



Comisión de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Juan María Cornejo López

Sesión número 17, celebrada el martes, 1 de septiembre de 2020

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES DE LEY

11-20/PPL-000001. Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de Ley de Texto Normativo por el que se adoptan medidas en materia de plazos concesionales y se modifica la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, presentada por los GG.PP. Popular Andaluz y Ciudadanos.

SUMARIO

Se abre la sesión a las nueve horas, treinta y cinco minutos del día uno de septiembre de dos mil veinte.

PROPOSICIONES DE LEY

11-20/PPL-000001. Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de Ley de Texto Normativo por el que se adoptan medidas en materia de plazos concesionales y se modifica la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía (pág. 4).

Intervienen:

D. Luis Ramón Enguita Melendo, gerente de la Asociación Clubes Náuticos de Andalucía (pág. 4).

Don Alejandro Quiles Lavandera, asesor jurídico de la Asociación Clubes Náuticos de Andalucía (pág. 5).

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

D. Luis Picón Bolaños, director de Relaciones institucionales de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA) (pág. 14).

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. María Márquez Romero, del G.P. Socialista.

D. Juan Núñez Insausti, representante de Puerto Deportivo Puerto Banús (pág. 18).

D. Manuel José Jiménez Márquez, representante de Marinas de Andalucía (Asociación de Puertos Deportivos) (pág. 21).

Don Javier Iván Noriega Hernández, presidente de Clúster Marítimo-Marino de Andalucía (CMMA) (pág. 24).

D. Francisco José Ocaña Castellón, del G.P. Vox en Andalucía.

D. Juan de Dios Sánchez López, del G.P. Ciudadanos.

D. Juan Francisco Bueno Navarro, del G.P. Popular Andaluz.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 253

XI LEGISLATURA

1 de septiembre de 2020

D. José Nieves Galvín, presidente de honor del Puerto Deportivo El Terrón (pág. 30).

Dña. M^a Victoria Martín-Lomeña Guerrero, directora general de Medio Ambiente, Puertos y Playas del Ayuntamiento de Marbella (pág. 35).

Se levanta la sesión a las doce horas, treinta minutos del día uno de septiembre de dos mil veinte.

11-20/PPL-000001. Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de Ley de Texto Normativo por el que se adoptan medidas en materia de plazos concesionales y se modifica la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno. Buenos días, señorías.

Vamos a dar comienzo a la comisión en su convocatoria del día de hoy, que es la comparecencia de agentes sociales ante la Proposición de Ley del texto normativo por el que se adoptan medidas en materia de plazos concesionales y se modifica la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Damos la bienvenida a los primeros comparecientes, representantes de la Asociación de Clubes Náuticos de Andalucía. Y se me traslada que en su nombre van a intervenir don Alejandro Quiles Lavandera y don Luis Ramón Enguita Melendo. Bien.

Pues la dinámica, ustedes intervienen en torno a diez minutos, doce minutos. Tras su...

[Intervención no registrada.]

Sí. Perdona, que le dé la palabra. Yo le doy la palabra ahora, inmediatamente.

Entonces, tras la intervención..., vuestra intervención, si algún grupo quiere intervenir, con la brevedad propia de estas circunstancias, dos minutos. Y cerráis ustedes por si en alguna de las intervenciones entienden que tienen que apostillar o hacer algún comentario.

Sin más, tiene usted la palabra.

El señor ENGUITA MELENDO, GERENTE DE LA ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Muy bien. Pues, buenos días.

Nos vamos a presentar un poquito. Aparte de Alejandro, que es el asesor jurídico de la asociación, y yo, que soy el gerente, nos acompañan el presidente, Juan Manuel González Morgado, y Antonio Luis Moreno Venegas, que es nuestro secretario. No comparecemos los cuatro para no alargar en demasía. Y traemos en resumen todo lo que tenemos aquí.

La asociación nuestra, que es la Asociación de Clubes Náuticos de Andalucía, la componemos todos clubes náuticos, entidades sin ánimo de lucro. Tenemos ahora mismo 26 asociados de todo el litoral andaluz, es decir, desde Almería hasta Huelva. Todas las provincias están representadas, con más o menos presencia. Mucha presencia de Almería, mucha presencia de Málaga, mucha presencia de Huelva, presencia importante de Cádiz... En fin, estamos una representación creemos que bastante homogénea para el asunto que nos trae.

Vuelvo a insistir en que somos clubes náuticos, es decir, toda nuestra gestión, los posibles beneficios se reinvierten en el mantenimiento de los clubes y la promoción de actividades deportivas y recreativas. Y todas

las pérdidas las sufragamos con las cuotas de los socios. Es decir, son a escote. No tenemos acceso a subvenciones, no tenemos acceso a ampliaciones de capital y no tenemos acceso a dividendos. Creo que eso es algo importante en cuanto a nuestra intervención.

Le voy a ceder la palabra a Alejandro, que va a hacer la exposición principal del estudio que hemos hecho de la modificación normativa que ustedes nos están proponiendo. ¿Vale?

Gracias. Buenos días.

El señor QUILES LAVANDERA, ASESOR JURÍDICO DE LA ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Buenos días a todos.

Desde la Asociación de Clubes Náuticos hemos visto con..., bueno, acogemos favorablemente lo que es la modificación de la ley. Es algo que veníamos demandando desde hace bastante tiempo. Es una de nuestras pretensiones, en el sentido de que el que se amplíen los plazos de vigencia de las concesiones aporta seguridad jurídica, tanto al concesionario —en este caso los clubes náuticos— como a la propia Administración, en el sentido de que un mayor plazo de vigencia de las concesiones lo que hace es que la propia Administración se tiene que preocupar únicamente de otorgar un título administrativo y posteriormente gestionar lo que es el dominio público portuario. Y al concesionario lo que le hace es darle tranquilidad a los efectos de poder hacer inversiones que puedan amortizarse a lo largo del tiempo.

No obstante, en nuestra opinión, esta modificación de la norma se queda un poquito corta, en el sentido de que nuestras demandas..., una de nuestras pretensiones, como he dicho antes, era la modificación de los plazos de vigencia, pero también demandábamos una modificación del régimen económico de las concesiones administrativas. El vigente régimen económico lo que hace es ahogar las cuentas de los clubes, en el sentido de que pasados 10 años de concesión administrativa, para una concesión que se está otorgando más o menos por 20 años con una prórroga de 10, el décimo año de concesión has pagado en tasas más de lo que has pagado a la hora de construir las infraestructuras.

Y, por último, otra de nuestras demandas a la hora de modificarse la ley era la elaboración de un régimen de explotación que diera seguridad jurídica al concesionario. A día de hoy, el concesionario frente al usuario se encuentra desprotegido porque no tiene ninguna norma que le habilite a requerir al usuario a los efectos de, por ejemplo, pago de tasas, abandono de buques y demás, ¿no?

Bueno, ya centrándonos en lo que es la modificación de la ley, lo que se propone es ampliar los plazos de vigencia y equilibrar el otorgamiento de concesiones administrativas estableciendo un plazo de 50 años, equilibrándolo al resto de normativas sectoriales portuarias de las otras comunidades autónomas, que ya venían disfrutando de ese plazo de vigencia. Igualmente, la normativa estatal establecía un plazo de vigencia de 50 años, con lo cual lo normal era que la normativa sectorial andaluza pues siguiera esa tendencia. Para ello se modifica el artículo 24 de la Ley de Puertos de Andalucía, ampliándose los plazos de 30 a 50 años. Para ello se establecen una serie de criterios, relacionados con la inversión, el tipo de ocupación que se vaya a tener y demás. Pero a nuestro parecer esos parámetros a la hora de otorgar ese plazo de vigencia, eventual plazo de vigencia de hasta 50 años, deberían de concretarse en cuanto a importe de inversión, superficie a ocupar

y demás. ¿Por qué? Porque si se deja así la redacción de la ley en cuanto a la hora de establecer un plazo de vigencia, la propia Administración puede incurrir en una arbitrariedad a la hora de otorgar una concesión de similares características en un sitio o en otro, ¿no?

Como dato de relevancia, esta modificación establece la posibilidad de prorrogar las concesiones administrativas; esto es, no solo se habilita a que las concesiones de nuevo otorgamiento puedan ser otorgadas por un plazo de hasta 50 años, sino que las concesiones preexistentes a la modificación puedan acceder también a ese plazo de 50 años, incluso más para determinados tipos de ocupaciones en el dominio público portuario. Para ello, en definitiva, lo que se requiere es llevar a cabo una inversión; o sea, en definitiva, se trata de comprar tiempo con dinero. Es una fórmula muy similar a la que se empleó en su momento por parte de Puertos del Estado, mediante una figura que se introdujo en la disposición transitoria décima de la normativa estatal, la denominada o famosa «ampliación de plazo de vigencia». Para ello el concesionario tiene que llevar a cabo una inversión adicional relevante superior al 20%, estableciéndose la necesidad de que una empresa tasadora valore las instalaciones. Ese concepto de «valoración de las instalaciones» lo vemos demasiado abstracto, en el sentido de que no sabemos si se valoran las instalaciones como tal mediante una empresa tasadora, si se valora el derecho concesional, si se puede valorar la explotación económica, con lo cual entendemos que se debería concretar, en definitiva, qué es lo que se va a valorar: si son las instalaciones mediante una tasación, si es la explotación económica, si es el derecho concesional, lo que sea. Ahora bien, se establece para ello la designación de una entidad independiente que elige la Administración y paga el concesionario. Es una fórmula muy similar a la que..., vamos, idéntica a la que se estableció por parte de Puertos del Estado en la normativa estatal, y que ha incurrido en una problemática muy grande, y es el hecho de que a nivel estatal no se estableció un límite tarifario para esas empresas independientes. Con lo cual, llegado el momento, se designaba la empresa, la empresa se ponía en contacto con el concesionario, y por su labor pedía cantidades completamente desorbitadas. Estamos hablando de que si eso se aplica a entidades sin ánimo de lucro, pues tenemos un grave problema, porque a nivel estatal estamos hablando de entidades empresariales, terminales de contenedores, terminales de pasajeros, empresas químicas y demás, que a ellos si les interesa, pagarán lo que tengan que pagar, pero los clubes náuticos tienen un poder adquisitivo limitado. Con lo cual, sería bueno que a la hora de establecer o de designar a esas empresas eventuales empresas tasadoras se limitara el importe que tenga que pagar el concesionario a abonar.

Aquí únicamente se establece, como he dicho antes, como parámetro, el mínimo del 20% de la inversión inicial y una valoración de las instalaciones. A nivel estatal, se establecieron dos parámetros que a mí me parecen bastante coherentes. Y uno es el mínimo del 20% de la inversión inicial actualizada por IPC, que creo que es un parámetro bastante objetivo, en el sentido de que la inversión que se hizo inicialmente a fecha de otorgamiento —la que aparece en el título administrativo con el proyecto aprobado— se viene actualizando por IPC a fecha de presentación de la solicitud. Con lo cual, te va a dar un importe objetivo. No que una entidad tasadora, a la hora de valorar la instalación, siempre y cuando se valoren las instalaciones construidas, va a tener en cuenta el parámetro de la reposición..., el coste de reposición a nuevo, y le aplica un coeficiente de depreciación. A nuestro entender, consideramos que eso es una fórmula demasiado subjetiva, en la cual tanto el concesionario como la Administración pueden influir a la hora de determinar ese valor. Con lo cual, si se establecen esos dos mínimos —por un lado, lo que es el mínimo del 20% actualizado por IPC, y otro, el

de la entidad valoradora—, vamos a tener unos parámetros de comparación entre uno y otro. Y, en cualquier caso —en este caso, para los clubes náuticos—, lo ideal sería que se pudiera elegir el mínimo..., o sea, el inferior a cualquiera de esos dos mínimos.

Otro aspecto que creemos que puede llevar a problemática a la hora de tramitar estos expedientes de prórroga es que te dice que a la hora de..., para poder acceder a esa prórroga, el concesionario deberá elaborar una memoria económico financiera, y esa memoria económico financiera debe prever las tasas. Esta modificación conllevará también una modificación del régimen tributario de la concesión. Entiendo que para poder solicitar esa prórroga y elaborar esa memoria económico financiera el concesionario debería conocer cuáles van a ser las nuevas tasas antes de meterse en este jaleo de la solicitud de la prórroga, ya que de otra manera te puedes encontrar que se está tramitando el expediente, que has encargado el proyecto, que has incurrido en gasto, en definitiva. Y a la hora de que te presente las nuevas condiciones económicas, tú digas: «esto no es viable, no me resulta viable la explotación, con lo cual no puedo acceder a esa prórroga».

Y, por último, resultan preocupantes los dos últimos apartados del artículo 24, en los cuales se limita el derecho del concesionario a poder recurrir la resolución de..., la eventual resolución de la prórroga. No estamos de acuerdo en el sentido de que la APA —en este caso la APA o la consejería, depende de quién tramite el expediente en función del tipo de concesión administrativa— se encuentre facultada a caducar un título administrativo si el concesionario recurre. Eso no lo conozco yo en ninguna normativa sectorial portuaria, ni a nivel autonómico ni estatal. Con lo cual, incluso se puede impugnar la propia modificación de la ley, en el sentido de que está vulnerando el derecho del administrado a recurrir.

Y otro apartado que nos preocupa es que si el concesionario ha hecho una inversión relevante, que la propia ley lo califica de relevante..., es que si te dan un plazo de prórroga de 15, 20 o 35 años, los que sean, la Administración el día de mañana, si está facultada a rescatar la concesión administrativa, esa inversión relevante efectuada no se tenga en cuenta a efectos de ese rescate, a efectos indemnizatorios. Con lo cual, entendemos que ese párrafo también, último párrafo del artículo 24, debería matizarse o incluso eliminarse.

Y, por lo demás, vuelvo a repetir, tiene todo nuestro apoyo el nuevo texto normativo, con las matizaciones que hemos advertido. Y les instamos también a trabajar para modificar la ley, en el sentido de modificar el régimen tributario y sobre todo la elaboración de un esperado reglamento de explotación que dé seguridad jurídica al concesionario frente a una gran cantidad de usuarios que lo único que hacen es abusar de la acogida de los clubes náuticos en las instalaciones.

Y, por lo demás, nosotros estamos...

El señor ENGUITA MELENDO, GERENTE DE LA ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Yo voy a hacer... Yo quiero incidir en algunos aspectos de lo que está publicado en el *BOPA*, sobre todo porque nos gustaría que quedaran bastante más claros, y no de una manera un poquito ambigua a interpretación.

Uno de ellos es en la página 32, donde dice que existe la necesidad de introducir la correspondiente norma de derecho transitorio que posibilite a las concesiones otorgadas con anterioridad a la presente modi-

ficación acceder a dichas prórrogas, incluso a aquellas concesiones no vigentes que hubieran tenido derecho a dicha prórroga si la Comunidad Autónoma de Andalucía hubiese legislado cuando debía hacerlo y no de forma tardía, como lo está realizando, siempre y cuando las mismas cumplan una serie de requisitos. Eso, tal y como está, que es lógico, nos gustaría que se concretara algo más, porque existen concesiones administrativas que se han visto afectadas por el efecto 2018, donde subvenciona una serie de títulos, y que entendemos que debería recogerse que sus prórrogas son automáticas, ya que las solicitaron en tiempo y forma, y no recibieron respuesta. Es decir, no ha sido el efecto del concesionario sino de la Administración. Por lo tanto, debería recogerse que esas concesiones administrativas de manera automática a la entrada en vigor de la ley quedarían prorrogadas. Entendemos que es justo, es de derecho, con los requisitos que tengan que cumplir, como cualquier otro, y con los que en su día se les podrían haber exigido, los que estuvieran en vigor.

Después, insistir —ya lo ha dicho mi compañero— en que también debería quedar muy claro que aquellas inversiones que han sido realizadas al amparo de la Administración —es decir, que tienen la correspondiente autorización de la Agencia Pública de Puertos, que en este caso es nuestro casero, para que así nos entendamos todos—, y se presentó su proyecto en tiempo, forma. Fue aprobado y fue ejecutado durante el periodo de la concesión, compute para la inversión a realizar, ya que no estaban recogidos en el proyecto que en su día se presentó, y que en algunos casos, como conocemos, han sido debidos a mejoras principalmente de la seguridad marítima y de los propios usuarios, como pueden ser modificaciones sustanciales en rompeolas, seguridad, pilotaje, cadenas, etcétera. Entonces, todas aquellas inversiones perfectamente recogidas..., que son inversión, que no es mantenimiento. No estamos hablando de que ha habido que reparar o ha habido que sustituir ni nada por el estilo, sino que se ha presentado el correspondiente proyecto, ha sido aprobado, se han pagado sus tasas, si procedía, y se ha hecho la inversión. Entonces, esa inversión, que compute para ese 20%. Vuelvo a repetir que somos clubes náuticos, entidades sin ánimo de lucro, y que lo que hacemos es reinvertir en nuestras propias instalaciones.

También tenemos —volviendo a insistir en el dictamen— de una auditoría técnica externa e independiente, como bien ha dicho mi compañero, además de los dos parámetros que él apunta —y que entendemos que debería ser elegido el menor de los dos, poniendo los dos en comparativa—, también, en el caso de las tasadoras externas, entendemos que lo que se le debería de presentar al concesionario es el *pool* de tasadoras que se encuentran homologadas: «Mire usted, usted tiene homologadas una, dos, tres, cuatro, cinco. A cualquiera de estas puede dirigirse usted y puede usted elegirlas, que serán válidas». Porque no parece lógico, no parece lógico que el que tenga que pagar no pueda ni siquiera discutir el precio, ni siquiera discutir el técnico, ni siquiera discutir la valoración. Porque todos sabemos que, al final, las casas de tasación, el que vale es el técnico que tasa, y todas las tasadoras tienen en algunos sitios técnicos magníficos y en otros sitios tienen técnicos nefastos. Entonces, eso de que te digan: «La tasadora tiene que ser fulanito y el precio es este y lo pagas tú» parece algo incongruente, parece algo muy extremo. Por lo tanto, creemos que se nos debería facilitar el *pool* de tasadoras homologadas, que ya existe.

Lo mismo para el dictamen de la auditoría técnica externa, el mismo caso.

Y después, hay un apartado de la disposición transitoria séptima; dice: «Se considera, en todo caso, incompatible con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecido en esta ley, el manteni-

miento de concesiones otorgadas por plazo superior a cincuenta años, a contar desde la entrada en vigor de la Ley del 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En todos los casos, las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente disposición se entenderán otorgadas por el plazo previsto en su título y, en todo caso, por un plazo máximo de cincuenta años». Lo que no deja claro es si esos cincuenta años empiezan a computar desde el año 1992 o no. Si empiezan a computar desde el año 1992, creemos que debería de quedar un pelín más claro, que es como entendemos que está la redacción. Simplemente, que se quedara claro que computa desde el año 1992. Entendemos que el espíritu del párrafo es ese, pero nos gustaría que se recogiera, ¿vale?, porque algunos de nuestros asociados también tienen las mismas dudas que tenemos nosotros.

Y, por nuestra parte, nada más. Las preguntas de ustedes, si las consideran oportunas y si somos capaces de responderlas.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchas gracias.

Damos paso a un turno, por si quieren hacer uso de la palabra los diferentes portavoces, de menor a mayor representación, si así lo entienden oportuno.

¿Desean intervenir, o agradecemos...?

¿Sí?

Tiene la palabra.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Buenos días.

Muchísimas gracias por asistir y por aportar todas las cuestiones que ustedes consideran relevantes y desde su punto de vista profesional.

Me gustaría..., porque, además, le he escuchado, en lo último que usted ha comentado, algo sobre el año 1992. Me va a disculpar que estaba un poquito distraído y no le he escuchado. Me gustaría que fuera..., que concretara de nuevo esa circunstancia, porque...

[Intervención no registrada.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Si no le importa, para no entrar en los portavoces...

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Cuando acabemos la ronda de compañeros...

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—... y los comparecientes, hagan las preguntas y luego le contestan.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Y ya está.

Simplemente comentarle que he tomado nota de todas las cuestiones que han dicho.

Sí nos gustaría, en cualquier caso, que nos aportara una especie de informe sobre todo lo que se ha hablado aquí, sobre todas sus propuestas, de forma que lo tengamos de una manera más clara y podamos, bueno, pues completar esta ley de la mejor manera posible.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por Adelante Andalucía, ¿quiere hacer uso de la palabra?

Por el Grupo de Ciudadanos, su portavoz, ¿quiere hacer uso de la palabra?

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Sí.

Agradecerle las aportaciones que han hecho, que las tendremos en cuenta, las estudiaremos, sobre todo las que..., comentarle, sí que es cierto, que es importante el tema de las entidades tasadoras. Eso, la verdad es que puede que sea algo que se haya pasado, que no se haya tenido en cuenta y que sí que pensamos que es relevante.

Y referente a lo demás que han comentado, pues habrá que revisarlo; eso sí, habrá que revisarlo, y agradecerle las aportaciones.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, presidente.

Bueno, yo también darle las gracias por su participación en la modificación de esta ley, que, como ustedes saben, llevamos bastante tiempo un poco detrás de ella. Es verdad que las circunstancias han hecho que se retrase más de la cuenta, pero esperemos que ya no tenga ningún tipo de retraso más, porque era algo importante y necesario, sobre todo, por lo que apuntaba usted que era la seguridad jurídica que se producía como consecuencia de la legislación y de la maraña, por decirlo de alguna forma, legislativa anterior, no solamente en la comunidad autónoma, sino también las distintas leyes desde el Estado.

Bueno, el espíritu de la ley, evidentemente, bueno, evidentemente tendremos..., intentaremos también, desde el Grupo Popular, tener en cuenta las cosas que usted nos ha contado que hay que clarificar.

Yo creo que muchas de las que usted ha pedido que se clarifiquen es verdad que era la intención de los proponentes de esta ley hacerla así. Quizá sea conveniente, a lo mejor, aclararlo un poco más sobre el texto. Pero, por acogerme a lo último que usted ha dicho, que es lo del año 1992 está claro que los cincuenta años, nosotros entendemos que esos cincuenta años se cuentan desde el año 1992.

Después, viene la disposición octava, que dice también la posibilidad de poderlo extender en los términos en los que lo dice. Pero es verdad que algunas veces no queda reflejado, a lo mejor, con absoluta claridad lo que nosotros queremos expresar.

Pero casi todo lo que usted ha dicho es lo que pretendíamos nosotros establecer en esta ley.

Lo que sí... —si no le importa, sobre todo, porque será culpa mía probablemente, que no lo he cogido bien—, usted ha hablado de que una de las cosas que quería clarificar las concesiones administrativas del año 2018, y se refería a la página 32. No sé si se refería usted...

[Intervención no registrada.]

¿Pero es un artículo de la norma? ¿Es un artículo de la norma?

[Intervención no registrada.]

Ah, el preámbulo. Vale, vale, vale. Es que estaba buscando, y no entendí.

Bueno, pues entonces no hay ningún problema.

[Intervención no registrada.]

Vale, vale, vale. Entendía que era así, pero no estaba seguro de lo que usted había...

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Sí, gracias, presidente.

Yo, por supuesto, quería sumarme al agradecimiento por su participación, a todos los miembros de las asociaciones náuticas de Andalucía.

Vamos a intentar traducir, a modo de enmiendas, las propuestas concretas que nos han planteado y, por supuesto, también transmitir la intención del Partido Socialista de que esta ley salga lo antes posible. De hecho, ya lo intentamos en la pasada legislatura, con un texto muy sencillo, muy concreto, que habíamos pactado con todos los agentes sociales implicados. Y vamos a intentar que en este trámite parlamentario la ley salga también lo antes posible, esta modificación salga lo antes posible, y que salga bien, que es lo importante, para que el día después de aprobarla en el Parlamento de Andalucía, si es posible, tengan ustedes este asunto resuelto.

Así que reitero mi agradecimiento.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y para concluir, esta comparecencia, si...

Sí, sí, tiene usted la palabra para hacer esa precisión y para concluir su comparecencia.

El señor ENGUITA MELENDO, GERENTE DE LA ASOCIACIÓN CLUBES Náuticos de Andalucía

—«Se considera, en todo caso, incompatibles con los criterios de ocupación del dominio público portuario establecido en esta ley el mantenimiento de concesiones otorgadas por plazo superior a cincuenta años, a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. »En todos estos casos las concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente disposición se entenderá otorgada en el plazo previsto en su título, en todo caso, por un plazo máximo de cincuenta años», que es lo que ha respondido ya el diputado.

Es decir, ahí lo que queríamos aclarar es si esos cincuenta años empezaban a contar desde el 24 de noviembre de 1992 o desde el otorgamiento del título.

El espíritu parece que habla desde el año 1992. Entonces, es lo que queríamos que se concretara y que nos lo aclarara el diputado.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí, brevemente.

El señor QUILES LAVANDERA, ASESOR JURÍDICO DE LA ASOCIACIÓN CLUBES Náuticos de Andalucía

—Únicamente decir que el texto que se propone es muy parecido a la modificación que sufrió la Ley de Puertos del Estado en el año 2014; sin embargo, la figura que se aprobó a nivel estatal fue la ampliación del

plazo de vigencia. Pero, en definitiva, es lo mismo, es extender el plazo de vigencia de las concesiones más allá de su plazo inicial.

A nivel estatal, después de cinco años, todavía se están tramitando expedientes de ampliaciones de plazos, debido precisamente a lo que es la tramitación seguida con las empresas tasadoras. En ese sentido, recomiendo que no se incurra en el mismo error, que se simplifique lo máximo posible lo que es la tramitación del expediente administrativo. Porque aquí lo que se está señalando es, con carácter general, qué es lo que se puede hacer. Pero esto necesitaría lo que es una especie de recomendaciones, una guía para la Administración, a los efectos de que todos los expedientes administrativos que se tramiten sean idénticos, no se incurra en una arbitrariedad de que un expediente se tramite de una manera o de otra. A nivel estatal, aunque se está tardando tiempo, los expedientes están saliendo. El proyecto piloto ya está hecho. O sea, ustedes únicamente lo que tienen que hacer el día de mañana es decir: bueno, pues esto se ha incurrido en estos errores —que básicamente son los que yo he estado exponiendo—, no vamos a incurrir en esos errores, vamos a simplificar los expedientes y vamos a sacar adelante esas prórrogas y esas inversiones, que en definitiva es lo más importante, que se invierta en los puertos de Andalucía, ¿vale?

Y muchas gracias por todo.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias en nombre de la comisión. Agradecer a los comparecientes su presencia y sus aportaciones. Gracias por su asistencia.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Buenos días, continuamos, señorías, con la siguiente comparecencia. Le damos la bienvenida don Luis Picón Bolaños, director de relaciones institucionales de la Confederación de Empresarios de Andalucía.

Conoce usted la dinámica, tiene usted una exposición en torno a 10, 13 minutos aproximadamente. Luego los portavoces, si quieren hacer alguna precisión. Y cierra usted dicha comparecencia.

Tiene usted la palabra.

El señor PICÓN BOLAÑOS, REPRESENTANTE DE LA CEA

—Muchas gracias y buenos días a todos.

Hoy realmente voy a ser breve porque la norma también en sí es bastante breve, ¿no? Como siempre, les agradecemos la invitación a esta comparecencia, a pesar de las fechas, nos han complicado a todos un poquito las circunstancias; pero, bueno, como saben, nuestro máximo interés es apoyar y colaborar siempre cuantas veces somos convocados, ¿no?

Respecto al tema que nos convoca, yo partiría de tres afirmaciones principales a tener en cuenta antes de entrar en el texto. La primera, que los puertos en Andalucía tienen un indudable impacto económico, social, laboral, turístico y estratégico en los territorios en los que desarrollan..., en los que están insertos. Segundo, que su regulación jurídica pues lamentablemente ha generado y genera una importante controversia y ha afectado a elementos esenciales en la relación económica, como es la seguridad jurídica. Y, en tercer lugar, bueno, que esta normativa que hoy se propone en la propia exposición de motivos se dice que ya va siendo tardía, ¿no?, y a nosotros nos hubiese gustado que hubiese sido previamente consensuada y consultada con la organización empresarial representativa, la asociación Marinas de Andalucía, que hoy intervendrá.

Damos nuestra opinión por tanto sobre un texto normativo que hemos conocido en sede parlamentaria, al tratarse de una proposición de ley que no ha contado por tanto con la posibilidad de acudir a informes previos, audiencia pública y todo este procedimiento que siempre nos enriquece a la hora de generar nuestra argumentación. Y nos preocupa eso porque sabemos que es una materia jurídicamente muy discutida. Para nosotros lo que sería fundamental... Entendemos que es necesaria la norma, que la norma hay que consensuarla y que tiene que salir lo antes posible además, pero que es importante que se le preste la máxima atención jurídica. Por eso consideramos que hoy es esencial, el momento de hoy, las comparecencias que hoy van a tener lugar. Y es esencial, insistimos, en tener en cuenta nuestra organización, Marinas de Andalucía, que son al final los gestores reales de todos los puertos, ¿no?

Insisto, estamos convencidos de la importancia de que exista un texto normativo, que se apruebe lo antes posible, y un texto que, sobre todo, facilite la inversión, que es el momento oportuno, que facilite el mantenimiento de la actividad económica, y, sobre todo, y es en lo que más insistiremos, que mantenga la seguridad jurídica necesaria.

Respecto al texto, es muy breve, algunas consideraciones. Entendemos que en la exposición de motivos no deberían singularizarse determinados..., los nombres de determinados puertos. Creemos

que la norma es general, y deben de hacerse todas las vinculaciones al mismo; que en el procedimiento no debe fijarse el valor de las instalaciones como referencia a las inversiones nuevas, sino que debe ser el valor actualizado de la inversión inicial. Se hicieron ya inversiones, esas inversiones hoy tienen un valor distinto, porque se ha actualizado. También nos ha llamado la atención un párrafo que aparece al final del artículo 24, que se repite en la disposición transitoria octava, en la que se viene a decir que la impugnación de una cláusula por el concesionario será motivo para que la agencia pueda declarar extinguido el título. Esto parece que jurídicamente es un poco insostenible, ¿no?, pues merma los derechos del concesionario que legítimamente quiera ejercer su derecho en tal fin, ¿no? Y luego también interesaríamos que todas las prórrogas pudieran ser al menos de 25 años y no por el doble de lo fijado en el título original, como aparece, puesto que entendemos que existen concesiones de solo 30 años, que solo podrían ver prorrogada su actividad por 15 años, a pesar de las inversiones que se realizan.

Entendemos, en definitiva, que es una norma acertada, que tiene que dotar de más seguridad jurídica al sector, que esperamos se apruebe a la mayor brevedad.

Y sí nos gustaría una última reflexión. Todos los elementos relativos a las prórrogas, que es un elemento esencial para el mantenimiento de actividad, están vinculados a inversiones económicas. Bueno, que tengamos todos en cuenta que no estamos en un momento económico igual al que se estaba en enero, febrero, cuando se hizo esta proposición de ley. Las circunstancias económicas de los puertos, de todos en general, han variado sustantivamente. Y entendemos que sería un elemento que requiere una reflexión profunda saber que estamos probablemente, cuando hablamos de los puertos con vinculación turística, en el peor momento económico del sector turístico en muchos años, y que vincular ahora todo el proceso de prórroga a unas inversiones, cuando el sector no lo está pasando en general demasiado bien, debería tener una reflexión por parte de este Parlamento y buscar alternativas y soluciones que permitan mantener la actividad y mantener la viabilidad económica.

Y nada más. Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias también por su brevedad y concreción.

Si los portavoces quieren hacer alguna precisión o intervención.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—No, presidente.

Simplemente agradecerle su comparecencia y pedirle nuevamente, como al resto de comparecientes, que si nos puede trasladar un pequeño escrito sobre su propuesta, se lo agradeceríamos.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Algún portavoz más quiere intervenir?

Sí. Tiene la palabra.

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Sí. Agradecerle su suposición. Y también..., a ver, el tema de las prórrogas es una cosa voluntaria en un momento dado. Es decir, que se puede presentar de nuevo a la concesión y no tiene que hacer inversiones si, en ese caso, hubiera problemas económicos que no pudiera afrontar esa inversión para hacer la prórroga. Pero hay que establecer una serie de criterios, y evidentemente no podemos adaptarnos cada momento, en cada circunstancia, en cada mes del año, a las circunstancias..., para hacer una ley que sea medianamente duradera. Entonces, solo recordarle eso. Esta es la normativa que se ha establecido, que en un principio es la que todo el mundo ha acordado, y que viene bien. Entonces, por eso yo creo que hay que tener en cuenta que estas son circunstancias momentáneas, extraordinarias, y que hay que mirar a más largo plazo.

Muchas gracias por sus aportaciones.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

¿Algún portavoz?

Sí, el portavoz del Partido Popular.

El señor BUENO NAVARRO

—Sí. Bueno, únicamente darle las gracias al representante de la CEA, por su brevedad pero también por su claridad a la hora de explicar lo que ha explicado. Y que, por supuesto, tendremos en cuenta a la hora de debatir y del trámite que tenemos a continuación de esta ley. Que, como usted muy bien ha dicho, esperamos que esté pronto en vigor y que pueda contar además con el máximo apoyo posible parlamentario.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, su portavoz tiene la palabra.

La señora MÁRQUEZ ROMERO

—Gracias, presidente.

Mi grupo, en la misma línea de agradecimiento, recogemos sus aportaciones e intentaremos traducirlas a modo de enmiendas para la mejora del texto.

Y compartimos cierta preocupación por la parte no consensuada que genera en estos momentos..., que está generando debate. Y en ese sentido, mi grupo también va a trabajar para intentar conseguir el máximo consenso, y que la ley salga —que ese es nuestro objetivo principal— con todas las garantías para que al día siguiente de la aprobación de la ley —si es así— en el Parlamento de Andalucía, que de verdad dé respuesta a los problemas que en estos momentos tienen los puertos en Andalucía.

Gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

Y el complaciente tiene el uso la palabra, por si quiere..., para dar por concluida su comparecencia.

El señor PICÓN BOLAÑOS, REPRESENTANTE DE LA CEA

—Insistir... Bueno, darles las gracias a todos por sus palabras.

Insistir en la idea del consenso necesario de esta norma, que el sector lo necesita. Es verdad que las prórrogas son voluntarias, pero es verdad también que es un elemento esencial de la competitividad futura del sector. Había unas previsiones, vino una norma que cambió esas previsiones. Estamos todos en unas circunstancias cambiantes. Y sí es cierto, y la reflexión va simplemente por ahí, porque hay porcentajes, cuestiones que, pensadas en enero del 2020, eran una cuestión, y que hoy, pues a lo mejor es otra para todo, para todo en la vida. Venía yo escuchando a la señora Arrimadas en la radio y venía a decir lo mismo hablando de otros temas, ¿no?

Y esperamos, eso sí, que tengan el mayor consenso posible. Insistir una vez más en que nuestra organización es miembro de Marinas Andalucía. Ayer eligieron nuevo presidente, están con cambios. Y lo que ellos digan, pues nos parece estupendo, evidentemente.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pues muchísimas gracias en nombre de la comisión por su comparecencia.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, continuamos con las comparecencias.

Le damos la bienvenida al representante de Puerto Deportivo Puerto Banús, don Juan Núñez Insausti. Y agradecerle su comparecencia.

Y ya sin más... Conoce usted la dinámica. Va a hacer uso de la palabra en torno a diez, doce minutos. Los grupos parlamentarios podrán hacer precisiones o hacerle algún comentario, si es que ellos lo estiman oportuno. Y cerraría usted la comparecencia.

Pues, sin más, cuando usted quiera, tiene la palabra.

El señor NÚÑEZ INSAUSTI, REPRESENTANTE DE PUERTO DEPORTIVO PUERTO BANÚS

—Buenos días otra vez a todos.

Muchas gracias por permitirnos estar aquí hoy ante al Parlamento para dar nuestra opinión sobre la modificación de la Ley de Puertos. Tengo una serie de notas que me gustaría ir a través de ellas, si no tienen inconveniente. Y luego, pues, podemos aclarar cualquier duda o pregunta.

Como saben, estamos hoy aquí porque la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y el Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de aquella, vinieron a establecer unas posibles restricciones en la duración de las concesiones de ocupación del dominio público marítimo terrestre.

Puerto Banús, cuya concesión fue otorgada en 1967 por un periodo de 99 años, entiende que tal disposición no le es de aplicación por diversas razones, siendo una de ellas que el plazo de vigencia sería el previsto en el título concesional originario, otorgado con arreglo a la norma vigente en el momento de su otorgamiento. No obstante a lo expresado, la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y los servicios jurídicos de la Junta de Andalucía, han entendido que sí puede ser de aplicación la restricción de estos plazos concesionales, generando, evidentemente, una controversia que es a todas luces incompatible con la seguridad jurídica que demanda el tráfico empresarial, y, en particular, para las concesiones de gestión de un servicio público como agente dinamizador de la economía de la región.

Creemos que es importante significar que esta inseguridad jurídica no solo afecta a las empresas concesionarias, sino a todos los cedentes y cesionarios de los elementos portuarios, amarres o incluso residencias o locales comerciales. Como sabrán, los concesionarios normalmente una parte de los activos se ceden a terceras partes.

A lo largo de los años en Puerto Banús, que fue inaugurado en 1970, se han ido cediendo amarres ante notario, con escritura pública, donde el propio notario reconocía la duración de la concesión. Y estas transmisiones, en gran parte, se han hecho a españoles y a extranjeros, en gran parte europeos. Aquí una posible expropiación de estos derechos afectará evidentemente a Puerto Banús como concesionario, pero afectará, indudablemente, a todos estos cesionarios, generando una inseguridad jurídica y creemos que una controversia de carácter internacional.

En este contexto creemos que es relevante también destacar que el resto de comunidades autónomas ya han legislado, resolviendo esta situación, y que es importante que Andalucía lo haga cuanto antes.

Por otro lado, el 4 de febrero de 2020, el *Boletín Oficial del Parlamento Andalucía* publicó la Proposición de Ley presentada por los grupos Partido Popular y Ciudadanos, con un texto normativo por el que se adoptan medidas en materia de plazos concesionales y se modificaría la Ley 21/2007, de 18 de diciembre. A través de este proyecto de ley, como bien saben, se prevé que el plazo de las concesiones vigentes que fueron otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado, y cuyo plazo máximo se hubiese podido reducir, podría ser respetado hasta el plazo contemplado en los respectivos títulos constitutivos, siempre y cuando los concesionarios se comprometan a la realización de inversiones relevantes para el puerto, para el sistema portuario andaluz. Expresamente se prevé que ese otorgamiento tendrá una prórroga de carácter reglado.

En fin, con todo lo que he comentado, y en opinión de Puerto Banús, como un agente del sistema portuario andaluz, creemos que dicha proposición de ley viene a proporcionar una solución de consenso a la cuestión planteada respecto a la recuperación o mantenimiento de los plazos concesionales originales. Y esto lo consideramos por varias razones.

Primero, ante la controversia jurídica existente, su prolongación en el tiempo y la inseguridad jurídica generada, se hace a todo punto imprescindible para el sector la aprobación de un texto normativo que permitiría la reactivación de las actuaciones ahora paralizadas. Tenemos muchísimas inversiones o transmisiones paralizadas, tanto en Puerto Banús como en otros puertos. Esto está afectando a la inversión y también está afectando al empleo. Un texto normativo que estableciera sin más la recuperación de los plazos originales, como se ha debatido en algún momento, creemos que podría dar lugar, sin duda, a una potencial impugnación por parte del Estado ante el Tribunal Constitucional, dada la posición reiteradamente fijada por este, manteniendo la situación de inseguridad jurídica antes denunciada, que volvería otra vez al mismo caso, imposibilitando la realización de necesarias inversiones en el sector.

A nuestro entender, la proposición de ley habilita la recuperación de los plazos concesionales originales a través de la figura de una prórroga concesional a cambio de una realización de inversiones cuya cuantía se estima razonable por nuestra parte. Y, además, esta prórroga cuenta con precedentes relevantes, que entendemos que conocen, como la «Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley de costas», o la disposición transitoria décima del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado, o, en el ámbito de las leyes autonómicas, también la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de Puertos de Galicia. Es decir, entendemos que esta modificación tendrá capacidad para salir adelante sin impugnación por el Tribunal Constitucional.

Como decía antes, la cuantificación de la inversión a ejecutar se estima razonable, no es una inversión a fondo perdido. Muchos de los puertos necesitamos continuar invirtiendo y renovando nuestros activos y, además, permitiría mejorar la competitividad de los puertos andaluces aún más, y a un retorno para un puerto inversor como el nuestro.

Por concluir, y en definitiva, en nuestra opinión el texto normativo presentado conjuga de manera razonable los criterios de oportunidad y de viabilidad y dota al sector de la necesaria seguridad jurídica, siendo, por lo tanto, el criterio de Puerto Banús favorable a su aprobación cuanto antes.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 253

XI LEGISLATURA

1 de septiembre de 2020

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias por su intervención.

¿Si algún grupo parlamentario quiere hacer uso de la palabra para alguna precisión o gestión?

Bien, de acuerdo. En vista de que no hay más preguntas, si tiene usted algo que añadir y, si no, damos por concluida, agradeciéndole nuevamente su presencia en el día de hoy en esta comparecencia.

El señor NÚÑEZ INSAUSTI, REPRESENTANTE DE PUERTO DEPORTIVO PUERTO BANÚS

—Estupendo. Muy bien, muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a continuar con las comparecencias. Comparece ante esta comisión don Manuel José Jiménez Márquez, de Marinas de Andalucía, Asociación de Puertos Deportivos, a quien le damos la bienvenida y le trasladamos el agradecimiento por su presencia. No sé si usted conoce la dinámica, tiene usted en torno a diez, doce minutos de una exposición, los grupos podrán intervenir si lo consideran y concluiría usted con su comparecencia.

Sin más, tiene usted la palabra.

El señor JIMÉNEZ MÁRQUEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS DE ANDALUCÍA

—Muy bien, Muchas gracias.

Buenos días a todos y a todas.

Trataré de ser lo más breve y concreto que pueda. Bueno, desde la asociación Marinas de Andalucía se considera que el texto que se propone para su aprobación supone una solución a la situación de incertidumbre generada en los últimos años en torno al sector portuario como consecuencia del denominado efecto 2018 que la Administración portuaria andaluza ha venido defendiendo.

Como señala el texto, la realidad jurídica, social y económica de los títulos concesionales afectados es de una enorme complejidad y trascendencia, y desarrollan una importante actividad económica con un gran número de agentes implicados, resultando afectadas concesiones con una gran relevancia de orden económico, socioturístico e incluso estratégico para el interés público de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Con independencia de que desde nuestra asociación se ha defendido el mantenimiento de las condiciones de cada título administrativo, incluido el relativo al plazo de vigencia, la proposición de ley supone en líneas generales una solución que a priori aporta seguridad jurídica a los agentes intervinientes, esto es, tanto Administración como administrados. Además, como efecto de mayor relevancia, supone el establecimiento de un plazo de vigencia de 50 años para las concesiones a otorgar, equilibrando los plazos de las concesiones andaluzas a los del resto de comunidades autónomas, que en la mayoría de los supuestos ya posibilitaban el otorgamiento de concesiones a 50 años. Esto, además, nos permitirá estar en igualdad de condiciones competitivas y que no sea una debilidad para aquellos puertos que busquen la captación de inversión privada. No obstante lo anterior, desde nuestra asociación se deben realizar las siguientes matizaciones.

Primera, los títulos concesionales de los puertos deportivos están en vigor. Efectivamente, los títulos administrativos de los puertos deportivos se encuentran en vigor por mor de sus condiciones concesionales, sin que hasta la fecha se haya dirigido Administración alguna al objeto de notificar ninguna limitación al respectivo derecho concesional, motivo por el que a día de hoy las condiciones en las que fueron otorgadas las concesiones se mantienen intactas.

Segunda, resulta necesaria una ley que elimine la inseguridad jurídica. Desde la transmisión de las competencias estatales a la comunidad autónoma, la evolución normativa no ha aportado la necesaria seguridad jurídica que se requiere en nuestro ámbito, lo que ha llevado en muchos supuestos a unas situaciones de inseguridad jurídica y a un alto nivel de litigiosidad y que, en definitiva, ha limitado sensiblemente el desarrollo

del sistema portuario andaluz. Desde Marinas de Andalucía se considera que la relevancia del sector portuario andaluz requiere de una normativa sectorial que aporte seguridad jurídica en todos los aspectos, no solo en lo relativo al plazo de vigencia, de ahí que se considere que este sea el foro para manifestar que además de los plazos de vigencia se comience a trabajar en otros aspectos de relevancia, como pudieran ser el ámbito tributario de las ocupaciones, la elaboración de un reglamento de explotación que aporte seguridad jurídica a los concesionarios y usuarios, el desarrollo del planeamiento y la planificación portuaria, etcétera. Y todo ello con la colaboración de los agentes afectados.

Tercera, en cuanto al texto de la propuesta de modificación de ley, la gran mayoría de los puertos asociados están de acuerdo en una serie de modificaciones, que son las siguientes.

Uno, eliminar del texto la mención expresa a algunos de los puertos asociados a Marinas de Andalucía. La exposición de motivos de la propuesta hace referencia expresa a una serie de concesionarios que no se encuentran cómodos con la referida mención, motivo por el que se solicita que se elimine de la propuesta la referencia expresa a los concesionarios afectados.

Dos. Relativa al artículo 24. El artículo 24 de la ley señala la posibilidad de extender el plazo de vigencia de una concesión siempre que se lleve a cabo una inversión relevante no prevista en el título concesional que sea superior al 20% del valor de las instalaciones objeto de concesión en el momento de efectuar la solicitud. Para determinar el valor de las instalaciones, el mismo artículo señala la necesidad de que sea emitido un dictamen por una auditoría técnica externa independiente, designada por APA y a costa del concesionario.

El texto propuesto encuentra mucha similitud con el texto de la disposición transitoria décima del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. No obstante, la normativa sectorial estatal establece dos parámetros mínimos para determinar el valor de la concesión, resultando de aplicación el mayor. Por un lado, el 20% de la inversión inicial actualizada a la fecha de la solicitud, actualizada por IPC, y, por otro lado, la diferencia del valor de la concesión ampliada y sin ampliar. Si bien el primero de los parámetros que establece la normativa estatal es un parámetro cierto mediante la actualización del IPC de la inversión inicialmente actualizada, el segundo parámetro ha dado lugar a bastantes problemas a las autoridades portuarias, puesto que cada entidad independiente ha empleado una metodología de cálculo distinta, dando lugar a conclusiones en muchos casos dispares.

Al objeto de no incurrir en las mismas complejidades, se propone desde Marinas de Andalucía que se establezcan dos mínimos resultados de aplicación el menor de ellos, es decir, el 20% de la inversión inicial actualizada a fecha de la solicitud, actualización por IPC, y el valor de las instalaciones a realizar por una entidad independiente, tal y como se indica en la propuesta. En este sentido, habría que matizar en la propuesta de ley cómo se determina el valor de las instalaciones, esto es, si se trata de una tasación de las instalaciones construidas, de una valoración del derecho concesional, o de una valoración de la propia explotación, ya que de otro modo se generaría incertidumbre cercana nuevamente a la inseguridad jurídica.

Tres. Canon o tasas concesionales. Que se establezca una cifra determinada y cerrada porque el texto propuesto no fija. La eventual modificación de la concesión con motivo de la solicitud de prórroga supondrá la actualización del régimen económico de la ocupación. En este sentido, puede resultar preocupante que la actualización del régimen económico de la ocupación haga inviable la explotación económica, motivo por el

que, antes de presentar la correspondiente solicitud, el concesionario debería conocer las nuevas condiciones económicas. Además, la nueva memoria económico financiera a realizar debe contener las nuevas tasas concesionales, dado que de otro modo dicha proyección económica no se ajustaría a la realidad.

Cuatro. Supresión de los párrafos penúltimo y último. El texto que se propone para el artículo 24 faculta a la APA a extinguir el título administrativo en caso de impugnación de la resolución de otorgamiento de prórroga. Ello supone una flagrante limitación del derecho de los administrados que debe ser, en cualquier caso, suprimida, puesto que el concesionario es libre de impugnar cualquier acto administrativo emitido desde la Administración, debiendo ser los jueces y tribunales quienes decidan si el eventual recurso se admite a trámite y, en su caso, resolver lo que a derecho proceda. Igualmente, no se llega a entender, desde Marinas de Andalucía, el hecho de que se lleve a cabo una importante inversión de la concesión para que posteriormente la Administración lleve a cabo un procedimiento de extinción anticipada del título administrativo, sin que dicha inversión relevante sea tenida en cuenta a efectos indemnizatorios.

Y cuarta. La mayoría de los puertos deportivos asociados a Marinas de Andalucía están de acuerdo con la redacción del texto de la propuesta de modificación de Ley de Puertos, si bien algunos discrepan de cómo se debía haber abordado esta propuesta de ley, y solicitando que se tenga a bien aceptar estas matizaciones.

Por último, procede manifestar la necesidad de que se apruebe la modificación de la normativa sectorial a la mayor brevedad, al objeto de no demorar la presente situación de inseguridad jurídica, que afecta tanto a la Administración como a los administrados.

Nada más. Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias por sus aportaciones y la concreción de las mismas.

Si hay alguna precisión por parte de los grupos parlamentarios...

Pues agradecerle en nombre de esta comisión y de todos los portavoces y grupos parlamentarios que la componen el hecho de su comparecencia, que haya venido y que haya hecho las aportaciones.

Muchísimas gracias.

El señor JIMÉNEZ MÁRQUEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS DE ANDALUCÍA

—Muy bien. Muchas gracias por su atención.

Gracias. Buenos días.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, continuamos con las comparecencias.

Comparece en este momento, con Javier Iván Noriega Hernández, presidente del Clúster Marítimo-Marino de Andalucía.

Y sin más... Antes indicarle el procedimiento, la dinámica, hace usted una intervención de 12 minutos, luego los portavoces, si estiman oportuno, le darán o no alguna precisión y damos por concluida la comparecencia.

Sin más, tiene usted la palabra.

El señor NORIEGA HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE CMMA

—Muchas gracias por invitar al Clúster Marítimo-Marino de Andalucía.

Nosotros lo que somos es una organización empresarial que aúna a muchas empresas del sector marítimo-marino de una manera transversal prácticamente en todas las actividades económicas del sector marítimo y marino.

Y, bueno, tenemos por nuestra experiencia en el sector náutico, pues tenemos bastantes asociados y, por tanto, venimos a representar un poco la labor de nuestros asociados, porque conocen, de primera mano, y hemos hecho consulta para trasladárselo a ustedes, para que tengan el mayor conocimiento posible, que supongo que será uno de los objetivos, junto a todos los compañeros que han participado.

También participamos en varios proyectos europeos, donde el turismo azul y el turismo náutico para nosotros son muy importantes, y traemos y estamos a vuestra disposición para conocer los casos de buenas prácticas en Europa. Por ejemplo, tenemos un proyecto, que es el proyecto Mistral, donde estamos, junto con instituciones europeas, universidades, también, por supuesto, entidades y puertos, infraestructuras y los gobiernos regionales de Europa, para analizar los casos de buenas prácticas, especialmente, como ahora después comentaremos, en materia de sostenibilidad, que es uno de los ejes estratégicos europeos. Y también, bueno, pues los casos de buenas prácticas para los usuarios y para los ciudadanos.

Nosotros en la lectura que hemos realizado del texto normativo, pues, establecer varias cuestiones que consideramos que son interesantes, ¿no?

En primer lugar, lógicamente, como conocemos la realidad empresarial que requieren para la inversión pues las instituciones o empresas que quieran establecer pues las directrices en los puertos, entendemos que, en relación con los plazos, siempre es muy importante dar seguridad jurídica para poder realizar una inversión y para poder que, de alguna manera..., lo que nosotros consideramos *win to win*, puedan ganar todos.

Ahora bien, creemos que Andalucía, con la geoestrategia que tiene, como puente con África, como puerta del Atlántico con el Mediterráneo, tenemos una oportunidad muy importante para realizar..., considerar innovaciones y renovaciones en muchos de los puertos de Andalucía, porque creemos que es el momento. Y creemos que es el momento porque entendemos que se pueden, bueno, sobre todo, desarrollar muchas materias que ahora mismo están, bueno, pues en la actualidad en muchos puertos europeos y que nosotros entendemos que tenemos margen de mejora.

He hablado, por ejemplo, de la sostenibilidad. Entendemos que..., y en el texto hemos visto que tenemos mucho margen. De hecho, la palabra «sostenibilidad» la hemos estado trabajando para ver si la encontramos y no la hemos encontrado. Hemos encontrado cuestiones que están relacionadas con lo que es la gestión medioambiental, y todo esto que es muy importante. Pero la sostenibilidad, entendiéndola como tal, como el desarrollo inteligente e integrador que tiene que ser, con otras circunstancias, como, por ejemplo, todo lo que es el régimen de economía especializada, pues es importante, de primera mano, integrarlo. Entendemos que la sostenibilidad es una de las claves, porque de cara al futuro sabemos que muchos de los turistas que vienen a los puertos, en cualquiera de sus desarrollos, es un turismo que requiere de sostenibilidad. Y, en este margen, pues necesitamos una sostenibilidad. Y decimos esto porque, dentro de lo que se establece como los procesos de..., bueno, pues todo lo que es cuando realmente la gestión del puerto se hace durante equis años, desde el Clúster Marítimo entendemos que hay que comprometerse y establecer en el texto pues normas de sostenibilidad que tengan que ver con eficiencia energética, como apuntan, con energía eólica, energías limpias y marinas, también para que los atraques, los puntos de atraque puedan pues tener todo el consumo de luz y de agua, garantizando pues que son sostenibles. Esto el turista lo está estableciendo como una demanda prioritaria y creemos que es muy importante.

A día de hoy se están modernizando muchos puertos de Andalucía, pero tenemos mucho margen de mejora en esta cuestión. También lógicamente, entendemos que es muy importante el tratamiento de aguas residuales de todos los puertos, y eso es clave para poder, de alguna manera, garantizar aguas limpias.

Y, sobre todo, también otro concepto que también hemos estado buscando en el texto, y que creemos que es muy importante, es el de la digitalización. Se habla de nuevas tecnologías, pero la digitalización va más allá. Dentro del Clúster Marítimo estamos haciendo un plan estratégico, que también a otras instituciones del Gobierno andaluz se lo hemos puesto sobre la mesa, una estrategia marítima y marina donde los puertos tienen mucho que decir, lógicamente. Y, bueno, pues la digitalización entendemos que es un concepto muy amplio, desde la conectividad, pasando también por toda la implantación estratégica de redes de frío y calor, y también la demanda de centros comerciales o actividad comercial dentro de los puertos deportivos.

Desde el Clúster Marítimo hemos realizado un estudio para la Confederación de Empresarios de Andalucía, de la que formamos parte. Tenemos la presidencia de Economía Azul y Puertos, precisamente, dentro del Clúster Marítimo, que es un diagnóstico de la economía azul en Andalucía. Le hemos dado una gran relevancia a los puertos porque creemos que tenemos que apoyar entre todos para dar una dimensión importante en Andalucía en materia, por supuesto, de mejora de infraestructuras, inversión y también de empleo. Es decir, también el empleo es un elemento muy importante. Nos tienen a vuestra disposición, porque tenemos un *feedback* importante con todos los puertos deportivos, náuticos y pesqueros de Andalucía para la cuestión de formación, empleo y todo lo demás.

Voy a intentar ir rápido. Al final esto va a ser más complicado que un tribunal, porque hay que ir muy rápido. Disculpenme, pero no quiero dejar algunas cuestiones interesantes.

Dentro de la digitalización y la sostenibilidad también tenemos que establecer un sistema integrado de cooperación y especialización. Los puertos es muy importante su labor, pero también tienen que estar integrados dentro de las localidades, y a veces son..., van al margen. Y necesitamos integrarlos, y, por supuesto,

que los poderes públicos nos faciliten todo esto. Necesitamos también mejorar la operatividad de los puertos en materia de vigilancia, tanto en los accesos como en otras cuestiones que también nos tienen a vuestra disposición, y que están muy relacionadas también con la monitorización y la digitalización de la que antes hablábamos, ¿no? Esos elementos son importantes y los están haciendo otros puertos europeos.

Y, bueno, no mucho más. Me tienen a su disposición. Tengo muchos puntos que son de nuestro interés, relacionados sobre todo de la adecuación de los puertos deportivos náuticos a las actividades deportivas, que también, pues, necesitan quizás una mejor coordinación, para poder ser más competitivos de cara al usuario.

En resumen, nosotros lo que queremos plantear es vías de competitividad. Sabemos que los plazos son fundamentales, lo están estudiando ustedes muy bien. También las inversiones, y sobre todo esto es muy importante para nosotros, que se garanticen. Nuestros técnicos, de alguna manera, han estudiado con los socios del clúster la manera de que se garantice que las inversiones en el tiempo se realizan, en materias tan importantes, como hemos dicho, de sostenibilidad, la digitalización, que hacen mejores a los puertos. El sistema de garantías, que cada equis años revisen si se están llevando a cabo ese tipo de inversiones para hacer a los puertos andaluces mejores.

Lo que tenemos claro es que los puertos andaluces tienen un reto ante sí, en una situación geoestratégica muy importante, donde la economía azul, en materia del mundo del conocimiento, en otros sectores, que también dentro del clúster, con empresas de base tecnológica, estamos muy familiarizados. Y donde el turismo náutico ocupa un papel muy importante, muy importante y de referencia a nivel internacional. También tenemos relación, y lo ponemos a su disposición con, lógicamente, los hoteleros y los hosteleros, que están muy interesados en que estos ecosistemas deportivos y náuticos funcionen mejor, porque creemos en ese proceso de integración y de cooperación, que también es una parte importante, que ya tenemos que estar todos integrados. Y para ello entendemos que puede haber interesantes documentos como son esa planificación, esa estrategia donde los puertos tienen un papel importante.

Y no quiero extenderme mucho más, porque creo que me comentaron un tiempo, y lo he sobrepasado. Y me tienen a su disposición para lo que entiendan oportuno.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien. Muchísimas gracias por su intervención, concreción y aportaciones.

Si algún grupo quiere hacer alguna aportación...

¿Sí? Tiene la palabra el portavoz de Vox.

El señor OCAÑA CASTELLÓN

—Gracias, señor presidente.

Muchísima gracia por su exposición.

Y, bueno, comentarle que usted acaba de plantear ciertas cuestiones que, después de todas las ponencias que estamos teniendo, no habían salido encima de la mesa. Nos parece muy interesante..., sobre todo

el tema del conocimiento, del I+D+i aplicado al nivel de puertos. Pensamos que realmente en el siglo XXI es fundamental poner esas bases para ese futuro desarrollo. Y decirle que, desde luego, lo vamos a tener muy en cuenta. Y, de nuevo, agradeceré. Y, bueno, ya se lo comentará el presidente, pero si puede proporcionarnos un poquito en un informe todos los datos que usted acaba de dar, sería de agradecer.

Muchísimas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿El portavoz de Ciudadanos quiere tomar la palabra?

El señor SÁNCHEZ LÓPEZ

—Sí. Muchas gracias, presidente.

Igualmente, agradecerle su intervención, y las aportaciones que ha hecho, la verdad es que son bastante interesantes y en referencia al tema de la sostenibilidad.

Y como no es el primer interviniente que ha comentado el tema de las inversiones, yo creo que sería interesante que esas inversiones que se realicen durante la concesión ordinaria se valoren de alguna manera para conseguir esa prórroga definitiva. Porque yo creo que eso redundaría en el mejor servicio que durante todo el año..., los años de concesión ordinaria, va a recibir el usuario, al final, los andaluces.

Así que muchas gracias por su aportación.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señoría.

¿Alguna intervención más? ¿El portavoz del Grupo Parlamentario Popular?

El señor BUENO NAVARRO

—Yo, muy breve.

Darle las gracias por sus aportaciones, y que, evidentemente, estoy seguro que serán tenidas en cuenta a lo largo de la tramitación de la ley.

Muchas gracias.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias señoría.

No hay ninguna intervención más.

Si quiere el compareciente volver a intervenir para concluir su comparecencia, tiene la palabra.

El señor NORIEGA HERNÁNDEZ, REPRESENTANTE DE CMMA

—Sí. Sobre todo especialmente lo que comentaba el compañero, relacionado con el I+D+i. Dos comentarios que también ha hecho de [...] en unos apuntes.

Respecto al I+D+i, en el clúster tenemos un estudio que es el «Diagnóstico de la economía [...] Andalucía», que queremos presentar este otoño, y por supuesto nos tienen a su disposición, porque los puertos hemos considerado que son clave. Nosotros tenemos claro que los puertos náuticos, los puertos pesqueros y los puertos de interés general, cada uno desarrolla funciones diferentes pero son estratégicos en muchos casos. Son complementarios, porque nos hemos dado cuenta de que el territorio andaluz se vertebraba dependiendo de su *interland*, es decir, desde Almería hasta Huelva tenemos especializaciones, tenemos datos después de todos estos años. Clúster lleva trabajando desde 2013.

Entonces, el I+D+i, y sobre todo la cooperación en lo que nosotros llamamos, dentro del clúster, «modelo de cuádruple hélice», que nos está funcionando muy bien, estamos muy contentos, en relación con la cooperación con la universidad, con la Administración pública, con los puertos directamente y con las empresas. Digo esto porque, bueno, la COVID y todo esto nos ha enseñado que realmente, pues, ha sacudido a los diferentes sectores, entre ellos el turismo, pero debemos estar muy unidos, y creemos que tenemos la oportunidad, porque nos conocemos bien en el sector. Les agradezco, ustedes lo hacen hacia clúster, pero especialmente nosotros a ustedes, porque el mundo de la política es importante, y de los representantes, que conozcan la realidad cómo está, porque queda mucho por abordar dentro de la economía azul. Y lo digo porque en el diagnóstico que hemos realizado muchos de los datos son totalmente pioneros e inéditos.

La universidad andaluza va a ocupar un papel importante aquí. El Campus de Excelencia del Mar tiene muchos trabajos sobre logística portuaria. Y, bueno, yo invito a que también esta comisión, pues, con el Campus de Ciencias del Mar y la universidad tengan relación. ¿Por qué? Porque también están trabajando el mundo de los puertos deportivos, los náuticos, que es lo que nos centra en esta comparecencia, pero también los puertos para especialmente modernizarlos y hacerlos más competitivos. El mundo del conocimiento siempre creemos que es una cosa importante, grandes profesionales en Andalucía, grandes catedráticos, grandes grupos de investigación, 1.400 investigadores, 205 grupos de investigación relacionados con la mar. Entonces, [...] trabajar el tema de puertos.

Y después, sí que consideramos, en relación a lo que comenta nuestro compañero del Grupo de Ciudadanos, que la sostenibilidad es clave. Lo decimos porque en el proyecto Mistral, en el que hemos hecho turismo relacionado con puertos y náuticos, nos encontramos con que hay un segmento turístico que entendemos que por los últimos acontecimientos se está desarrollando aún más, donde requiere de una sostenibilidad y una seguridad, especialmente ambiental, y en todos los sentidos, en los puertos. Y entendemos que las inversiones aquí son clave. Lo decimos porque muchos de los puertos nos están solicitando qué tendencias hay actuales para la modernización en materia de sostenibilidad. Porque cuando alguien llega a un punto de atraque lo que quiere es garantizar que esa agua..., pues, a lo mejor, es muy importante que esté tratada o reciclada para una mejor gestión ambiental; que la luz proceda del sol o del viento, que son energías limpias marinas. Y eso, en Andalucía tenemos mucho que funcionar, y que solucionar en los puertos de Andalucía. Hay algunas referencias que están siendo pioneras, pero por lo general necesitamos mejorar.

Y aquí nos tienen a vuestra disposición, porque es un catálogo muy amplio de sostenibilidad, que va desde la gestión del recinto portuario, desde la propia luminaria..., y todo así. Es decir, hay un montón de detalles, que estamos a su disposición, porque creemos que la sostenibilidad es uno de los ejes de futuro. Y, como hemos dicho, la digitalización. La digitalización también tiene un amplio catálogo, que habría que estudiar y abordar, pero que hace mejorar los puertos. Y también hace falta de las concesionarias, pues, establezcan una importante labor en ese sentido.

Y no mucho más.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pues muchísimas gracias. Reiteramos el agradecimiento por su comparecencia, por sus aportaciones. Y en nombre de esta comisión y de los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios que la componen, le reiteramos el agradecimiento y las gracias por su comparecencia.

El señor NORIEGA HERNÁNDEZ, REPRESENTANTE DE CMMA

—Bueno. Muchas gracias a ustedes, y que vaya todo muy bien.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Vamos a continuar con las comparecencias. Y queremos, en primer lugar, darle la bienvenida y agradecerle su presencia al presidente de honor del Puerto Deportivo El Terrón, don José Nieves Galvín, al cual le agradecemos su comparecencia.

Y sin más, le explico la dinámica. Usted hace una intervención —diez minutos, doce minutos, lo que usted considere—. Los grupos políticos, representados por sus portavoces en esta comisión, podrán intervenir si así lo desean. Y concluimos con su comparecencia. Así que, sin más, le doy la palabra. Tiene usted la palabra, puede intervenir.

[Intervención no registrada.]

Sí, sí, le da usted a hablar.

El señor NIEVES GALVÍN, PRESIDENTE DE HONOR DEL PUERTO DEPORTIVO EL TERRÓN

—Muy bien. Gracias, muchas gracias.

Mi intervención pretende realizar una valoración global del texto normativo, en materia de plazos concesionales, sin entrar en el análisis detallado de cada uno de los preceptos, centrándome en destacar aquello que pueda resultar más significativo por la incidencia que pueda tener en concesiones vigentes, así como en las futuras que puedan otorgarse.

Ha pasado más de una década de vigencia de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, y desde su entrada en vigor hasta hoy son muchos los cambios sufridos, no solo en la normativa estatal y europea, sino también en la realidad que día a día viven los distintos puertos de Andalucía, cada uno de ellos con sus características y particularidades, con su problemática, pero todos ellos tratados y amparados, en lo que a concesiones se refiere, bajo unas mismas normas, que no han dado cabida a un mínimo resquicio legal en el que ampararse para permitir una aplicación de la norma adaptada a la realidad de cada uno de los puertos andaluces.

Es esta la primera de las bondades que cabe destacar en esta iniciativa legislativa, pues ya desde una primera lectura de su exposición de motivos, se deduce la sensibilidad que pretende tener con las peculiaridades de las concesiones portuarias autonómicas, pudiendo alegar la concurrencia de intereses de carácter económico o razones de interés público, de orden económico, social, turístico o estratégico que aconsejen la adopción de medidas excepcionales, adaptadas a las circunstancias particulares. Esta consideración va a permitir tener presente las singularidades de cada puerto, para ajustar el plazo que resulte más conveniente, estableciendo normas diferentes para situaciones diferentes. Y es lo que hace y consigue la modificación que nos trae hoy ante este Parlamento.

Tenemos una comunidad autónoma con una gran riqueza natural, con zonas muy distintas y diferenciadas, que hasta ahora no han podido tenerse en cuenta a la hora de determinar las concesiones de zonas portuarias, si bien, con la aprobación de esta iniciativa, podremos comprobar cómo estas diferencias son tratadas y gestionadas como se merecen, de forma diferente, buscando soluciones distintas para situaciones también distintas.

El artículo 24 de la Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, tiene una redacción bastante simple y breve, estableciendo unas reglas en materia de plazos iguales para todas las concesiones, sin abrir puerta a excepciones. Añade que el título de otorgamiento de la concesión, el que determine el plazo, así como sus prórrogas, y que el plazo total, incluida la prórroga, no podrá exceder de treinta años. Redacción, como he indicado, breve y concisa, en la que no se establecen parámetros para determinar cuál es el plazo más adecuado para una concreta concesión, así como los motivos por los que puede y debe prorrogarse la misma. Esta redacción, desde nuestro punto de vista, facilita la discrecionalidad, así como la aplicación de los mismos criterios a situaciones que no son iguales, dando lugar a una gran desigualdad de trato e inseguridad jurídica, generando grandes perjuicios y dificultades para algunas concesiones. Se trata de una parca regulación básica, con grandes lagunas que llevan a grandes incertidumbres y a decisiones, como ya he indicado, que se adaptan sin la suficiente motivación o criterio. Estas lagunas del actual artículo 24, la ausencia de criterio y motivos para fundamentar la decisión en la determinación de los plazos concesionales, se palfan con la nueva redacción del citado precepto, puesto que, además de ampliar el plazo total de treinta a cincuenta años, fija de entrada unos criterios para motivar el plazo que se fija en cada concesión, lo que permite, por un lado, limitar la arbitrariedad en la adopción de la decisión y, por otro, adaptar el plazo a las peculiaridades y circunstancias particulares de cada puerto y concesión portuaria.

Son siete los criterios a tener en cuenta en la fijación del plazo en la concesión, y de ellos cabe destacar el volumen de inversión y estudio económico-financiero, cuestión que ha de acreditar el concesionario y que permite que el plazo se adapte a la amortización de la inversión y al esfuerzo económico que ello pueda suponer. Creo que estamos acostumbrados a que las normas se dicten pensando en grandes proyectos, con grandes inversiones y fuertes empresarios detrás, olvidándose de aquel ciudadano que lo único que pretende es tener su embarcación para disfrutar de ella durante la temporada estival y que pueda hacer un pequeño esfuerzo económico para disfrutar de su barco y poder contar con un buen servicio, acorde con las necesidades. El hecho de que el plazo pueda modularse en función no solo a la inversión a realizar, sino también al estudio económico-financiero en el que justifique el plazo necesario para que pueda asumirse esa inversión por los concesionarios, por muy pequeña que sea, supone un gran logro para los pequeños puertos deportivos, facilitando la viabilidad de pequeños proyectos, avalados por ciudadanos cuyo objetivo es mantener un puerto deportivo en condiciones para su disfrute, realizando la aportación económica que resulte necesaria.

También cabe destacar la extensa y detallada regulación que realiza la iniciativa legislativa de las prórrogas de las concesiones, diferenciando, según las mismas estén o no previstas en el título concesional, cuestión bastante novedosa que pone a disposición de los concesionarios la adaptación del título concesional a las nuevas circunstancias que puedan surgir a lo largo de la vida de la concesión. En el caso de estar prevista la prórroga, nos encontramos ante una modificación sustancial del título concesional. La Administración puede acordar la prórroga con un doble límite temporal: la prórroga no puede superar la mitad del plazo inicial, y el plazo total, incluida la prórroga, no puede exceder de 50 años.

Y, seguidamente, retomando lo indicado sobre la sensibilidad de la norma ante particularidades de cada puerto, se regula la posibilidad excepcional de conceder una prórroga a pesar de no estar previsto en el título y no tratarse de una modificación sustancial del mismo. Es en este apartado en el que se hace mención es-

pecial a las concesiones de puertos deportivos, así como a aquellas instalaciones en zonas portuarias destinadas a la prestación de servicios a embarcaciones deportivas y de ocio, estableciéndose la posibilidad excepcional de prorrogarse el plazo cuando concurren dos requisitos.

El primero de ellos, que existan razones de interés público en orden económico, social, turístico o estratégico que así lo aconsejen. Subrayo que se trata de conceptos jurídicos indeterminados que cada concesionario, según las peculiaridades de cada puerto, deberá alegar y acreditar.

El segundo de los requisitos es que el concesionario se comprometa a realizar alguna de las siguientes actuaciones: llevar a cabo un nuevo proyecto no previsto inicialmente y que sea superior al 20% del valor de las instalaciones objeto de la concesión en el momento de efectuar la solicitud, o bien —y esta es una opción muy novedosa— que el concesionario se comprometa a realizar una contribución económica para financiar infraestructuras portuarias y así mejorar la competitividad de los puertos, estableciéndose un 20% del mínimo, igual que en el supuesto anterior. Indico que se trata de una opción novedosa y muy acertada, pensando en las pequeñas asociaciones concesionarios de dominio público portuario, las cuales se encuentran con grandes dificultades para poner en marcha proyectos, ya que están gestionadas de forma voluntaria por los socios, que lo único que persiguen es mejorar las infraestructuras en las que dejan sus embarcaciones, y les queda grande toda la burocracia y dificultades técnico-económicas que supone poner en marcha un proyecto.

Esta opción consigue una doble finalidad. Por un lado, facilita los trámites de la prórroga de las concesiones y, por otro, permite que los concesionarios realicen contribuciones económicas destinadas a la mejora de los servicios portuarios, siendo lo ideal que la contribución económica señalada se reinvirtiera en la mejora de las instalaciones de la concesión que lo ha solicitado. Finalmente, existe una tercera opción, combinación de las dos anteriores.

Finalmente, debemos destacar otra de las cuestiones apuntadas en la exposición de motivos, como es el interés de los firmantes de la iniciativa legislativa de paliar los perjuicios que se han podido ocasionar a los actuales concesionarios por no haber afrontado la modificación normativa a tiempo. Y para ello establece un régimen transitorio, diferenciándose, por un lado, incompatibilidad de todas las concesiones otorgadas por plazo superior a 50 años, las cuales se considera que tienen un plazo de 50 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley 27/1992, si bien pueden ser susceptibles de prórroga en los términos que se indican a continuación: aquellas concesiones anteriores a la Ley 27/1992, que, como consecuencia de lo señalado, hayan visto reducido su plazo, pueden ser objeto de prórroga, a pesar de no estar previsto en el título concesional, siempre que así lo aconsejen razones de interés económico, social, turístico o estratégico y la concesionaria se comprometa a realizar una inversión relevante, entendiendo por relevante una inversión mínima del 0,25% hasta un máximo del 5%, y un plazo de ejecución de las inversiones de la mitad de la prórroga solicitada.

Destacar también que esta prórroga es de carácter reglado, es decir, no cabe discrecionalidad alguna en su otorgamiento, si cumple los requisitos se ha de conceder. La regulación de esta prórroga es bastante extensa, ya que tiene en cuenta las distintas soluciones que puedan darse, como que suponga un incremento importante en las tasas de ocupación privativas, en cuyo caso el incremento puede aplicarse de forma escalonada, o la obligación de respetar los derechos de uso que puedan ostentar terceras personas sobre los elementos que conforman la concesión, velando así por estos terceros que están de buena fe.

Finalmente, la disposición transitoria novena recoge situaciones diferenciadas para las concesiones otorgadas conforme a la normativa anterior. Por un lado, aquellas concesiones que continúen vigentes a la entrada en vigor de la ley, a las que les será de aplicación el régimen de prórroga previsto en el artículo 24. Y, por otro, aquellas concesiones vigentes a fecha 1 de enero de 2018, cuyo plazo haya vencido a la entrada en vigor de la ley, sin que los concesionarios sean administraciones..., perdón, y que los concesionarios sean administraciones y/o entidades sin ánimo de lucro, permitiendo una aplicación del régimen de prórrogas del artículo 24.2.b); es decir, la prórroga excepcional no prevista en el título concesional. Se trata, pues, de reactivar una concesión ya vencida.

Realizado este comentario a las modificaciones más destacables desde nuestro punto de vista, me gustaría apuntar alguna propuesta en aras a dar una mayor claridad y precisión.

Para ser concisos, se propone. Uno, suprimir la palabra «discrecionalidad» del artículo 24.2.a), relativo a las prórrogas previstas expresamente en el título concesional. La discrecionalidad es una potestad que permite tomar una decisión sin sujetarse a un marco normativo concreto y conlleva el peligro de convertirse en arbitrariedad. Es por ello que se propone sustituir el término «discrecionalidad», quedando una redacción que podría ser: «La Administración portuaria podrá prorrogar la concesión, debiendo adoptar tal acuerdo de forma motivada, en base a las circunstancias que concurran, debiendo constar de forma clara y precisa los motivos que fundamentan la concesión o denegación de la prórroga».

Dos. En el artículo 24, cuando se regula el plazo total de las concesiones, se indica un límite máximo de 50 años, sumando las prórrogas, término utilizado en plural, que da a entender que se permite más de una prórroga. No obstante, para que quede claramente recogida esta posibilidad, se propone que se incluya de forma expresa la posibilidad de otorgar una o varias prórrogas.

Tres. Como última propuesta, y mirando hacia los concesionarios más pequeños, se propone que las condiciones de la inversión o de la contribución económica se flexibilicen cuando los titulares de las concesiones sean entidades sin ánimo de lucro, tales como son las asociaciones náuticas. Son muchas las dificultades que estas entidades se encuentran para gestionar la concesión de forma correcta y muchos los esfuerzos que supone realizar aportaciones extra, por lo que deberían contemplarse medidas más flexibles para la concesión de las prórrogas, ya sea disminuyendo el importe de la inversión o contribución económica, ya sea con una ampliación de plazos para la ejecución del proyecto o para el abono de la contribución económica.

Finalizo ya mi intervención y, a modo de conclusiones, me voy a permitir afirmar que la iniciativa legislativa planteada es todo un acierto. Y estoy seguro que tendrá una buena acogida en el sector pues —como apunté al principio— establece una regulación detallada que permite tener en cuenta las peculiaridades y especiales características de los distintos puertos andaluces en régimen de concesiones. Y muy especialmente en los plazos, ya que lo que puede ser una solución óptima en un puerto de Almería, por poner un ejemplo, puede ser todo un desacierto en uno de Huelva.

No puedo terminar sin celebrar la especial sensibilidad que tiene hacia los puertos deportivos e instalaciones destinadas a prestar servicio en embarcaciones deportivas y de ocio gestionadas por entidades sin ánimo de lucro.

Muchas gracias por...

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 253

XI LEGISLATURA

1 de septiembre de 2020

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor...

El señor NIEVES GALVÍN, PRESIDENTE DE HONOR DEL PUERTO DEPORTIVO EL TERRÓN

—Me he debido de pasar un poquito, ¿no?

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, no he mirado el tiempo. Le agradezco su intervención y sus aportaciones.

Si algún grupo parlamentario desea intervenir...

Bien pues, en nombre de todos los grupos parlamentarios que conformamos esta comisión y de esta comisión, le agradecemos su comparecencia y sus aportaciones.

Muchísimas gracias.

El señor NIEVES GALVÍN, PRESIDENTE DE HONOR DEL PUERTO DEPORTIVO EL TERRÓN

—Muy bien, muy agradecido.

Y yo, aunque sé que queda todo grabado, le quiero dejar para cada grupo parlamentario una copia con objeto de que ustedes lo puedan ver.

Pues, muchas gracias.

[Receso.]

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien, bueno. Vamos a continuar, buenas tardes, damos la bienvenida a doña María Victoria Martín-Lomeña Guerrero, directora general de Medio Ambiente, Puertos y Playas del Ayuntamiento de Marbella. Bienvenida. Agradecemos su presencia en esta comparecencia.

Y, sin más, usted conoce la dinámica, su intervención en torno a 10 o 12 minutos, si los grupos parlamentarios consideran que pueden hacer alguna precisión intervendrán, y, en su caso, pues damos por concluida en ese caso su comparecencia.

Sin más, tiene usted la palabra.

La señora MARTÍN-LOMEÑA GUERRERO, DIRECTORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, PUERTOS Y PLAYAS DEL AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

—*[Intervención no registrada.]*

... efecto 2018. Los puertos deportivos y las entidades náuticas deportivas están ubicadas en dominio público marítimo-terrestre, que es de titularidad estatal, y es el Estado el que ha regulado y el que regula el uso y disfrute del dominio público marítimo-terrestre, preservando fundamentalmente su integridad física y jurídica, y protegiendo el medio ambiente. Y en ese marco se aprueba la Ley 22/1988, la Ley de Costas, que con el Reglamento inicial de Costas preveía que el plazo máximo de duración de las concesiones fuera de 30 años. Pues bien, eso afectaba también a las concesiones que se encontraban en vigor y provocaba que esas concesiones, aun cuando hubieran sido aprobadas a perpetuidad o por tiempo indefinido, el plazo máximo de duración llegara a los 30 años a partir de la aprobación de la ley del 1988. Luego, llega la Ley 2/2013, de uso sostenible del litoral y modificación de la Ley de Costas, que lo que hace es tratar de ampliar un poco lo que son los plazos para hacer frente precisamente a ese problema que se había planteado del 2018, y amplía el plazo de duración de las concesiones de 30 a 75 años en función de cuáles fueran las circunstancias y cuál era el régimen de aplicación.

En el caso de los puertos marítimos, en el caso de los puertos deportivos, que son de competencia autonómica, la Ley de Costas remite en cuanto a los plazos y periodo de duración fundamentalmente a lo que sería la legislación que existe del Estado para el dominio público portuario, es decir, para los puertos de interés general, que venía a establecer con carácter general que el plazo máximo de duración de las concesiones era de 50 años, y que las prórrogas que pudieran establecerse tenían que ir acompañadas de inversiones. Al mismo tiempo, preveía una regulación transitoria para aquellas concesiones que se encontraban en vigor.

Bueno, pues en esta situación es en la que se encuentran los puertos de Andalucía, los puertos deportivos de Andalucía. Y, bueno, ante una situación de inseguridad que dio lugar a la aprobación de una proposición de ley en este Parlamento, pero que decayó como consecuencia de la disolución del mismo. Esa proposición de ley tenía un elemento un poco en contra, y era que tenía informe negativo de Puertos del Estado y, por tanto, un riesgo de recurso de inconstitucionalidad. Bueno, para dotar de seguridad jurídica es para lo que se toma en consideración esta nueva proposición de ley que estamos actualmente viendo en el Parlamento, que están ustedes tratando de valorar en el Parlamento, donde se trata de dotar de seguridad jurídica y do-

tar de..., sobre todo, evitar que se pueda producir cualquier tipo de recurso de inconstitucionalidad que pueda poner en peligro el futuro de estas concesiones.

La nueva norma que nosotros venimos a defender, en el sentido que consideramos que es la solución más favorable para los puertos a los cuales actualmente yo estoy representando, viene a regular tanto las concesiones futuras, que establece que el plazo máximo toma como referencia la Ley de Puertos del Estado, que creemos que es un elemento muy importante, porque, al tomar como referencia la Ley de Puertos del Estado, sí que sabemos que no va tener el inconveniente de cualquier tipo de informe negativo por parte de Puertos del Estado o posible recurso de inconstitucionalidad.

Y establece, con carácter general, que los títulos nuevos podrán tener una duración máxima de cincuenta años y que se podrá aprobar una prórroga de la misma, de la mitad del título, siempre que no supere los 75, siendo así como se ha legislado tanto en Galicia como en Cataluña. Tanto una y otra comunidad autónoma han tenido una regulación en ese sentido, y que creemos que puede servir como punto de referencia.

Pero también, en lo que sería muy importante, o lo que es muy importante, que nosotros entendemos que es un elemento a favor, es la regulación del régimen transitorio. Y es para todas aquellas concesiones que ya están en vigor y que hay que buscar una solución, porque se veían afectadas por el llamado efecto 2018. Es decir, la duda de si esas concesiones, cuando llegó el 2018, habían vencido o, por contra, tenían la duración que estaba prevista en sus concesiones.

Pues bien, distingue fundamentalmente el texto dos tipos de supuestos: aquellos que el título concesional habían sido otorgados con anterioridad a la Ley de 1992, que es la Ley de Puertos del Estado. En este caso se prevé..., son las concesiones afectadas por el efecto 2018. Y se prevé, en la disposición transitoria séptima, que el plazo máximo de duración de las mismas son cincuenta años desde la aprobación de la ley.

Pero, claro, hay muchas concesiones de ese tipo que, como consecuencia la aplicación de este plazo máximo, ven minorado el plazo inicial que estaba previsto en la concesión, pues porque era una perpetuidad o porque estaban por noventa y nueve años, que es algo que era muy típico antes de la aprobación de la Ley de Costas.

Y, en ese sentido, lo que se establece es la posibilidad de una prórroga excepcional, prórroga excepcional cuya duración podrá ser el plazo que le queda hasta lo que estaba previsto en el título originario, siempre que no suponga una..., siempre que la suma de los dos no supere los setenta y cinco años. Y, en este caso, además, es muy importante que la prórroga es reglada; quiere decir: si se solicita y se cumplen los requisitos..., que exista un interés general y estratégico para el sistema portuario de la comunidad autónoma y que exista un plan de inversiones, como está previsto en todas las prórrogas, porque lo que se pretende es..., junto con la prórroga de la concesión, es colocar al sector público portuario deportivo en un nivel de calidad y de competencia que los ponga en la élite de lo que es el entorno en ese sector.

Y también se prevé una posibilidad de prórroga para aquellas concesiones que fueron otorgadas con posterioridad a la Ley de Puertos del Estado de 1992 y antes de la entrada de esta norma.

Esto también sería de aplicación para aquellas concesiones que, afectadas por el efecto 2018, están bajo la titularidad de las Administraciones públicas o de entidades que no tengan un ánimo de lucro y, en cuyo caso, esta prórroga extraordinaria que se prevé, la realidad es que lo que pretende es..., va vinculada a la existencia de un interés general y estratégico por parte de..., para el sector público portuario de la comuni-

dad autónoma y, al mismo tiempo, por un plan de inversiones, plan de inversiones que irá acompañado para mejorar la calidad, la eficiencia energética y elementos de optimización de la utilización del dominio público.

En definitiva, lo que nosotros entendemos es que, con esta normativa, por fin se pretende dar seguridad jurídica y resolver un problema que actualmente nos deja en una situación de parálisis, ya que muchas de las actuaciones que queremos realizar se encuentran afectadas porque, al no tener un horizonte lejano que nos permita hacer inversiones a largo plazo o tomar decisiones a largo plazo, nos encontramos, con carácter general, bastante estancados.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muy bien.

Muchísimas gracias por su intervención.

Por parte de los diferentes grupos parlamentarios, entendemos que han quedado claras sus aportaciones.

Le volvemos a reiterar el agradecimiento por su comparecencia y, sin más, le reiteramos las gracias en nombre de todos los grupos parlamentarios y de la comisión.

La señora MARTÍN-LOMEÑA GUERRERO, DIRECTORA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, PUERTOS Y PLAYAS DEL AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

—Muchísimas gracias a vosotros.

El señor CORNEJO LÓPEZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, damos por concluida la comisión extraordinaria.

