendido por PP-PSOE y PSOE-PP. Quiero mostrar mi agradecimiento a todos los grupos parlamentarios por su trabajo, por sus enmiendas, a todos los ponentes de la ley y, en especial —me permitirán ustedes—, un agradecimiento expreso a mis compañeros del Grupo Socialista. Quisiera significar muy especialmente el agradecimiento al trabajo del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, mi colega el señor Ayala. Ha realizado una labor impagable en cuanto a cantidad y a calidad y se lo agradezco en lo político y también en lo personal. Asimismo, extendiendo mi agradecimiento y reconocimiento a la letrada. No se lo hemos puesto fácil y su trabajo, como siempre, ha sido solvente y eficaz. El agradecimiento también es para nuestros asesores —permítanme que lo plantee—, sobre todo a Ignacio García, así como al Gobierno, que ha liderado este proceso, desde su ministro, José Blanco, a la secretaria de Estado, Concepción Gutiérrez y al presidente de Puertos del Estado, Fernando González Laxe.

En definitiva, estamos ante una gran oportunidad y, señorías, vamos a aprovecharla. España dispone de una posición geográfica privilegiada con unas potencialidades extraordinarias para competir ventajosamente con los grandes puertos del norte de Europa y del mundo. La ley de puertos que hoy aprobamos contribuirá a aprovechar estas oportunidades. Hagámoslo razonablemente y hagámoslo bien.

El señor **PRESIDENTE**: Con rapidez, antes de proceder a la votación, permítanme unas palabras como conclusión, como presidente de la Comisión en nombre de toda la Mesa y también como ponente que he sido de esta ley. Quiero expresar mis felicitaciones porque algunos que llevamos ya muchas legislaturas aquí hemos visto como en otros momentos anteriores se han hecho esfuerzos extraordinarios para llegar a lo que hoy se ha conseguido, que es un gran acuerdo de la inmensa mayoría de los grupos parlamentarios para que España tenga una nueva ley de puertos y eso ha sido gracias al intenso trabajo que han realizado todos los grupos parlamentarios.

Quiero significar también la especial labor de negociación que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala, y el portavoz del Grupo Parlamentario Popular,

señor Simancas, han llevado a cabo, sin cuya labor hubiera sido imposible haber conseguido un texto de gran consenso político y, sobre todo, social. También quiero mostrar mi agradecimiento, como no puede ser de otra manera, a la letrada, Sylvia Martí, que ha hecho un trabajo extraordinario, un esfuerzo ímprobo para que hoy pudiéramos tener esta Comisión, con el objetivo de que el día 20 se tenga la avocación y debate en Pleno con la presencia del ministro José Blanco. Por tanto, a todos ustedes muchas gracias, y procedemos ya sin más a la votación del proyecto de ley.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, enmiendas del señor Jorquera.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Procedemos a votar las enmiendas del Grupo de Coalición Canaria presentada por la señora Oramas y el señor Perestelo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Procedemos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Serán dos votaciones. Primera votación, las enmiendas 94, 95, 96, 97, 102, 103, 105, 106, 107 y 109.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 34; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de Esquerra-Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Procedemos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Habrá votación separada. Serán tres votaciones. En primer lugar, la enmienda número 709.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
En segundo lugar, enmiendas 669, 684, 710, 712 a 717 y 719.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Finalmente, votamos el resto de las enmiendas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.
Finalmente, entramos en las enmiendas transaccionales y correcciones técnicas que se han dado en el proyecto, especialmente en el día de hoy.

En primer lugar, enmienda transaccional a la 513, modificación del artículo 40 del proyecto de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Enmienda transaccional a la enmienda número 701.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdón, señor presidente, es la 701 junto con la 706.

La señora **LETRADA**: No están vivas, entonces la percha es la 701.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Enmienda transaccional que elimina el artículo 41 bis de la Ley de Puertos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Por último, el texto del proyecto de ley con tres votaciones. Artículo uno, en lo que afecta a la modificación del artículo 4.5 b de la Ley 48/2003.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Modificación del artículo 41 de la Ley de Puertos por la disposición final segunda (nuevo) apartado 12.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Por último, el resto del texto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Quiero finalizar diciendo a todos los grupos parlamentarios que disponen de plazo hasta el lunes a las catorce horas para presentar los escritos de mantenimiento de enmiendas. **(El señor Macias i Arau pide la palabra.)** Sí.

El señor **MACIAS I ARAU**: Mi grupo ya ha hecho constar expresamente que quedan vivas todas.

El señor **PRESIDENTE**: Que quede recogido en el «Diario de Sesiones».
Se levanta la sesión.

Era la una y treinta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**