

El proyecto de modificación de la Ley de Puertos, 48/2003

D. RAFAEL SIMANCAS

Portavoz del PSOE en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados

El Cluster Marítimo Español ha iniciado la organización de una serie de desayunos de trabajo con personalidades políticas, de la Administración o de las empresas, sobre materias de relevancia y actualidad para el sector marítimo.

El 15 de junio se celebró el primero de estos desayunos, en el que intervino D. Rafael Simancas, sobre el proyecto de modificación de la ley de Puertos. Entendiendo que esta intervención podía tener gran interés para nuestros lectores, con autorización del Sr. Simancas transcribimos a continuación su intervención completa.

Buenos días a todos y a todas,

Muchísimas gracias Presidente. Gracias de corazón por tu introducción y por la invitación a venir a este acto. A mí me pagan ustedes con sus impuestos para desarrollar un trabajo legislativo y, entre las obligaciones del trabajo legislativo, está la de tomar contacto con los sectores afectados por nuestra tarea y tomar nota de sus inquietudes y de sus propuestas. Por lo tanto, el agradecimiento es mío sin lugar a dudas.

En el breve currículum que el Presidente ha leído amablemente en relación a mi persona, han podido comprobar que no tengo vinculación alguna con el mar, o con la comunidad portuaria. Este hecho hace referencia a un debate que tuvimos en su momento en el Grupo Parlamentario Socialista. La cosa tenía sus inconvenientes y tenía sus ventajas. El hecho de que un capitalino, un urbanita, un hombre con escasa vinculación con el mar y con los puertos, fuera el ponente principal por el grupo mayoritario en la tramitación de la Ley de Puertos, no dejaba de ser algo original. Entendíamos, no obstante, que el hecho de no pertenecer a comunidad portuaria ni a sector portuario marítimo

alguno, podía ofrecer al ponente una perspectiva lo suficientemente alejada, objetiva y neutral como para hacer un buen trabajo. Y aquí estamos.

El estado de tramitación de la Ley de Puertos está muy avanzado. Esta Ley ha tenido un desarrollo largo, difícil, complejo. De hecho, había muchas personas, muchos representantes de sectores, que ya apostaban muy poco porque esta Ley saliera adelante. Hoy puedo decirles, con satisfacción, que el Congreso, tanto en Ponencia como en Comisión, y en Pleno, ha aprobado la Ley de Puertos con un amplísimo margen, más de 320 Diputados con un total de 350.

Ayer mismo, 14 de junio, la Ley pasó el trámite de Ponencia en el Senado. El próximo jueves pasará el trámite de Comisión en el Senado y, el día 23, si todo sale según está previsto, la Ley será aprobada definitivamente sin ninguna enmienda, por lo tanto no tendrá que volver al Congreso de los Diputados y pasará directamente a ser publicada en el Boletín Oficial del Estado. Insisto, hemos tardado mucho, pero creo que ha merecido la pena. Algunos apostaban por que esto no sucedería. Finalmente, puedo ofrecerles la grata noticia de que el suceso está pronto a concretarse, de una manera definitiva.



Tengo que decir también, para completar este capítulo de trámite

“Tenemos pensado elaborar un texto refundido, para simplificarlo, clarificarlo y hacerlo más operativo”.

legislativo, que tenemos pensado elaborar un texto refundido, porque la Ley resultante de la tramitación última en el Congreso y en el Senado va a mantener preceptos vivos del texto elaborado en el 92, los textos elaborados con posterioridad en el 96, en el 2003, y nuevos textos que se incorporan en este año 2010. Parece razonable, yo diría incluso obligado, llevar a cabo una nueva redacción del texto para simplificarlo, para clarificarlo y hacerlo más operativo. A la vuelta del verano, trataremos esta posibilidad con el Gobierno y nos pondremos a trabajar en este sentido, y ya aprovecharemos para suplir algún defecto, para reparar alguno de los problemas, de las dificultades que en su tramitación final, el texto haya conservado.

Por lo tanto, estando casi ultimada, casi finiquitada la tramitación legislativa de este texto, creo que hoy podemos dar, con ello, una buena noticia a quienes aquí están representados, poder ejecutivo, poder legislativo, empresarios, sindicatos, periodistas del sector, al conjunto de la comunidad portuaria y, también, globalmente, a la economía española. Por dos razones: estamos

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

ante lo que comúnmente viene llamándose, sobre todo en los últimos meses, una auténtica reforma estructural. Una de esas reformas estructurales que van a contribuir, sin lugar a dudas, a la reactivación económica, a la generación de empleo y a situar nuestro modelo productivo en las mejores condiciones de productividad, de mejora de la competitividad. Esto es, una reforma estructural. Pues bien, la Ley de Puertos de Interés General del Estado, encierra en sí misma una de las reformas estructurales más importantes que va a abordar el Gobierno de España, las Cortes Generales, el Estado Español en definitiva, durante esta Legislatura.

Es verdad que esta reforma estructural, a diferencia de otras, ha ocupado y va a ocupar pocos titulares periodísticos. Lo decíamos en la tramitación de la Ley en el Congreso. Los puertos, a diferencia de otros modos de transporte, de otros sectores de la economía española, disfrutaban de poco protagonismo, de poco "glamour", decíamos incluso en la sesión de la semana pasada en el Parlamento. No disfrutaban los puertos españoles del mismo protagonismo o del mismo "glamour", que la alta velocidad ferroviaria o que nuestros aeropuertos. Podríamos aludir al llamado "centralismo informativo". Lo que importa a Madrid, es lo que importa a España, y en la medida en que en Madrid no hay puerto, da la sensación de que esta Ley y lo que la rodea no es relevante. Nada más lejos de la realidad, más allá de los titulares.

No obstante, a juicio del ejecutivo, del legislador y del ponente que les



“Esta Ley de Puertos de Interés General encierra en sí misma una de las reformas estructurales más importantes que va a abordar el Estado durante esta Legislatura”.

habla, esta es una Ley que no tiene menos importancia que los esfuerzos legislativos, que también estamos desarrollando, en relación a otros modos logísticos, a otros modos de transporte. Estamos ante una Ley muy importante y, desde luego, para un país que disfruta de la situación geográfica del nuestro, que tiene las potencialidades en orden al mar que tiene España y que se abastece en términos energéticos, en términos de bienes de equipo, en términos incluso alimentarios, fundamentalmente a través del mar, esta es una Ley definitiva.

El porcentaje de mercancías que llegan y que salen de España por vía marítima, eficientemente, es suficientemente relevante como para hacer de la legislación marco del sis-

“Estamos ante una Ley muy importante para un país que disfruta de la situación geográfica del nuestro, que tiene las potencialidades en orden al mar que tiene España y que se abastece fundamentalmente a través del mar”.

De izda. a dcha.:
Secretario Técnico del CME, D. Rafael Simancas y D. Federico Esteve, Presidente del CME.

“Probablemente si la reforma estructural que encierra esta reforma legislativa hubiese acaparado muchos titulares, no se hubiera podido llevar a cabo en la manera y con el consenso de que ha disfrutado”.

tema portuario español, una legislación extraordinariamente importante. También tengo que decir, para ser justo, que probablemente si la reforma estructural que encierra esta reforma legislativa hubiese acaparado muchos titulares, a lo mejor no se hubiera podido llevar a cabo en la manera y con el consenso de que ha disfrutado. Por lo tanto, cara y cruz a tener en cuenta en esta característica propia del sistema portuario español. La segunda razón por la que considero el estado último de la tramitación de la Ley de Puertos, una buena noticia para quienes estamos aquí, para la comunidad portuaria y para el conjunto de la economía española, es el consenso institucional logrado en torno a esta Ley, consenso social, razonable, exitoso hasta el punto de que vamos a intentar hacer de este consenso en torno a la Ley de Puertos, un ejemplo exportable a otras materias. Este consenso institucional, desde luego, vaticina una larga y fructífera vida al texto.

El consenso podemos considerarlo, desde luego, una "rara avis" en estos momentos, en este contexto socio-político y económico. Se ha producido una rara conjunción de circunstancias favorables, que han posibilitado la tramitación relativamente rápida y desde luego exitosa de este texto. ¿Por qué?, yo podría citar algunos factores, muy rápidamente.

El Ministro José Blanco, llegó hace un año a Fomento, con una determinación absoluta para desbloquear la Ley de Puertos. Una de las primeras y más importantes instrucciones que recibí, como portavoz del grupo par-

lamentario del titular de Fomento en el Ejecutivo fue: *"Hay que desbloquear y sacar adelante durante este período de sesiones la Ley de Puertos"*.

Ha sido muy importante y significativo también el empuje del Presidente de Puertos del Estado. Un empuje desprovisto de prejuicios y de apriorismos. Es muy complicado sacar adelante un texto del que uno se considera padre, porque cuando se consensua un texto legislativo, inexorablemente hay que hacer renuncias, sacrificios, hay que ceder, hay que sumar. Cuando no se es el padre de la criatura, esto es un poquito más fácil. La llegada de Fernando González-Laxe a la Presidencia de Puertos del Estado ayudó, y mucho, con su empuje, con su ausencia de prejuicios y con su capacidad para el acuerdo y para el consenso a sacar adelante este texto.

También he de decir que ha ayudado mucho la actual configuración de la Comisión de Fomento en el Congreso de los Diputados, en la que se produce en estos momentos una circunstancia a mi juicio tan significativa, como positiva. No somos ajenos al fragor político cotidiano, no somos ajenos, en modo alguno, a la controversia y a la polémica cotidiana que protagonizan nuestros partidos políticos. No obstante, hemos sabido compatibilizar la brega política partidaria en el día a día, con la facilitación del consenso en aras del interés general, cuando esto ha sido necesario. La Comisión de Fomento es la Comisión que más veces se ha reunido durante este período de sesiones, la que más frutos ha dado, en términos de control, en términos de propuestas y en términos legislativos y yo me siento particularmente orgulloso de ello.

El portavoz de Partido Popular, Sr. Ayala, un hombre bregado en las cuestiones de infraestructuras, conocedor en términos específicos de los puertos, el Sr. Macías que ha sido Consejero de Obras Públicas e Infraestructuras en el Gobierno catalán, el Sr. Beloqui, el Sr. Perestelo y el Sr. Jorquera, son portavoces con peso político específico, capaces de mantener sus posiciones con fuerza, pero también conscientes de que cuando llega el momento de enterrar el hacha y de sacar el bolígrafo para ponerse de acuerdo, esto se hace y, hemos sa-

"El consenso institucional logrado en torno a esta Ley, que vamos a intentar hacer un ejemplo exportable a otras materias, vaticina una larga y fructífera vida al texto".

cado, en estos últimos meses cuatro leyes adelante, que han afectado al ruido que se soporta en los entornos aeroportuarios, al tratamiento del control de la navegación aérea, a la homogeneización del tratamiento cartográfico en el conjunto de España, o los propios puertos del Estado. Por lo tanto, un equipo el de Fomento, que es dado a poner por delante el interés general, a los consensos.

El sector portuario en general ha empujado, ha presionado para que la Ley saliera adelante. Esta Ley hacía falta, el sector portuario estaba sometido a una inseguridad jurídica, a una litigiosidad extraordinaria, estaba teniendo un coste en términos de eficiencia y de competitividad apreciable. Es verdad que en otros países también están pendientes de salir adelante textos legislativos en relación a los puertos, pero posiblemente aquí hacía falta más que en otros sitios; la presión del sector se ha notado, y ha sido positiva.

Por lo tanto, buena noticia por dos razones: estamos ante una reforma estructural muy interesante en relación a la reactivación económica, a la salida de la crisis y a la configuración de un nuevo modelo productivo más competitivo en nuestro país, y ante un consenso institucional resaltable, incluso exportable a otras áreas de actividad en nuestro país.

Yo quisiera enfatizar en relación a la Ley, dos logros que eran, desde luego, los dos grandes objetivos que inspiraron al legislador: eficiencia y estabilidad. El consenso nos ha llevado a una Ley, por fin, sin apellidos, lo decía el Ministro en el Pleno y tiene razón. Durante la democracia hemos tenido varias leyes de puertos, y todas las leyes de puertos tenían un apellido político: o eran socialistas o eran populares. Esta Ley no va a tener apellido político; ésta es la Ley de los puertos y punto. Es la Ley de Interés General. Tener unas reglas de juego claras y estables va a aportar estabilidad, contribuye a establecer un marco seguro, para quienes todos los días interactúan en los puertos y para quienes tienen previsto invertir en ellos. No hay riesgo de una nueva Ley cuando el partido que ésta hoy en la oposición acceda al Gobierno, que es lo que nos ha pasado siempre. El partido que hoy no está gobernando y que protagoniza la oposición, ha sido coprotagonista en la elaboración de esta Ley. Yo voy a trabajar para que eso no ocurra, pero si el Partido Popular gana las próximas elecciones generales esta Ley seguirá vigente.

"Yo quisiera enfatizar en relación a la Ley, dos logros que eran, desde luego, los dos grandes objetivos que inspiraron al legislador: eficiencia y estabilidad".

Además esto nos proporciona la ventaja de una respuesta conjunta ante las incidencias y las dificultades jurídicas que puedan darse. Hay algunos aspectos en los que jurídicamente puede decirse que "hemos arriesgado". Teníamos que dar respuesta a una reivindicación justa del sector y en algún caso hemos articulado una solución que puede ser discutible. La respuesta a este riesgo será conjunta, por parte del PSOE y del PP, de las instituciones donde gobierna el PSOE y de las instituciones donde gobierna el PP. Esto nos va a dar fortaleza ante Europa, sin lugar a dudas, para defender el interés general. Por lo tanto, un logro del consenso. El consenso equivale a seguridad, estabilidad y también a eficiencia y competitividad.

"Esta Ley no va a tener apellido político; ésta es la Ley de los puertos y punto. Es la Ley de Interés General".

Segundo logro, los principios que inspiran la Ley de Puertos del Estado son de equilibrio, de interés general, sin dogmatismos, sin apriorismos, sin "vendetas", a diferencia



de otros textos que han pasado por la comunidad portuaria, a modo de marcos jurídicos de referencia. Equilibrio e interés general. ¿Qué equilibrio?: por ejemplo, el texto busca la competitividad de nuestros puertos en el sistema global, pero no busca la competencia entre los puertos españoles. Competitividad de los puertos españoles en relación al sistema global: tenemos una potencialidad extraordinaria para capturar tráfico por razones geográficas, por razones económicas, por razones de capacidad logística, vamos a ofrecer ventajas competitivas a nuestros puertos frente al exterior. Pero no queremos una competencia, sobre todo una competencia esterilizante, una competencia no del todo leal entre nuestros puertos.

De ahí el juego de bonificaciones presente en la Ley, de ahí la competencia de coordinación y de reparto de papeles que se sitúa en las manos del Ente Puertos del Estado. Competitividad de nuestros puertos de cara al sistema global sí; ahí va a estar el sistema jugando con la Ley como marco jurídico de referencia. Competencia desleal entre nuestros puertos, no: más equilibrio en el régimen tarifario; flexibilidad: es el régimen tarifario más flexible de la democracia. Flexibilidad para aprovechar las ventajas competitivas específicas de cada puerto, pero, a la par, una referencia común, garantía de autofinanciación en un marco incluso rentable. Por primera vez, la Ley de Puertos establece un objetivo de rentabilidad al conjunto del sistema, incluso cuantificado en el 2,5% anual. Más equilibrios: en el régimen de servicios avanzamos en términos



Terminal de contenedores en el puerto de Valencia

“El texto busca la competitividad de nuestros puertos en el sistema global, pero no busca una competencia esterilizante, una competencia no del todo leal entre nuestros puertos”.

de liberalización. Sin lugar a dudas hay avances significativos, probablemente menos de los que algunos quisieran, hay margen todavía para avanzar más, somos conscientes; y más de lo que otros quisieran, también somos conscientes. Pero se aseguran a la vez reglas para proteger el sistema en lo referido a la seguridad, la calidad, el mantenimiento del empleo y los derechos laborales.

Se impulsa la actividad privada. Pasamos de un régimen general de concesiones a un régimen de licencias, como estímulo a la productividad y de impulso a la actividad privada en los puertos. Somos conscientes de que ahí es donde está la posibilidad de avance en términos de eficiencia. Pero, a la par (por eso hablo siempre de equilibrio) también reforzamos la autoridad pública del Presidente de la Autoridad Portuaria frente a otros elementos. Creemos que eso también aporta seguridad y eficiencia. El legislador opta claramente por el refuerzo del poder y la capacidad del Presidente de la Autoridad Portuaria para defender el interés global de la comunidad portuaria, frente a otros elementos que se conocen bien en los puertos.

Más equilibrio: se apuesta por la autonomía, que no autonomismo, de las Autoridades Portuarias, autonomía de las Autoridades Portuarias en aquello que importa,

“Se apuesta por la autonomía, que no autonomismo, de las AA.PP., en aquello que puede llevarle a ganar eficiencia y competitividad”.

aquello que puede llevarle a ganar eficiencia y competitividad pero, a la par, el Estado, a través de Puertos del Estado, mantiene, e incluso refuerza, las herramientas de coordinación y de control para asegurar la viabilidad de los puertos.

Se sostiene, incluso se impulsa, la dinámica de mejora de las infraestructuras y, sobre todo, en aquello que tiene que ver con la intermodalidad. Hay una clara apuesta por la introducción del ferrocarril en los puertos. Sin lugar a dudas, ésta es la gran apuesta en términos de infraestructura de la Ley, la apuesta por la intermodalidad, la conectividad, la incorporación de las nuevas tecnologías. Y, claro está, la Ley reivindica la sostenibilidad ambiental, estimulando medidas que determinan la eficiencia medioambiental en la gestión portuaria.

Queremos puertos rentables, insisto, por primera vez aparece un

“Pero, a la par, el Estado, a través de Puertos del Estado, mantiene y refuerza las herramientas de coordinación y de control para asegurar la viabilidad de los puertos”.

objetivo de rentabilidad concreta y cuantificada, pero, a la vez, apostamos por la austeridad en la gestión de los puertos. Hemos reducido el número máximo de Consejeros en la Autoridad Portuaria de 25 a 15, casi un cuarenta por ciento, cerca de trescientos y pico Consejeros menos que van a suponer un ahorro razonable, aunque esto nos ha causado algunas dificultades de entendimiento, como Vds. pueden imaginar.

Por lo tanto, los principios de la Ley son los siguientes: eficiencia, estabilidad, equilibrio eficiente, y competitividad entre sectores que constituyen el motor de la actividad de los puertos.

Tres referencias muy breves al contenido: establecer un régimen tarifario competitivo es uno de los elementos fundamentales de la Ley. Entendemos que el régimen tarifario es competitivo, la Ley no aumenta costes, no se incrementan las tasas. En todo caso procuramos rebajarlas de una manera flexible, pero con un límite también. Este límite es la autofinanciación de los puertos, la viabilidad del conjunto del sistema. La Ley rebaja costes y esta aseveración se puede mantener tras la lectura del texto sin lugar a dudas. Insisto, proporcionamos a las Autoridades Portuarias, por vez primera, más allá de las cuantías máximas, margen para que puedan aprovechar sus ventajas competitivas. Los puertos que opten por captar nuevos tráficos, los que quieran aprovechar una posición geográfica favorable o una circunstancia económica positiva, tienen margen con esta ley para que la Autoridad Portuaria aproveche tales ventajas competitivas, con el límite de la viabilidad del sistema, el principio de autofinanciación -insisto-, al que ni podemos ni queremos renunciar.

El régimen de servicios consagra el libre acceso reglado. Aquí ha habido resistencia, sobre todo en la parte de la izquierda de la cámara, porque avanzamos en términos de liberalización, si bien con una regulación garantista para la calidad de las prestaciones y para la estabilidad del empleo. Partimos de la convicción de que la liberalización con reglas razonables promueve la eficiencia y la competitividad.

“El futuro de la estiba, de su competitividad y del mantenimiento o generación de nuevos puestos de trabajo, y de las condiciones laborales, no pasa por encastillarse en el monopolio del servicio, sino en ganar productividad y competitividad para el conjunto del sistema”.

Sobre la estiba. Hemos incorporado por primera vez un capítulo específico en relación a la estiba. ¿Que hemos buscado? El mejor servicio al menor coste para incorporar productividad al trabajo portuario. Somos conscientes de que, en determinados tráficos, la estiba todavía constituye un nicho de ineficiencia y de coste no competitivo. Somos perfectamente conscientes. Por eso los pasos que hemos dado, muy atrevidos, según unos, muy tímidos según otros, van en el sentido de intentar lograr más productividad, mejor servicio al menor coste. Desde luego, el modelo merece una revisión en clave de eficiencia y de competitividad. Hay resistencias, resistencias muy contundentes, como saben Vds., por parte de la representación de los trabajadores y creo que se equivocan. Los representantes de los trabajadores no pueden seguir confiando la defensa de sus puestos de trabajo y de sus condiciones laborales a la capacidad de presión desde un cierto anacronismo, porque el monopolio de servicio privado es un anacronismo, en términos económicos, en términos sociales y también en términos laborales.

El futuro del sector, el futuro de la competitividad del sector, y también el futuro del mantenimiento o de la generación de nuevos puestos de trabajo, del mantenimiento y de la mejora de las condiciones laborales en el sector, no pasa por encastillarse en el monopolio del servicio privado, sino en ganar para el conjunto del sistema productividad y competitividad. Esto se lo he planteado directamente a los representantes de los trabajadores, porque lo creo honestamente. Y con la misma honestidad he de reconocer que, pese a los prejuicios que también existen sobre la actitud de estos representantes de los estibadores, me he encontrado con dirigentes sindicales abiertos al análisis conjunto para mejorar productividad sin reducir derechos, y con buena disposición para el acuerdo. A pesar de las tensiones, en este proceso han demostrado cintura e inteligencia. Les hará falta en el futuro.

En este sentido, hemos procurado añadir nuevos ámbitos a la autoprestación, hemos intentado restar ámbitos al monopolio laboral de la estiba portuaria, hemos mantenido el dibujo final en un cierto equilibrio, insatisfactorio para algunos, estoy convencido, pero créanme que la idea que ha inspirado el trabajo y que va a seguir inspirando el trabajo del legislador, del regulador y del ejecutivo pasa por un avance en el modelo de la estiba. Este modelo tiene que avanzar en el sentido de la modernización, en la introducción de competencia para mejorar la productividad. Ahí es donde está el futuro para todos, para el empresario, para el usuario que quiere reducir costes logísticos y también para el tra-

bajador que quiere mantener su puesto, que quiere capturar tráfico para que haya más puestos y que quiere mejorar sus condiciones laborales. Ahí es donde está la clave.

En contestación a otras fuerzas políticas, y ya voy terminando, quiero serles honesto, el consenso, se ha alcanzado sobre todo con el Partido Popular, que no es poco. El Partido Popular es la otra gran fuerza política del país, la otra fuerza política de gobierno. El consenso se ha alcanzado con más del 99% de las autoridades institucionales que determinan el nombramiento de las Autoridades Portuarias, porque todas las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General del Estado son nombradas a propuesta bien de un gobierno regional del PSOE, o bien de un gobierno regional del Partido Popular, a excepción del de Tenerife, que es una propuesta de un gobierno presidido por Coalición Canaria.

Pero no hemos conseguido incorporar al consenso, y hubiera sido un logro también interesante, a las fuerzas políticas de la izquierda minoritaria y a los grupos nacionalis-

“La izquierda minoritaria se empeñaba en frenar la liberalización o la participación de la iniciativa privada en los puertos. Esto no tiene sentido a día de hoy, en pleno siglo XXI.”



tas. Y yo lo siento, pero creo sinceramente que han equivocado los términos del debate. La izquierda minoritaria se empeñaba en frenar la liberalización o la participación de la iniciativa privada en los puertos. Esto no tiene sentido a día de hoy, en pleno siglo XXI. Llegaron a proponer el fin de la autoprestación en la estiba, formalmente, ante el Plenario, y esto, insisto, no tiene sentido.

Y los grupos nacionalistas no pretendían puertos autónomos, sino puertos autonómicos. Planteaban un debate un tanto accesorio y menor para los intereses generales, cuando lo que importa es tener unos puertos más competitivos, lo que importa es tener nudos logísticos más eficientes para generar actividad económica y empleo. El debate nacionalista se planteó en términos de quién manda en los puertos. Pues bien, en los puertos de Interés General del Estado manda el Interés General del Estado, y eso puede llevarnos a puertos más autónomos en la medida en que entendamos que más descentralización nos lleve a más flexibilidad y más eficiencia.

Pero eso no equivale a más presencia de las Comunidades Autónomas en los puertos de Interés General del Estado, porque esto no supone necesariamente una mayor eficiencia. A veces todo lo contrario. Pues ésta era la gran queja de los partidos nacionalistas. A mí me hubiera gustado incorporar a CiU, al PNV y a Coalición Canaria a este consenso, porque son partidos que en sus ámbitos de competencia tam-



Grúas en el puerto de Algeciras

“Y los grupos nacionalistas no pretendían puertos autónomos, sino puertos autonómicos. Pero el Estado no va a renunciar a las obligaciones de coordinación y control que tiene y que reforzamos en esta ley”.

bién aportan argumentos positivos, factores positivos a la buena gobernabilidad. Pero ha sido imposible. Desde el Grupo Socialista se les hicieron tres planteamientos legítimos e irrenunciables:

Primero: los puertos de Interés General del Estado son, según el artículo 149 de la Constitución, competencia exclusiva del Estado y, el Estado no va a hacer dejación de sus competencias exclusivas.

Dos: esta Ley aporta más autonomía que nunca a las Autoridades Portuarias, en aquello que importa, que es la generación de un marco de ventajas competitivas en las tasas y en los servicios. Ahí es donde importa la autonomía y ahí hay autonomía, más que nunca en la historia.

Y tres: descentralización sí, pero coordinación y control también. Porque si la descentralización contribuye a la eficiencia, la coordinación y el control no lo hacen menos. En consecuencia, el Estado no va a renunciar a las obligaciones de coordinación y control que tiene y que reforzamos en esta ley para el conjunto del sistema portuario. Porque, cuando en un Puerto se produce un problema derivado de un mal ejercicio de la autonomía, los representantes del Estado han de acudir en su auxilio con los recursos procedentes de los impuestos de los ciudadanos. Y esta responsabilidad exige una garantía previa de coordinación y de control. Que quede muy claro: el Estado no va a renunciar a esa garantía.

Está Ley es una decisión política del PSOE y del PP. Buscamos el acuerdo con los demás grupos. De hecho, tanto al Gobierno como a mí nos hubiera gustado un consenso mayor, pero si el precio era renunciar a estas

claves, creo que la renuncia no estaba en modo alguno justificada. La Ley atiende a los retos realmente importantes, la competitividad sobre todo. La Ley de Puertos es fundamental para la construcción de un nuevo modelo productivo más eficiente y más competitivo, sobre todo en un país que tiene en el mar algunas de sus mayores ventajas potenciales de futuro, aunque seamos incapaces de verlo desde Madrid algunas veces. La Ley aporta competitividad, aporta sostenibilidad, aporta ventajas que, sin lugar a dudas, Vds. como protagonistas del mundo portuario, en el día a día, sabrán valorar y sabrán aprovechar.

Termino como empecé. Probablemente esta Ley no tenga la notoriedad pública que merece y que algunos de Vds. reivindicaban pero, como no hay mal que por bien no venga, también esa falta de notoriedad pública ha permitido a los interlocutores del PSOE y del PP, del PP y del PSOE, llegar a un acuerdo muy interesante para el mundo portuario y para el conjunto de la economía española. Saquémosle partido.

Nada más y muchas gracias.

