

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 597

X LEGISLATURA

19 de septiembre de 2018

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Manuela Serrano Reyes

Sesión celebrada el miércoles, 19 de septiembre de 2018

ORDEN DEL DÍA

PROPOSICIONES DE LEY

10-18/PPL-000013, Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de ley relativa a modificación de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las dieciséis horas, siete minutos del día diecinueve de septiembre de dos mil dieciocho.

PROPOSICIONES DE LEY

10-18/PPL-000013. Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de ley relativa a modificación de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía (pág. 4).

Intervienen:

D. José Carlos Martín Sánchez, representante de Marinas de Andalucía, Asociación de Puertos Deportivos (pág. 4).

D. Manuel García Páez, asesor jurídico del Puerto de Agudulce (pág. 9).

Dña. Encarnación Cortés Gallardo, consejera delegada del Puerto de Benalmádena (pág. 12).

D. Manuel Cardeña Gómez, concejal de Playas, Medio Ambiente y Puerto del Ayuntamiento de Marbella, Málaga (pág. 15).

D. Francisco Javier Jiménez de Cisneros Cid, catedrático de Derecho Administrativo en la Universidad Autónoma de Madrid (pág. 17).

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

D. Luis Palao Taboada, exdirector general de Puertos y Costas del antiguo Ministerio de Obras Públicas y exsecretario de Estado de Transportes del antiguo Ministerio de Fomento (pág. 23).

Dña. María de los Ángeles Ruiz Gálvez, teniente alcalde de El Morche (municipio de Torrox) (pág. 27).

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

D. Luis R. Enguita Melendo, representante de la Asociación de Clubes Náuticos de Andalucía (pág. 32).

Dña. Beatriz Rubiño Yáñez, del G.P. Socialista.

D. Alejandro Quiles Lavandera, representante de la Asociación de Clubes Náuticos de Andalucía (pág. 35).

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 597

X LEGISLATURA

19 de septiembre de 2018

D. Juan Moreno Rodríguez, presidente de la Unión de Consumidores de Andalucía (UCA-UCE) (pág. 37).

Se levanta la sesión a las diecinueve horas, cincuenta y un minutos del día diecinueve de septiembre de dos mil dieciocho.

10-18/PPL-000013. Comparecencia de los agentes sociales y organizaciones que pudieran estar interesados en la regulación de la Proposición de ley relativa a modificación de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes, señorías.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento y Vivienda.

Buenas tardes a todos.

El Parlamento de Andalucía trabaja actualmente en la Proposición de ley relativa a modificación de la Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, una reforma legislativa cuyo objetivo es dotar de mayor seguridad jurídica y garantías al sector náutico pesquero en Andalucía, que quedaría en una situación cuanto menos de indefensión, de alcanzarse la finalización de plazos por el cambio de la legislación española en 2014.

La solicitud de la proposición de ley ha sido presentada por los grupos parlamentarios Socialista, Popular y Ciudadanos.

Por tanto, vamos a dar comienzo con un solo único punto del día, que es la Proposición de ley relativa a modificación de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Es una comparecencia para que intervengan los distintos agentes sociales, y, en primer lugar, nos acompaña desde Marinas de Andalucía, la Asociación de Puertos Deportivos, don José Carlos Martín.

Tiene usted la palabra, cuando quiera, por diez minutos.

Muchas gracias.

El señor MARTÍN SÁNCHEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS ANDALUCÍA, ASOCIACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS

—Muchas gracias, presidenta.

Quiero agradecer a la comisión la posibilidad de exponer nuestro punto de vista en esta comparecencia.

Mi nombre es José Carlos Martín y mi personación es en nombre de la Asociación de Puertos Deportivos de Andalucía, formalmente, y de nombre comercial Marinas de Andalucía.

Marinas de Andalucía es una asociación de carácter profesional, está amparada en la regulación de asociaciones profesionales, somos en realidad la patronal de los puertos deportivos.

Que afecten a la comunidad autónoma solo somos 15 concesionarios porque, en realidad, tenemos una gran diversidad de miembros, como dos que pertenecen a las autoridades portuarias de bahía de Cádiz, como es Puerto Sherry, y también, a la Autoridad Portuaria de Algeciras, como es Alcaidesa. Con lo cual, dentro de nuestra asociación de carácter profesional, agregamos puertos que están sujetos a la legislación autonómica, puertos que están sujetos a puertos del Estado, y dentro de eso, como concesionarios, también

tenemos otra doble vertiente, porque la mayoría de los concesionarios somos empresas de carácter privado, pero integramos a la vez tres entes públicos, que tres..., son tres ayuntamientos, como el de Fuengirola, el de Marbella y el de Benalmádena.

Con lo cual, en común ¿qué nos une? La defensa de los intereses de a quien representamos, que no somos estos 17 entes público-privados, porque en realidad, estamos representando a más de 9.000 titulares que adquirieron un derecho en los puertos deportivos en base a la regulación legislativa de su momento. Pero nuestros puertos no solo acogen a señores que tienen un barco; tenemos más de 1.200 locales comerciales, locales comerciales que se dedican a restauración, ocio, talleres mecánicos, venta de cualquier tipo de artículo y, en realidad, nosotros estamos representando a más de 5.000 personas que trabajan en nuestros puertos.

Por supuesto, es nuestra asociación; el sistema portuario andaluz es mucho más amplio, y da capacidad y cobertura a muchos más puestos de trabajo que nuestra asociación.

Estamos aquí compareciendo para decir que la modificación que se ha propuesto en el Parlamento para modificar la ley 21/2007, a nuestro es oportuna y es escrupulosa con nuestro ordenamiento jurídico. Y querré decir, en base a algunas argumentaciones, por qué lo consideramos así.

Nuestros títulos concesionales, la mayoría son de los años ochenta; en los años ochenta ya existía una ley de puertos deportivos, del año 1969. Empezaba el desarrollismo en España, y empezaba a haber un movimiento de interés turístico en el tema de los puertos deportivos, y se regula en el año 1969.

Pero la ley del año 1969 tiene —como incluso nuestra ley actual— una referencia, que es a la Ley de Contratos del Estado, para suplirla en aquellos casos en que no estuviese todo cubierto en la ley específica. Esto es muy importante, porque es la cobertura *de facto* que ampara los derechos que ahora la ley que se pretende modificar no viene nada más que a recoger una realidad jurídica que debe de estar expresa, porque no está..., hasta ahora, no ha estado expresa en el ordenamiento jurídico andaluz, es esto.

En base a esos contratos con el Estado, tanto las empresas como los ayuntamientos a quien represento hicieron unas inversiones en el dominio público marítimo-terrestre, a su costa. Inversiones que no han sido pequeñas, ninguna: el puerto más chiquitito y más pequeñito, a precios de hoy —y lo sabe la propia Administración portuaria, porque licita públicamente proyectos— ninguno baja de 40 millones de euros en la actualidad, el equivalente más o menos con pesetas constantes, sería de antes.

Estos puertos, que se hacen mediante un contrato con el Estado, donde se basa en la seguridad jurídica y en la plena confianza de que el Estado nunca, excepto que haya una necesidad de carácter general, va a incumplir ese contrato, tienen bien previsto sus propios mecanismos.

Luego, los contratos por los cuales usted hace una inversión y yo le cedo x años de explotación, es una contraprestación bilateral. Yo, Estado, te doy, y tú me das. ¿Por qué me das? Porque estas son obras de carácter permanente, con lo cual tienen al final de su vida una reversión, cuyo único beneficiario es el propio Estado. Cuando se crea el Estado de las autonomías, está claro que, ahora mismo, el depositario de esos derechos es la Comunidad Autónoma Andaluza.

A partir del año 1983 es cuando se toman las competencias en materia de puertos deportivos por la comunidad autónoma y se produce una transferencia. Porque ya digo: nosotros somos la mayoría de los años ochenta; alguno hay histórico con anterioridad, pero la mayoría somos del año ochenta, y en el momento que

son transferidos, adquiere la comunidad autónoma, por el decreto de transferencia, el compromiso de respetar los derechos y deberes que el Estado le transfiere.

Por lo cual, en el punto número uno de la modificación que se propone de la ley 21/2007, lo que ahora pretende el Parlamento, simplemente recoger una situación jurídica *de facto* y es respetar una posición jurídica donde el Estado ya tiene un compromiso.

Estos contratos, lógicamente, se basan en la seguridad jurídica y en la confianza legítima, en la confianza legítima con un estado democrático —en el año 1980, nuestra Constitución estaba vigente—. Y después, todas las leyes transitorias que han venido... —me faltaría ponerme..., para saber el tiempo que me queda, me gustaría ponerme... Ponme tú el reloj...

[Intervenciones no registradas.]

Vale, tú me avisas.

... todas las leyes sucesivas han respetado esta situación. Y hay una ley muy importante, que es la propia Ley de Patrimonio de la Comunidad Andaluza, donde recoge que los contratos son para respetarse. Con lo cual, a aquellas personas —que las hay—, que le suscita resquemores el hecho de que se le dé realidad jurídica a una modificación de una ley, donde dice que todas aquellas situaciones anteriores a la entrada en vigor esta ley, se respetarán los títulos, no viene sino a recoger lo que *de facto* está en nuestro ordenamiento jurídico.

Bien es verdad que esto viene a alterarlo aquellas personas que hacen uso —desde nuestro punto de vista, totalmente incorrecto—, de la Ley de 22 de 1988, que es la Ley de Costas. Pero la Ley de Costas —y me gustaría, que sus señorías se fijaran estrictamente—, la Ley de Costas, que es del año 1988 viene a regular cómo se debe proteger nuestro litoral y nuestras costas; es una ley específica para nuestras costas. Y en el año 1988 está en vigor la ley 69, que es de puertos deportivos. Y la Ley de Costas es absolutamente escrupulosa y no deroga la Ley de Puertos Deportivos, porque el legislador del año 1988 diferencia lo que es una costa de lo que es un puerto.

Porque un puerto es una obra pública y permanente, y la Ley de Costas y los artículos que ahora diré del reglamento vienen a cuidar y proteger otras ocupaciones del dominio público marítimo-terrestre. Indudablemente, los puertos hay que hacerlos en el dominio público marítimo-terrestre, no hay otra solución. Es más, hay puertos que se han hecho en el dominio privado y, según nuestra legislación, en el momento que el mar territorial entra dentro del dominio privado, pasa a ser dominio público.

Con lo cual, el legislador del 1988 sabe muy bien qué es una costa y qué es un puerto. Por eso —y debemos de atender también a la filosofía de cuando se hacen las leyes—, en su enunciado primero dice: «Todas las concesiones que yo voy a regular como Ley de Costas, no son ni las que regulan los puertos de interés general del Estado, que tienen su propia regulación, ni las que regulan las comunidades autónomas».

Recuerdo: 1988. La mayoría de las comunidades autónomas han tomado sus competencias en puertos deportivos —Andalucía, en el año 1983—; el legislador del 1988 sabe perfectamente qué está diciendo...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Martín, tiene que ir acabando; le queda un minuto.

El señor MARTÍN SÁNCHEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS DE ANDALUCÍA, ASOCIACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS

—... Yo tengo 2,48, perdón.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, lo dejamos en dos, pero vaya acabando.

El señor MARTÍN SÁNCHEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS DE ANDALUCÍA, ASOCIACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS

—Perdone.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pero vaya acabando.

El señor MARTÍN SÁNCHEZ, REPRESENTANTE DE MARINAS DE ANDALUCÍA, ASOCIACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS

—Voy a ir..., entonces voy a ir muy rápido, porque como esta es una cuestión estrictamente jurídica, ¿me permite la presidenta que yo deje alguna documentación al servicio de la...? Bien.

Pues, la mayoría de las afirmaciones jurídicas las voy a dejar por escrito para que la comisión, si tiene a bien, las regule.

El segundo punto importante que tiene la modificación de la ley: compatibilidad o incompatibilidad con la legislación del Estado. Bajo nuestro punto de vista, absolutamente irrelevante y sin ningún tipo de contradicción. El Estado sabe de lo que está haciendo, sabe que el dominio público marítimo-terrestre lo tiene que proteger. Y por eso, desde el año 1988 dijo: «A futuro, tengo que adscribir a quienes van a adquirir competencias, que son las comunidades autónomas, yo, que soy el competente, que soy el Estado, tengo que hacer adscripciones». Pero la adscripción no quiere decir que lo que yo ponga sobre una zona adscrita, que puede ser un chiringuito, una papelera, una empresa de envases de sardinas, o un puerto deportivo, tengan la misma consideración legal. Y es por eso que la Ley de Costas protege aquellas situaciones donde se deben revertir las situaciones de defensa del litoral, lógicamente. Hay muchas papeleras, o alguna papelera existente en la zona del dominio público marítimo-terrestre donde el Estado le dijo: «Tal vez, tal vez necesitamos recuperar su espacio, que usted está ocupando». Y para lo cual, la propia Ley de Costas prevé un mecanismo donde dice: «Primero, le advierto; segundo, se inscribe, y tercero, si usted cree algo que debe reclamarme, pues tengo previsto un mecanismo indemnizatorio y compensatorio».

Cuarenta y dos segundos, y acabo, con la historia. En este Parlamento la Ley 21/2007, la consejería que en aquel momento, no recuerdo si se llamaba Fomento o se llamaba como se llamase, vino una disposición transitoria primera que decía: «Todas las concesiones que se han otorgado en Andalucía se acabarán el 29 de julio del año 2088». Este Parlamento, a instancia del Grupo Socialista, rechazó y retiró esa propuesta por lo que significaba de expropiatorio, de indemnizatorio y de incorrecto. Este Parlamento ya se opuso —ya he agotado mi tiempo—, este Parlamento se opuso a esa...

Y ya por último, decirles que como alguien hará mención, de los que me van a suceder en el uso de la palabra, a un escrito del presidente de Puertos del Estado, yo le voy a dejar un informe jurídico donde, aparte de decir la incompetencia para emitir informes del presidente de Puertos del Estado, según sus estatutos, donde sí le voy a dejar para que de la argumentación de la falacia de que nunca se puede aplicar la Ley de Costas a los puertos deportivos.

Así que le pido a la comisión que, teniendo en cuenta estas consideraciones, nosotros decimos que tanto el punto número uno de la propuesta de ley como el punto dos es razonable, jurídicamente sin incompatibilidades, y que creo que hacen un beneficio al conjunto de Andalucía.

Muchas gracias, presidenta.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Martín.

¿Alguna pregunta por parte de los grupos? ¿Nada que preguntar?

Pues, muchísimas gracias por su intervención. Nos deja su aportación, y nosotros seguimos estudiando para la proposición de ley.

Muchas gracias.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes.

El señor García Páez viene en representación del Puerto de Aguadulce.

Tiene usted la palabra por diez minutos.

Después, si los grupos le preguntan cualquier cosa...

Y nada, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA PÁEZ, ASESOR JURÍDICO DEL PUERTO DE AGUADULCE

—Con mucho gusto.

Bueno, esos diez minutos...

Lo primero que quiero decir es el agradecimiento que tenemos a los grupos parlamentarios que han propuesto esta modificación de la ley, porque entendemos que es justa, es conforme a Derecho y va a crear una seguridad jurídica muy necesaria para la creación de riqueza y empleo en Andalucía.

Nosotros apoyamos en el Puerto de Aguadulce, y además en la sección de Puertos de Andalucía, apoyamos totalmente esta proposición de ley porque vemos que es absolutamente, como decía, conforme a Derecho, ¿por qué? Aguadulce, igual que el resto de concesionarios tiene un contrato concesional con el Estado, ¿por qué?, porque hay concurso de una oferta del Estado y una aceptación por parte de esta empresa para la construcción de un puerto deportivo. Ese contrato concesional, por supuesto, es obligatorio para ambas partes: para el Estado y para la empresa concesionaria.

Entonces, no cabe la menor duda de que los dos términos más esenciales de ese contrato concesional son el plazo de duración y el canon o precio a pagar por la explotación.

Centrándonos en el plazo concesional, pues es evidente la Junta de Andalucía, la Administración se ha comportado siempre con absoluto respeto a lo pactado. Nunca se ha dictado una resolución, ni legal ni reglamentaria, que fuera en contra de lo pactado en ese contrato. De hecho, con una vez transmitidas, transferidas las competencias a la Junta de Andalucía por el Real Decreto 3137/1983, la primera actuación de la Junta de Andalucía fue impecable. Fue que en Ley de Patrimonio de la Junta la disposición transitoria primera se indicó que la Junta de Andalucía se subrogaría en todos los contratos concesionales que le fueran transferidos por el Estado y respetaría los derechos y las obligaciones del mismo. Todo esto ha sido totalmente —insisto— respetar la legalidad y lo pactado por parte de la Junta.

Entonces, vemos la disposición transitoria que ahora se ha propuesto para adiconar a la ley, la vemos impecable y perfectamente lógica. Lo que no puedo es dejar pasar esta oportunidad es para hacer una crítica, una crítica dura en cuanto a esas posiciones que hay argumentando que la Ley de Costas y el Reglamento de Costas obligan a la Administración o al Poder Ejecutivo a rescatar anticipadamente a las concesiones confiscando o acortando los plazos, puesto que eso no es así. Eso entiendo que es un disparate, dicho sea con todo respeto, para las personas que lo sostienen. ¿Por qué?, pues por una razón muy sencilla: porque nuestra Constitución en el artículo 9.3 garantiza el principio de seguridad jurídica y proscribire a la Administración la arbitrariedad.

Entonces, eso quiere decir que un contrato concesional tiene que cumplirse en sus propios términos, a no ser que, y ahí venimos, y eso sí lo ampara el Tribunal Supremo, la sala de Pleno en una sentencia, la sentencia para llevar a cabo unificación de doctrina, que mientras que el particular en un Estado de Derecho como es el nuestro, mientras que el particular puede hacer todo aquello que la ley no prohíbe, el Poder Ejecutivo solamente puede hacer aquello que lo tenga expresamente o consignado o atribuido por una ley. Pero es que la Ley de Costas no permite al Estado —al Poder Ejecutivo que sea—, no le permite acortar los plazos concesionales, no se lo permite. ¿Por qué? Primero, porque una ley tan lesiva como sería esta, de acortar los plazos concesionales contrariamente a lo pactado, hay que interpretarla siempre en los justos términos que señala el Título Preliminar del Código Civil —la primera que lleva a interpretaciones es gramatical—, y la Ley de Costas ni el reglamento de Costas no pronuncia ni una sola vez el término o el concepto concesión de construcción y explotación de puertos deportivos, que es lo que señala la Disposición Transitoria Séptima —tal y como lo han redactado los grupos parlamentarios—. Nos parece impecable. Repetimos, no lo contempla ni una sola vez, tendría que ser una aplicación analógica totalmente prohibida, en perjuicio del administrado.

Pero es que, si nos vamos al Título de la ley, la ley dice la ley de Costas. Es la Ley 2/2013, de Protección y Uso Sostenible del Litoral». ¿Cómo se puede ser serios? Pues es que parece un disparate decir que la protección del litoral, un uso sostenible del litoral, ¿se consigue quitándole la concesión a Aguadulce para revenderla, concursarla o subastarla? Es que, es un disparate. ¿Así sí se consigue el uso sostenible del litoral?

Seguimos en la introducción de la Ley 2/2012: «La finalidad de la ley es la de proteger el ecosistema marino, conseguir en la integridad del litoral, evitar...». Bueno ¿y eso se consigue rescatando, confiscando concesiones para revenderlas? ¿Así se consigue la protección del litoral y el ecosistema marino? Insisto, la Disposición Transitoria Séptima, tal y como está formulada por los grupos y publicada por el *BOJA*, nos parece impecable. Tenemos derecho a eso, y el Estado no está facultado para cancelar anticipadamente esas concesiones.

Y, por último, se argumenta también, pone ahí que la Disposición Transitoria Dieciséis, del Reglamento de Costas, faculta al Estado para cancelar las concesiones y decir que el plazo es de treinta años, a partir de la vigencia de la Ley de Costas. Eso no es verdad —lo digo así—, no es verdad, es una mentira. La Disposición Transitoria Dieciséis contempla dos supuestos distintos: uno, las normas; o sea, aquellas concesiones, aquellas ocupaciones que no tienen título, que es indefinido... Sin título, indefinido... Bueno, que no tiene. Entonces, en esas concesiones se produce una reducción automática —automática, sin expedientes y tal, y nos parece justo ¿eh?— a los treinta años que contempla la Ley —concesiones, vuelvo a repetir, ocupaciones sin título, sin plazo, ¿eh?—. Pero a las concesiones con título y con un plazo concesional no se produce ninguna cancelación automática. Es que es un disparate, es que vivimos en un Estado de derecho, en un sistema de garantías. Entonces, dice la Disposición que tiene que haber un expediente incoado por el Ministerio de Medio Ambiente, lo cual ya nos está dando a entender que esta Ley de Costas es posterior al traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma de Andalucía —la ley es de 2013—, tiene que haber... —y el Reglamento es del año 2014—, tiene que haber un expediente en el Ministerio de Medio Ambiente —ya nos está diciendo que se refiere a concesiones contempladas y reguladas en costas, no a puertos deportivos—. Y después, bueno, pues que habrá alguna pieza de responsabilidad, de indemnización y concesiones y tal..., que no son los supuestos, en absoluto, de la Ley de Puertos Deportivos.

Es decir —con esto resumo—, que la proposición de ley de reforma de la Ley 21/2007, que contempla la Disposición Transitoria Séptima, entendemos que es impecable, es conforme a derecho y además justa, y esa Disposición Transitoria viene a reforzar, de una manera increíble, la seguridad jurídica necesaria para que se produzca la inversión que tanto necesitamos en Andalucía para crear riqueza y empleo. Por eso reitero el agradecimiento a los grupos parlamentarios y entendemos que va a ser muy beneficiosa para Andalucía.

Nada más.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

¿Alguno de los grupos tiene alguna pregunta que hacer? ¿No? Pues nada, muchísimas gracias por su intervención. Nos puede dejar la documentación que usted considere necesaria —y nosotros— para trabajar en ella, ¿de acuerdo?

[Intervención no registrada.]

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes.

Damos la bienvenida a los representantes del Puerto de Benalmádena, doña Encarnación Cortés y a don Manuel José Jiménez.

¿La portavoz va a ser usted, no?

Pues nada, tiene usted la palabra por diez minutos.

Cuando usted quiera.

La señora CORTÉS GALLARDO, CONSEJERA DELEGADA DEL PUERTO DE BENALMÁDENA

—Bueno voy a intentar ser breve, puesto que vamos a dejar el documento por escrito.

Respecto de la redacción que se propone para la Disposición Transitoria Séptima de la Ley, el excelentísimo Ayuntamiento de Benalmádena es titular de una concesión administrativa otorgada por el Consejo de Ministros del Gobierno de España, con fecha 7 de abril de 1972, por un plazo de vigencia cincuenta años, con destino a la construcción y explotación de un puerto deportivo base o internada en la playa de la Fuente de la Salud, del término municipal. Todo a través de un contrato administrativo concesional previsto en la Ley 55/1969, de Puertos Deportivos, cuyo artículo 15.5 se remite a la Ley de Contratos del Estado del año 1965, que mantiene el principio de que su condicionado es obligatorio para administraciones concedente y concesionaria, pues lo acordado entre ambas tiene fuerza de ley. Es indudable que el plazo de cincuenta años de duración, de la concesión del excelentísimo Ayuntamiento de Benalmádena, obliga a ambas partes, ya que el artículo 9.3, de la Constitución Española, garantiza el principio de seguridad jurídica y consagra la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos. Por ello, después del Real Decreto 31/37, de 1983, de traspaso de funciones y servicios del Estado, en materia de puertos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en lo referente al plazo de duración de la concesión administrativa al Ayuntamiento de Benalmádena, la Comunidad Autónoma andaluza ha actuado dentro de la legalidad y no ha aprobado ninguna norma legal que vulnere los derechos de esta concesionaria, siendo digna de todo elogio la adición a la Ley 21/2007 de la Disposición Transitoria Séptima, en los términos en que se ha formulado la proposición de ley que hoy nos ocupa. No cabe duda de que contribuirá de forma decisiva a la seguridad jurídica que se precisa, para que haya inversión y se cree riqueza y empleo en Andalucía.

Respecto a la ilegalidad y sinrazón de la alegación de que la legislación de costas de protección de la zona marítimo-terrestre y uso sostenible del litoral, obligando al vencimiento anticipado del plazo concesional, fijados los diferentes títulos concesionales de los puertos deportivos, hemos de decir que, frente al escenario de derechos y obligaciones que configuran nuestra Constitución y el resto del ordenamiento jurídico, algunos grupos de intereses proclaman que la protección del ecosistema marino y la defensa de la zona marítimo-terrestre exigen la confiscación anticipada de las concesiones de construcción y explotación de puertos deportivos, que fueron transferidas a Andalucía en el Real Decreto de 1983, sosteniendo que han de concluir este mismo año 2018.

Esto atenta contra todo el sistema de derechos y garantías que consagra nuestra Constitución y amparan nuestros tribunales, enarbolándose con ello una injustificada aplicación de la legislación de costas para impedir el amparo del artículo 9.3 de la Constitución.

¿Cuáles serían nuestras razones para calificar de injustificable la pretensión de aplicar la legislación de costas como pretexto para declarar la caducidad del plazo de duración de estas concesiones? La aplicación e interpretación de una ley, en un estado democrático y de derecho como es el nuestro, ha de hacerse siguiendo criterios legales, siendo los primeros los que fija el Título Preliminar del Código Civil y, en concreto, su artículo 3.1. Por tanto, imprescindible averiguar cuál es el espíritu y finalidad de las leyes con las que se amenaza a las administraciones y empresas concesionarias de puertos deportivos.

Revelador para interpretar la norma es el título de la ley que ha introducido las nuevas disposiciones en materia de costas: Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral. Por tanto, la finalidad que el legislador persigue es, en primer lugar, la protección del litoral y, en segundo lugar, el uso sostenible del litoral. Ni en la ley 2/2013 ni en el Reglamento de Costas se contiene la expresión «puerto deportivo».

De la misma manera, se ratifica cuál es el espíritu y finalidad de la Ley 2/2013 de Costas en los siguientes párrafos del preámbulo de la ley. En el segundo párrafo del preámbulo, afirma el legislador: «En consecuencia, la protección de la costa española constituye un deber inexcusable para los poderes públicos, y también para los ciudadanos y la sociedad en general».

El legislador continúa explicando y aclarando la finalidad de la reforma de la Ley de Costas, sosteniendo en el preámbulo: «La presente reforma garantiza el mantenimiento de la integridad del dominio público marítimo-terrestre, a través de reglas claras que pueden ser aplicadas. La protección de nuestra costa solo podrá ser si es capaz de acabar de forma real y efectiva con las situaciones irregulares que todavía perviven en ella».

Revelador de cuanto exponemos sobre la inaplicabilidad de la Ley de Costas al tema que nos ocupa, el contenido del primer párrafo del apartado segundo del preámbulo de la ley 2/2015: «El litoral es un ecosistema sensible y vulnerable que precisa protección. Lograrla es un objetivo fundamental de esta reforma; por eso, la ley refortalece los mecanismos de protección, tanto en su vertiente preventiva como defensiva».

A lo anterior hay que sumar que la introducción del Real Decreto 876/2014, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, reiterándose en el mismo sentido.

Desde luego, la protección y uso sostenible del litoral, la protección de la costa española, el mantenimiento de la integridad del dominio público marítimo-terrestre, la protección del litoral y la seguridad jurídica que persigue la legislación de costas no se consiguen con ilegales reducciones de plazos concesionales, arrebatando la gestión de puertos deportivos a legítimos concesionarios que los han pagado, vulnerando lo pactado con los mismos.

Respecto a la inaplicación de la Disposición Transitoria 16 del Reglamento de Costas a las concesiones con plazo de duración, alegamos que esta regula el régimen de la revisión de concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la ley 2/2013, distinguiéndose dos supuestos diferentes: las concesiones otorgadas a perpetuidad, por tiempo indefinido o sin plazo limitado, y en los demás casos, en las concesiones con cláusulas que fijen un plazo superior al máximo que fija la Ley de Costas.

Resulta claro que esta norma solo es de aplicación a aquellos títulos concesionales otorgados conforme a la Ley de Costas, y en los que sí exista una cláusula concesional con un plazo de duración. Ninguna referencia hay a concesiones de construcción y explotación de puertos deportivos. La conclusión es irrefutable: la proposición de ley de adición de la disposición transitoria séptima a la ley 21/2007, además de oportuna, es ajustada a derecho y justa generadora de seguridad jurídica, indispensable para la creación de riqueza y empleo en Andalucía.

El puerto deportivo de Benalmádena, desde que inició su andadura en 1982, hace ahora 36 años, ha sido desde el primer día emblema de un municipio, a cuyo cambio y evolución —siempre en positivo— ha contribuido probablemente más que cualquier otra infraestructura, de las muchas que se han ejecutado en el municipio en las últimas décadas.

El puerto, referencia entre las marinas deportivas de la Costa del Sol, al ser la más extensa y la que dispone de mayor número de atraques —más de mil—, es una referencia que pone a Benalmádena en el mapa del turismo internacional, y es un activo de vital importancia para nosotros, que contribuye de manera fundamental a que podamos decir con orgullo que nuestra localidad está hoy entre los cinco grandes destinos turísticos andaluces.

Nuestro puerto es un dinamizador de toda la actividad económica de Benalmádena Costa. Déjenme explicarles que en su entorno se ha radicado una docena de hoteles, que suponen prácticamente la mitad del total de las plazas hoteleras de la localidad, que el año pasado alojó a más de medio millón de personas, capaces de generar más de tres millones de pernoctaciones; una planta hotelera que da trabajo directo a más de un 6% del total de nuestra población activa.

La dársena comercial del puerto deportivo de Benalmádena, probablemente la más grande de todos los puertos deportivos andaluces, que agrupa una amplia oferta de ocio y opera durante todo el año, con el impacto que ello tiene en nuestra economía local en materia de empleo, generación de riqueza, registró en 2016 casi 12 millones de movimientos de transeúntes.

Su valor no es, pues, meramente sentimental para todos los benalmadenses, que en muchos casos han puesto en el puerto el centro de gravedad de sus vidas, al establecerse en él o en su entorno; su valor es perfectamente tangible. Por eso, no podemos renunciar al mayor activo de nuestra economía local para ponerlo en manos de un inversor privado, que en una economía de mercado, como es lógico, operará en función de sus intereses particulares; que mantendrá los estándares de calidad, sostenibilidad y otros, en función de su cuenta de resultados, que operará en función de sus propios intereses y que —hablemos claro—, pondrá a Benalmádena y a sus habitantes, a las personas, en un segundo plano.

Con la seguridad de que son conscientes de la trascendencia que tiene este debate para nosotros, confiamos en que entenderán que la proposición de ley planteada no solo nos parece justa y ajustada a derecho, sino que, además, como ya hemos señalado anteriormente, nos parece indispensable para garantizar la seguridad jurídica, el bienestar y la justicia social en Andalucía.

Muchísimas gracias y perdonad la tralla... porque no quería pasarme de tiempo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias por su intervención. Nos puede dejar por escrito lo que considere, ¿de acuerdo? Pues muchísimas gracias.

Un momentito. ¿Alguna pregunta por parte de los grupos? ¿No? Pues nada.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes.

Bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda.

Le vamos a dar el uso de la palabra a don Javier Jiménez de Cisneros Cid, catedrático de Derecho...

[Intervención no registrada.]

Ah, perdón. Ha habido entonces...

No, pero..., perdón, ha habido un error. Un segundito.

Pues nada, vuelvo a pedir perdón. Y damos la palabra a los representantes del Ayuntamiento de Marbella, Málaga.

La palabra la va a tomar, ¿el señor Cardeña Gómez?

Pues nada. Cuando usted quiera, tiene la palabra por 10 minutos, ¿de acuerdo?

El señor CARDEÑA GÓMEZ, CONCEJAL DE PLAYAS, MEDIO AMBIENTE Y PUERTO DEL AYUNTAMIENTO DE MARBELLA, MÁLAGA

—Muy buenas tardes, señorías.

En medicina —quizás, la ciencia más humana de todas las ciencias, pues procura conservar la vida, es decir, el bien máspreciado— es tan importante el hecho de que se diagnostique certeramente la enfermedad como de encontrar el remedio más eficaz para atajarla. Esto, señorías, que es una evidencia, puede servirnos para que, en otro orden de la vida, de la ciencia humana, y la política —aunque inexacta, es una ciencia humana—, sepamos conducirnos, tratando de no equivocarnos demasiado, en una palabra, de no hacer daño.

De modo que si hacemos leyes o reconducimos las que ya tenemos, debemos estar seguros —completamente seguros— de que no haremos daño, de que con ella no vulneraremos derechos justamente adquiridos —contrato libremente asumido—, aquello que tan antiguo y tan honorable de la palabra dada, que cuando se trata de administraciones públicas debe adquirir un rango extremo, prácticamente inalterable.

Nos encontramos en esta situación. En primer lugar, si atendiésemos al diagnóstico de la enfermedad, un diagnóstico sereno, llevado a cabo desde la estricta ciencia y no desde unos presupuestos cercanos al fanatismo neoecológico —permítanme la expresión—, habría que determinar si los puertos dañan el litoral andaluz o no producen el efecto en el empleo deseado, para justificar que el Estado falte a su palabra e incumpla sus contratos. Y una vez determinado esto, demostrar que arrebatar las concesiones legalmente otorgadas en los plazos que, en su día, se fijaron, es la única forma de resolver un problema, que, insisto, tal vez no exista.

En lugar de esto, señorías, la mayoría representada en esta Cámara ha encontrado una fórmula para unificar criterios, para formalizar la situación de los puertos y darles la cobertura legal que permita su libre ejercicio económico. No podemos ir en contra de eso, en contra de la seguridad jurídica, en contra de lo que es justo y de lo que es legal. No podemos, en definitiva, matar al enfermo que pretendemos curar con un tratamiento injusto y arbitrario, y que nos llevará a una situación fácilmente previsible: la muerte de nuestro enfermo.

Hoy venimos a defender los intereses de Marbella y hacer cumplir el deseo de todos sus habitantes, que no es otro que la relación puerto-ciudad goce, por muchos años, de buena salud; un puerto público, en pleno

centro de la ciudad, con más de cien pequeños empresarios y que produce más de trescientos empleos que están pendientes de la estabilidad de la concesión.

De la misma forma, para nuestra ciudad y para la Costa del Sol y para Andalucía, es vital que el puerto José Banús tenga estabilidad para seguir creando empleo. Creo que nuestra comunidad autónoma le debe mucho al puerto José Banús, y queremos que siga brillando y que nunca puedan afirmar, porque contagiará sus dolencias a la capital de la Costa del Sol, a Marbella.

Bajadilla y Cabo Pino son los puertos que también necesitan un tratamiento que les dé solución a problemas de hace ya muchísimos años.

Voy terminando, señorías.

No podemos crear problemas que no existen, aplicando supuestos inaplicables; perjudicando al sector náutico, que en otras comunidades competirá las políticas nuestras, y potencian de forma tan eficiente. Todo, por el complejo que ciertos partidos tienen del sector turístico y del sector del empleo y de la riqueza. Ya hicieron, con estas prácticas, enfermar al mundo del golf, pero el golf, con buena salud, salió adelante.

Señorías, aprobemos esta iniciativa; apliquemos el tratamiento para que el sector de puertos de nuestra comunidad goce de buena salud.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Un momentito. ¿Alguna pregunta por parte de los grupos? Ninguna pregunta.

Pues nada, muchas gracias por su intervención, y nos puede dejar por escrito la documentación que considere. ¿De acuerdo?

El señor CARDEÑA GÓMEZ, CONCEJAL DE PLAYAS, MEDIO AMBIENTE Y PUERTO DEL AYUNTAMIENTO DE MARBELLA, MÁLAGA

—Muchas gracias.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes.

Damos la bienvenida al señor Jiménez de Cisneros Cid, catedrático de Derecho Administrativo en la Universidad Autónoma de Madrid.

Cuando usted quiera, tiene el uso de la palabra por 10 minutos.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Muchas gracias, señoría.

Estoy encantado de haber sido convocado, no suele ser frecuente, pero estoy feliz de poder estar aquí para compartir con ustedes una visión probablemente muy diferente, pero yo creo que también, en ese sentido, enriquecedora.

Dado el escasísimo tiempo del que disponemos todos los comparecientes, pues voy a centrarme en las cuestiones básicas, sin perjuicio de que, si después ustedes quieren formular alguna pregunta, estaría feliz de poder contestarles.

He dividido la intervención en tres grandes apartados, estrictamente vinculados al contenido de la proposición de ley que ahora están ustedes debatiendo. Por tanto, todos los antecedentes históricos, cuestiones conexas, legislación comparada, etcétera, sin perjuicio de que yo los puedo ilustrar si ustedes me preguntan, no las voy a hacer objeto de mi intervención.

El primer apartado del que quiero partir es la posibilidad de establecer concretamente un análisis sobre la compatibilidad entre este proyecto, esta proposición de ley que están ustedes debatiendo, con la legislación básica del Estado, es decir, con la legislación de Costas fundamentalmente, y con, en su caso, con otras competencias estatales que afectan, dada las referencias que la Ley 2/2013, de Costas, de modificación de la Ley de Costas, realiza en favor de la Ley de Puertos del Estado, es decir, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Bueno, en primer lugar no les voy a contar algo que ya saben ustedes: que hay un informe de Puertos del Estado de 3 de julio del año 2018, es decir, de hace prácticamente dos meses, en el que claramente se determina que, tal y como están redactados los dos apartados de esta disposición transitoria que se pretende añadir a la Ley de Puertos de Andalucía del año 2017, del año 2007, perdón, incurre claramente en un vicio de inconstitucionalidad. Como están ahí y todo el mundo dispone de este texto, entre otras cosas porque ha sido difundido por *El Confidencial*, un diario digital, pues no hace falta que vuelva a insistir en ello, basta con leerse, si es que realmente se tiene interés en leerse las cuestiones, claramente en este caso, de Derecho Positivo, de constitucionalidad.

Pero sí, en segundo lugar, voy a hacer una brevísima argumentación sobre la imposibilidad de que se otorguen prórrogas por encima de los treinta años para aquellas concesiones que fueron otorgados antes de la Ley 2/2013. En primer lugar, la Disposición Transitoria Decimocuarta del Reglamento de Costas del año

1989, del Reglamento de Costas de 1989, en su apartado tercero reducía el plazo de duración de las concesiones anteriores a su entrada en vigor a treinta años, a contar desde la entrada en vigor de la Ley de Costas de 1988, es decir, desde el 29 de julio del año 1988, lo que significaría que habrían terminado todas el 29 de julio del año 1988. Esta disposición, que tiene carácter reglamentario, no estaba en la Ley de Costas. A diferencia de lo que ocurrió en la Ley de Puertos de 1992, se introdujo en el Reglamento de Costas de 1980; sin embargo, a pesar de los intentos de acreditar su exceso, por tanto, *ultra vires* y legalidad, ha sido declarada permanentemente por el Tribunal Supremo ajustada a la Constitución, ajustada a la distribución de competencias y, por tanto, legal. Las sentencias son innumerables: Antes de la ley del 2013 pues podemos citar la sentencia de 27 de enero del 2004, la de 7 de mayo del 1999, la de 16 de enero del 97 —que afectaba a la isla de Toralla—, la de 14 de octubre del 96..., en fin, infinidad. El Tribunal Supremo ha venido entendiendo que era perfectamente ajustado al texto constitucional y a la propia legislación que el reglamento redujera el plazo de las concesiones anteriores a la ley de 1988 a treinta años.

Segundo supuesto. ¿Qué ha pasado tras la ley del 2013, tras la modificación de la Ley de Costas, en virtud de la Ley estatal 2/2013? Bueno, primera cuestión: el artículo 2.1 de esta misma ley declara que no son aplicables estos preceptos a los puertos autonómicos, a las concesiones otorgadas a los puertos autonómicos, no hay prórrogas, no hay posibilidad de aplicar la Ley de Costas a estos supuestos, sino que se remite a la legislación de Puertos del Estado. A su vez, esa Disposición Transitoria Quinta de esa misma Ley 2/2013 declara que se le tiene que aplicar la legislación de Puertos del Estado.

Por último, el Reglamento del año 2014, el Real Decreto 876/2014, que es el Reglamento General de Costas, en su Disposición Transitoria Decimosexta dice exactamente lo mismo que ya recogía en la Transitoria 14 del Reglamento del 89. Peor aún, el puerto de Sotogrande impugnó esta disposición, y la sentencia del Tribunal Supremo del año 2017 ha declarado que el reglamento y esta disposición transitoria son perfectamente ajustados a la legalidad y que el puerto de Sotogrande no tiene derecho a ninguna prórroga ni a la posibilidad de ampliar su plazo, ni suponiendo que fuera todavía vigente el plazo que se le otorgó en la concesión en el año 82 de setenta y cinco años, que tiene que ser treinta desde la entrada en vigor de la Ley de Costas de 1988, lo que implicaría que también en este caso habría vencido su plazo, puesto que el 29 de julio fue el término de dicho plazo.

Consecuentemente, a la conclusión, en mi opinión, a la que hay que llegar es a la ilegalidad de esta previsión de resucitar los plazos del título concesional. Esto no tiene ninguna lógica, no tiene ningún sentido, es completamente contrario al ordenamiento estatal y, por supuesto, va a ser objeto, obviamente, de persecución por ámbito del Estado, como luego voy a tener ocasión inmediatamente de comprobar.

En cuarto lugar, y por último, en este primer apartado pues la proposición de ley que se plantea, y en concreto en su apartado segundo, es contraria a la legislación básica del Estado. Por legislación básica debe entenderse no solamente la Ley de Costas, sino también su Reglamento, tanto el del año 89, Transitoria Catorce, como el vigente Transitoria Decimosexta, y para eso basta con una mera lectura de la sentencia del Tribunal Constitucional 149/1991, que recayó sobre la Ley de Costas para confirmar ese carácter básico de la legislación, en este caso, o incluso del Reglamento de Costas.

Segundo apartado. Estas conclusiones son aplicables a todo tipo de concesiones anteriores a la Ley de Costas de 1988. En efecto son, sin ningún género de dudas, aplicables a las concesiones demaniales, nadie

lo puede discutir. Es más discutible si son aplicables o no a las concesiones que fueron otorgadas como consecuencia de la Ley de Puertos Deportivos de 1969. Algunas representaciones procesales de alguno de los puertos deportivos que están, evidentemente, incursos en esta situación y por tanto muy afectados, no como yo, que no tengo ningún interés, pero ellos sí, interés económico legítimo, pero interés económico, sostienen que en realidad la Ley de Puertos Deportivos de 1969 establecía una especie de contrato de concesión de obra pública. Eso es rigurosamente falso, entre otras cosas porque la Ley de Contratos de 1965 del Estado que estaba vigente ni siquiera recogía la figura del contrato de concesión de obra pública, solo recogía las tres figuras clásicas de contratos de las que hemos estado viviendo todos nosotros durante cientos de años, que son: el contrato de obras, es decir, de ejecución de obras públicas; el contrato de gestión de servicio público, y el contrato de suministro. El contrato de concesión de obra pública se produjo infinitamente más tarde, en el año 2000 y 2001, por tanto es evidente que la Ley de 1979 de puertos deportivos no podía referirse a un contrato de concesión que ni existía ni se le esperaba, como decía el clásico.

La conclusión, en mi opinión, es que no se le puede aplicar de ninguna de las maneras la concesión de obras públicas a las concesiones otorgadas con anterioridad a la Ley de Costas de 1988, amparadas en la Ley de Puertos Deportivos de 1969. Para que tengamos claro de lo que estamos hablando, nada tiene que ver una terminal de contenedores en el puerto de Algeciras con una ocupación de dominio público para una iniciativa privada, puramente de interés privado, pero que ocupa el dominio público, como sería cualquiera de los puertos deportivos de los que estamos hablando, ahí no hay interés general ninguno, hay una actividad económica privada, pero ni hay servicios ni hay interés general, por tanto nada tiene que ver con lo que estamos hablando.

Por último, sobre esta cuestión de la aplicación con carácter general de este texto a las concesiones anteriores a la ley del 88, únicamente volver a reiterar que tanto la transitoria, Disposición Transitoria Decimocuarta del Reglamento de Costas del 89 como la Decimosexta del Reglamento de Costas, en este caso del 2014, el Decreto 876, se refieren a concesiones en general, no distinguen entre concesiones demaniales y concesiones de servicio público. Por tanto, si se refiere a que todas las concesiones, todas, las de servicio público y las de obra pública, y también las demaniales, todas ellas están sujetas a la reducción del plazo de treinta años, no hay posibilidad, en mi opinión, de escaparse.

Por último, la cuestión de fondo, que es lo que están ustedes, en definitiva, regulando en un sector que les parece que puede ser, digamos, marginal para la actividad económica, pero que no lo es ni mucho menos, depende también de cada comunidad autónoma, en la de ustedes cada vez es más relevante. Son las cuestiones de fondo que estamos aquí haciendo.

Tres cosas como tres gotas, nada más, muy rápidamente, señora presidenta: la primera, esta regulación va en contra del Derecho comunitario. El Derecho europeo no admite estas cuestiones, y ahora lo voy a explicar brevísimamente.

En primer lugar, la Directiva de Servicios del año 2006, la Directiva 123, llamada Directiva Bolkestein, en su considerando 62, y especialmente en su artículo 12, establece lo siguiente, que creo que —si no les parece mal, son tres líneas— se la voy a leer: «No tiene que tener», en su caso, «la autorización una duración excesiva, ni puede representar una ventaja para el prestador cesante». ¿Eso qué significa? Que el derecho comunitario está en contra de las prórrogas, en contra de plazos extensos para las concesiones demaniales o cualquier otro tipo de concesión, incluidas las contractuales, porque va en contra del principio elemental, que es la libre competencia.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Jiménez, tiene que ir acabando.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Sí. Concluyo inmediatamente.

Según... Eso ha sido resuelto por la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de julio del año 2016, en relación con el dominio público lacustre y marítimo de Italia. La Directiva de Contratos tampoco permite las prórrogas, porque van en contra del artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

¿Cuál es la finalidad de todo esto? Garantizar la libre competencia, la libertad de acceso, la libertad de empresa. El interés general exige asimismo la apertura al mercado, la convocatoria de un concurso público, limpio, transparente, no discriminatorio. ¿Y qué es lo que se aprende con esto? Evitar la privatización del dominio público. En España, desde el año 1985, estamos luchando por evitar la privatización del dominio público: Ley de Aguas de 1985, Ley de Costas de 1988. Acortar los plazos, de 99 a 30 años. Ahora resulta que se vuelven a elevar a 75, con prórrogas de otros 33. Eso es, en mi opinión, inadmisibles y va en contra del derecho comunitario. El concurso, por el contrario, garantiza una mayor recaudación para la Hacienda Pública y una mayor satisfacción del interés general.

¿Y cuál es la conclusión? Y con ello me voy, salvo que ustedes me quiera hacer alguna pregunta, señora Presidenta; con su benevolencia, dos segundos. Pues que esta proposición de ley no da garantía alguna, desde el punto de vista jurídico, a los actuales prestadores, porque se va a producir una escalada infernal de pleitos, porque todo el mundo tiene derecho a ser empresario, no se puede evitar que la gente quiera ser empresario y que quiera invertir. ¿Por qué hay que dárselo a estos mismos tíos, que llevan más de 99 años? Segundo, va a producir un conflicto evidente con el Estado: el Estado va a interponer recursos, no tiene más remedio, porque, si no, va a prevaricar; va a interponer un recurso de inconstitucionalidad. En un caso similar, que ha sido el de Canarias, en donde se coló una ley similar —concretamente, la disposición final sexta de la Ley del Suelo—, se introdujo en la Ley del Suelo...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Jiménez, por favor, brevedad.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Jiménez de Cisneros. Me voy ya si usted quiere; si usted quiere que lo termine, lo termino en este momento.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, pero brevemente, es que...

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Me quedan..., tres líneas.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues tres líneas. Un minuto, por favor.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Bueno, pues en ese conflicto se ha dictado un acuerdo de la comisión bilateral Estado-comunidad autónoma en el que la comunidad de Canarias entiende y acepta que se debe interpretar de acuerdo con la legislación del Estado. Eso es lo que les va a quedar a ustedes. Infringe el Derecho comunitario. Y, por supuesto, los únicos que vamos a salir beneficiados de esto —y utilizo la primera persona del plural— somos los abogados, que nos vamos a forrar con este tipo de recursos en el momento en que ustedes aprueben esta proposición de ley.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, muchísimas gracias. ¿Alguna pregunta por parte de los grupos? ¿No hay ninguna pregunta? Ah, ¿sí? Pues venga, señor Bueno, cuando, usted quiera.

El señor BUENO NAVARRO

—Gracias, señora presidenta.

Una matización con respecto al final, solamente. Hasta donde yo sé o conozco, el tema de la reunión bilateral que ha existido entre la comunidad de Canarias y la del Estado, hayan llegado a las comisiones que hayan llegado, lo cierto y verdad es que esa modificación está ahora mismo en vigor y no ha planteado ningún problema.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—¿Cuál es la pregunta, cuál es la pregunta?

El señor BUENO NAVARRO

—Yo no sé si es una pregunta; es una reflexión que yo le hago. Y la pregunta es si usted ve el fin que ha dicho, que yo he copiado —y le aseguro que he escuchado minuciosamente— sobre la modificación de esta ley, parece ser que en la de Canarias no ha ocurrido eso; y lleva ya en vigor más tiempo... Esa es la pregunta.

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—No es exactamente así. Tengo que, efectivamente, reconocer que al Ministerio de Fomento del Partido Popular se le pasó, —no lo vio, no lo estudió—, se le pasó esa ley; nadie se imaginó que en una Ley del Suelo iban a introducir la disposición final sexta, esta, ampliando los plazos. Cuando, sorprendentemente, se descubrió..., de forma, digamos, marginal, se les había pasado el plazo para interponer el recurso de inconstitucionalidad. Pero eso no impidió que el Estado dijera: «muy bien, no vamos a poder interponer el recurso, porque se nos ha pasado el plazo y no hicimos, en las primeras observaciones de la Ley de Suelo, ninguna observación respecto de esta disposición final, pero esto va en contra de la ley del Estado, contra la legislación del Estado, y lo que vamos a hacer es estar pendientes y en el momento que se otorgue una concesión en contra del Estado, la propia Administración estatal impugnará». Y eso es lo que ha hecho que en el *Boletín Oficial del Estado*... de... —se lo voy a decir—, de 16 de mayo de 2018, se haya publicado el acuerdo que dice lo siguiente: «Disposición final sexta. Se interpretará con pleno respeto a lo establecido en la Disposición Transitoria Quinta de la Ley 2/2013, y de las disposiciones pertinentes del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante». Ya me dirá usted si eso no significa que se han bajado los pantalones y que, por supuesto, hay que interpretarlo de acuerdo con la ley del Estado: no caben prórrogas de las concesiones otorgadas con anterioridad a la Ley de Costas de 1988 que superen los treinta años. Lo demás es interpretable, pero eso es lo que dice en estos momentos el *Boletín Oficial del Estado*.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, muchas gracias señor, Jiménez de Cisneros. Y puede dejarnos las aportaciones por escrito, lo que usted considere, ¿de acuerdo?

El señor JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, CATEDRÁTICO DE DERECHO ADMINISTRATIVO EN LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

—Muchas gracias.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes. Tome usted asiento. Y damos la bienvenida al señor Palao Taboada, ex director general de Puertos y Costas del antiguo Ministerio de Obras Públicas, y secretario de Estado de Transportes del antiguo Ministerio de Fomento. Pues nada, bienvenido, y solo comunicarle que tiene diez minutos para su intervención, ¿de acuerdo?

Cuando usted quiera.

El señor PALAO TABOADA, EXDIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS DEL ANTIGUO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y EXSECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

—Muchas gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señores miembros de la comisión. Mi nombre, efectivamente, es Fernando Palao Taboada y fui, en relación con este tema, inicialmente director general de Puertos y Costas. Y sucesivamente, los cargos fueron evolucionando, pero fui director general de Puertos, presidente de Puertos del Estado, cuando se creó la comisión..., cuando se creó Puertos del Estado, cuando se hizo la ley del año 1992. Y después de eso, fui presidente de una autoridad portuaria, Gijón, y secretario general de Transportes y, por último, secretario de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento y, posteriormente, incluso, presidente de Ineco, que es una ingeniería pública de la cual fui también, un año, presidente.

En estos momentos estoy jubilado y estoy a su disposición para contribuir a cualquier aclaración o pregunta que ustedes quieran preguntarme en relación con el proceso, con las limitaciones que a mi edad y con el tiempo que ha pasado, pues haya podido tener, desde el punto de vista de datos, etcétera.

Muy bien, pues, si les parece, empiezo mi intervención.

Cuando ocupé mi primer cargo en el Ministerio de Obras Públicas entonces, que era el director general de Puertos y Costas, la situación de las concesiones demaniales en el ámbito de costas era que se estaban aplicando unos criterios derivados de la Ley de Costas de 1988, que eran otorgar concesiones hasta 99 años. Esa era la referencia que se estaba utilizando entonces.

La valoración política de esta circunstancia, en ese momento, no fue positiva, porque 99 años es una cifra que esto lleva como consecuencia la sucesión de cuatro generaciones de los titulares de la concesión, y se llega a perder la memoria, el tracto documental y la memoria histórica. Y existen toda clase de problemas desde el punto de vista de la utilización de estos plazos tan dilatados.

Entonces, tuve el honor de colaborar y trabajar en los borradores y en el proyecto de Ley de Costas, que luego se convirtió en la Ley 22/1988, de Costas, una vez aprobado.

Entonces, en los criterios políticos aplicados en esta primera Ley de Costas después de la de 1928 esto fue, desde luego, reducir esos plazos, porque la ocupación del dominio público permite obtener ventajas de localización de las inversiones y reducir el coste de la inversión inicial en el valor del suelo con condiciones de uso exclusivo.

Superaban los plazos de amortización habituales en la planificación de cualquier negocio mercantil privado y, como decía antes, se produce muy probablemente una pérdida de trazado y de la memoria histórica

administrativa del expediente de concesión, siempre con ventajas o en beneficio del ocupante o concesionario. De hecho, y a título de ejemplo, pues en la tramitación posterior de los debidos expedientes se echaron en falta numerosos documentos que faltaban en los expedientes, transcurrido un cierto número de años.

Plazos concesionales más cortos favorecen, indudablemente, la competencia y la calidad de los servicios de acuerdo con las recomendaciones de la Unión Europea y de la Comisión Nacional de Competencia. Aunque, como veremos después, argumentando en contrario, se ha dicho en algunas de las normas aprobadas posteriormente que la ampliación de los plazos aumentan la competencia.

En la disposición transitoria de la nueva Ley de Costas se incluía un hecho que es: «Los espacios de la zona marítimo terrestre, playa y mar territorial que hubieran sido declarados de propiedad particular por sentencia judicial firme anterior a la entrada en vigor de la esta ley» —es decir, lo que se llamaban «enclaves» dentro del dominio público— «pasarán a ser titulares de un derecho de ocupación y aprovechamiento del dominio público marítimo-terrestre, a cuyo efecto deberán solicitar la correspondiente concesión en el plazo de un año a contar desde la mencionada fecha.

»La concesión se otorgará por 30 años prorrogables por otros 30, respetando los usos y aprovechamientos existentes sin obligación de abonar canon, y se inscribirá en el Registro.»

Es decir, que este es el contenido de la disposición transitoria que lo que hace es sustituir un derecho reconocido de propiedad, pues digamos, expropiarla, abonando como justiprecio una concesión durante 30 años sin cargo. Ese era el contenido de la propia disposición transitoria.

La ley decía: «En todo caso, el plazo de las concesiones que se otorguen a los bienes adscritos no podrán ser superiores a 30 años».

Esto se refiere..., los bienes de dominio público adscritos son los bienes de dominio público marítimo-terrestre que son solicitados por las diferentes comunidades autónomas para el desarrollo de sus propias actividades de puertos. El primer paso es solicitar la adscripción, y ese dominio público adscrito pasa a ser gestionado por las comunidades autónomas con algunas limitaciones de la legislación general, inicialmente de Costas que, como luego veremos, después de Puertos.

Las concesiones vigentes, entonces, por plazos superiores a 30 años se entenderán otorgadas por el plazo máximo de 30 años a contar desde la entrada en vigor de la Ley de Costas. La Ley de Costas entró en vigor en el año 1980, 30 años más es la fecha del 2018, concretamente el 28 de julio, que acaba de transcurrir, y que ha desarrollado una serie de nerviosismos relacionados con esta fecha concreta.

Es decir, que la propia ley convertía todos los plazos superiores a 30 años en 30 años a partir de la aprobación de la Ley de Costas.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado, mantiene..., remite el régimen de ocupación y utilización del dominio público portuario a la legislación de Costas, es decir, que la ley es una ley que regula los puertos de interés general, pero remite el régimen concesional al contenido de la propia Ley de Costas.

La Ley de Puertos del Estado no es de aplicación al dominio público adscrito en ese momento, cuando se aprobó, que se rige por la legislación de costas. Sin embargo, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Modificación de la Ley de Puertos del Estado, de la Ley de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante, aprobada a propuesta de un Gobierno del Partido Popular, establece expresamente el mismo plazo máximo de treinta años para las concesiones en puertos de interés general, desvinculando la determinación

de dicho plazo de la legislación de costas. Se establece, en ella se establece asimismo una posibilidad de prórroga de hasta treinta años, precisamente, para las concesiones más relevantes, que son los que tienen los plazos de caducidad de mayor duración. Esta Ley 62/1997, de Puertos del Estado, no es tampoco de aplicación al dominio público adscrito, que se sigue rigiendo por la legislación de costas.

A partir de ese momento se inicia —como veremos— un proceso legislativo donde se van intentando ampliar paulatinamente los plazos de las concesiones que sucesivos gobiernos, en este caso del Partido Popular, apoyan y —como vimos o como veremos—, por un lado, se modifica la legislación de costas que regula en general del dominio público marítimo-terrestre y, en un momento determinado, la referencia que se utiliza deja de ser la legislación de costas y pasa a ser la legislación de puertos, y, en ese momento, pues se modifica también la legislación de puertos para ir ampliando paulatinamente los plazos de las concesiones.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Palao, debe ir un resumiendo y acabando, ¿vale?

El señor PALAO TABOADA, EXDIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS DEL ANTIGUO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y EXSECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

—Sí, sí, cuando usted diga, presidenta.

En concreto, la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, pues amplía de treinta a treinta y cinco años los plazos concesionales y modifica también en ese tenor la cuantía de las prórrogas que se pueden otorgar, que, sumadas al plazo inicial, no pueden pasar de esos treinta y cinco años. El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, pues concreta, concreta el plazo máximo de treinta y cinco años para las concesiones en puertos de interés general y remite la regulación de las concesiones en el dominio público adscrito, lo remite a esa legislación de puertos, en sustitución de la legislación de costas, que era la que venía rigiendo hasta el momento.

La ley aparece en estos momentos, en el 2013, la Ley 2/2013, de modificación de la Ley de Costas, de Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, pues, introduce una ampliación sensible del plazo concesional. Se trata de una ley profundamente privatizadora, que da una respuesta positiva a las demandas de los intereses privados más soeces e introduce modificaciones radicales en los plazos máximos de las concesiones, pasando de treinta-treinta y cinco años a setenta y cinco años, cada vez más cerca de los noventa y nueve años de los que partimos en la legislación de 1928, utilizando como referente sus propios anteriores hallazgos legislativos y que protegen bienes esencialmente diferentes desde el punto de vista de su utilidad pública, como son las aguas no marinas. Y todo esto, como siempre, con el argumento falaz de una supuesta protección jurídica de los bienes de dominio público litoral, que se pretende conseguir beneficiando los intereses particulares en el uso privativo del litoral.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Palao, debe acabar. Es que tenemos otro grupo esperando para la intervención.

El señor PALAO TABOADA, EXDIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS DEL ANTIGUO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y EXSECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

—Pues yo puedo terminar aquí mismo, ¿no?

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, muchísimas gracias por su intervención. ¿Algún grupo va a formular alguna pregunta? Pues, si no hay preguntas, muchísimas gracias. Nos puede dejar por escrito la documentación que usted considere, y nosotros, y desde los grupos, la estudiamos.

El señor PALAO TABOADA, EXDIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS DEL ANTIGUO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y EXSECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

—Bueno, esto..., no tengo un texto preparado para esta intervención, ¿no?, es decir, que yo he traído papeles, y por eso he estado pasando hojas, y, entonces, no estoy en condiciones de dejarles un documento —digamos— al que se ciña la intervención, ¿no? De modo que, si han tomado taquigráficamente lo que he dicho, pues, seguramente eso les podrá dar una idea más o menos del contenido de la intervención.

Y ahora, si ustedes tienen alguna pregunta o alguna cuestión que yo pueda aclararles, entonces estoy a su entera disposición.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No, lo he preguntado y no tienen, no tenemos preguntas, así que muchísimas gracias por su intervención.

El señor PALAO TABOADA, EXDIRECTOR GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS DEL ANTIGUO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y EXSECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL ANTIGUO MINISTERIO DE FOMENTO

—Pues, muy bien.

Bueno, pues, muchísimas gracias, ¿eh?

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, buenas tardes.

Le damos la bienvenida a la representante del Ayuntamiento de Torrox, la señora Estrella Vidas.

Ah, es que ha habido una confusión, porque nos dijeron que no iba a asistir usted.

Bueno, pues entonces bienvenida a la señora Ruiz Gálvez, teniente de alcalde de El Morche, municipio de Torrox.

Pues nada, tiene diez minutos para su intervención, ¿de acuerdo?

Pues muchísimas gracias, y cuando usted quiera.

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—Bueno, pues, buenas tardes a todos.

Mi comparecencia es en calidad de representación del Ayuntamiento de Torrox, del que soy portavoz del Gobierno, ahora mismo ostentado por el Partido Popular, grupo del cual también soy la portavoz.

En primer lugar, gracias por recibirnos, por darnos este turno de palabra. La verdad es que nos da alegría porque, bueno, el mero hecho de escuchar hablar de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, dada la paralización que la Junta mantiene en este asunto, pues ya es algo positivo, ¿no? Pero también nos deja un sabor muy agri dulce, que, bueno, el único motivo de esa modificación, de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, sea relativa al aumento o a los plazos de las concesiones, a la aclaración de las concesiones.

Sin embargo, no podíamos desaprovechar este turno de palabra, como ya decía, para reclamar y para que no caiga en el olvido el puerto deportivo de Torrox-Nerja, una labor a la que también, pues contribuyen..., y desde aquí queremos darles las gracias a compañeras como son la parlamentaria por el Partido Popular de Málaga, Patricia Navarro, o la portavoz del PP andaluz, Carmen Crespo, que recientemente, pues traía con una pregunta el tema a esta Cámara.

La verdad es que muchas veces, cuando se habla del puerto deportivo de Torrox-Nerja, parece que se está hablando de una utopía, pero no es así: el puerto deportivo de Torrox es un incumplimiento, un gran incumplimiento por parte de la Junta de Andalucía. Es una deuda histórica, y podríamos decir que es histórica porque de este puerto se viene hablando desde la década de los noventa. Pero bueno, para que no nos vayan a llamar exagerados, podemos constreñir la fecha en la que esa deuda se contrae formalmente, y esa fecha es en el año 2007, cuando la Junta de Andalucía anunciaba a bombo y platillo que tenía un proyecto ya terminado, valorado en 33 millones de euros. Se hacían eco de la noticia todos los diarios de Andalucía; El diario *Córdoba* decía que el puerto deportivo de Nerja-Torrox se construiría en el 2008. Lo presentaba la consejera de Obras Públicas y Transportes, Concepción Gutiérrez; era una nueva instalación náutica, valorada en 33 millones de euros, con más de 500 puntos de atraque.

Al año siguiente, con cierta tristeza —fijaros, al año—, ya había artículos, como el de *La Opinión de Málaga*, que decía: «El puerto de La Axarquía suma ya más de un año de retraso». Un año, y ya lo consideraban un retraso, ¿no? Decía que, pese que al proyecto de obra ya había sido presentado, el estudio de impacto medioambiental requerido aún permanecía en fase de tramitación.

Esta noticia es del 21 de noviembre de 2008; ha pasado ya una década y seguimos sin escuchar hablar del puerto deportivo de Torrox-Nerja, ¿no?

Pero no nos tenemos que ir tan lejos; apenas en el 2015, y con la elaboración de ese Plan Director de 2014-2020, nos encontrábamos con titulares como el del *ABC* de Andalucía, de 3 de enero de 2015, que lo titulaba como «Portazo de la Junta a los puertos deportivos. La Consejería de Fomento frena la construcción de estas instalaciones con dinero público y la ampliación de atraques».

Esto era de nuevo un varapalo para el puerto de Torrox, que llevaba ya pues un retraso de bastantes años de incumplimientos, y se decía claramente en este plan director que no se iban a hacer puertos nuevos; por tanto, que no se iba a hacer el puerto de Torrox.

De hecho, en el capítulo de planeamiento territorial, se decía exactamente: «En cuanto a la instalaciones náutico-deportivas, las intervenciones serán prioritariamente de mejora o ampliación. Las nuevas instalaciones, si las hubiera, correrán por cuenta de la iniciativa privada».

Esta última frase de este capítulo de planeamiento territorial del Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020 es una frase demoledora. Esta frase es la que nos estaba diciendo que la Junta de Andalucía no pensaba hacer inversión alguna en este puerto deportivo que ellos mismos habían anunciado, como ya decía, con un presupuesto de 33 millones de euros.

Y, señores, el pueblo de Torrox y toda la comarca de La Axarquía se pregunta qué ha pasado con esos 33 millones de euros que ustedes tenían previstos para nuestro puerto, ¿dónde están esos millones?

Y también nos preguntamos el porqué del cambio de opinión, por qué hace unos años la Junta de Andalucía pensaba invertir 33 millones de euros en nuestro pueblo y en toda la comarca y por qué, con el paso de los años, ustedes han decidido que no van a invertir un solo euro, que si tiene que haber alguna inversión, que sea privada.

Nosotros, además, es que ya especialmente nos preguntamos el porqué del ensañamiento de la Junta de Andalucía para con nosotros, para con el pueblo de Torrox y con la comarca de La Axarquía.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, se debería de ceñir a la modificación de la ley.

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—Estamos hablando de la deuda del puerto deportivo y a colación, pues hablo también de otras deudas, como es la del Palacio de Justicia. La Junta de Andalucía tuvo una cesión por parte del Ayuntamiento de Torrox, hace más de veintitrés años para que, provisionalmente, ubicara a los juzgados —una competencia que es de ellos— en una casa de la nobleza, de la burguesía torroxera del siglo XIX. Han pasado más de veinte años y la Junta Andalucía sigue con esa deuda de no construirnos un palacio de justicia, y los trabajadores están en sitios indignos. Y al igual que eso, como decía, pues se suma esta deuda del puerto deportivo.

Y, bueno, no solamente me gustaría hablarlo en voz del pueblo de Torrox, sino de los municipios que nos rodean: también de Nerja, lógicamente, pero también de Algarrobo, de Rincón de la Victoria, de pueblos como Frigiliana, como Vélez-Málaga.

Son municipios de la Costa del Sol Oriental, muchos de ellos que viven todavía de la agricultura, pero que cada día más viven del turismo. Y para nosotros sería muy importante alcanzar un turismo de calidad, y para eso necesitamos que la Administración andaluza invierta en nosotros y una inversión clara sería ese puerto deportivo que, además, ellos ya lo tienen más que redactado. ¿Y cuál es la respuesta? Que no van a invertir, que invierten de forma privada.

Bueno, parece que no les interesa que la comarca de La Axarquía progrese, parece que es mejor que los pueblos de La Axarquía se mantengan en otro nivel; a lo mejor así, pues es más beneficioso para para el Gobierno socialista.

Miren, hace tan solo unos días —y está en el portal de la Junta de Andalucía— se anunciaba con un bonito titular que la Junta Andalucía va a invertir 542 millones para medidas de fomento de la calidad en el empleo hasta 2019. Más de 500 millones de euros...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, vuelvo a insistirle...

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—... para crear el empleo. Lo voy a enlazar.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—..., señoría, que enlace con la modificación de la ley. No estamos aquí para hablar concretamente de lo que usted está...

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—Lo enlace con nuestro puerto. A lo que iba es...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Así que, por favor, se lo pido por favor.

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—A lo que iba era a concretar que hay un capítulo en este plan que habla de las políticas activas de empleo, para lo que se van a dedicar más de 200 millones de euros.

Y les decía, señorías, que esto yo lo iba a enlazar al tema del puerto. Porque nosotros creemos que sí, que está muy bien elaborar planes, modelos formativos. Pero nosotros creemos que es hora de que el dinero

de los andaluces se dedique a cosas tangibles, no tantos planes. Y si al empleo se quieren referir, creemos que sería un éxito asegurado la construcción de este puerto deportivo, porque eso sí que generaría puestos de empleo. Por tanto, de eso más de 500 millones de euros, recapaciten ustedes y destinen esos 33 millones de euros que nos tienen prometidos, hace más de 10 años, a Torrox y a Nerja, y será una creación de empleo seguro.

Yo creo que no es necesario que esgrima los argumentos a favor de la creación de un puerto deportivo. Yo creo que a lo largo de esta tarde en esta comisión todos esos argumentos van a quedar patentes. Con un puerto deportivo estaríamos hablando de que se generaría construcción de viviendas de alta calidad. Estaríamos hablando de un turismo sostenible, porque está asociado a un deporte como es la náutica, a un deporte como sabemos todos que va asociado a un alto poder adquisitivo, lo cual supondría una importante aportación a la riqueza de toda la comarca de la Axarquía. Se crearían nuevos negocios, hosteleros, comerciales, y con ellos sería un inmenso nicho de creación de empleo.

Simplemente, por nuestra parte, decir que aquí nos van a encontrar, que el Ayuntamiento de Torrox desde que está gobernado por el Partido Popular, con nuestro alcalde Óscar Medina, se está demostrando una alta lealtad institucional y una intensa cooperación y coordinación con todas las administraciones, incluso con la Junta de Andalucía, con la que recientemente hemos puesto solución a ese centro de salud de El Morche, ante la necesidad de nuevos médicos. Y la Junta nos pedía un nuevo espacio. Ha sido el ayuntamiento el que se ha comprometido a la búsqueda de un solar, a una construcción y a unas obras valoradas en medio millón de euros. Somos nosotros los que hemos querido correr con ese gasto para que, a cambio, la Junta de Andalucía pueda asistir de personal al nuevo centro de salud. Por tanto, la cooperación y la coordinación entre administraciones están demostradas. Y nosotros queríamos aprovechar este turno de palabra para decir que estamos dispuestos a trabajar codo con codo con la Junta, y por supuesto para que el puerto deportivo de Torrox-Nerja no caiga en el olvido. Para eso era nuestra intervención de hoy.

Muchas gracias.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ruiz.

¿Algún grupo tiene alguna pregunta que hacer?

El Grupo Socialista, su portavoz, la señora Rubiño.

Cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—Sí. Muchas gracias.

En relación a esta comparecencia para la Proposición de Ley relativa a la modificación de la Ley 21/2007, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, quería preguntarle qué le parece en concreto el punto 2 de la disposición transitoria séptima, que además afecta en concreto a uno de los puertos de Málaga, de una de los puertos más importantes. Y si considera que esta modificación de la proposición legisla-

tiva entra en conflicto con la ley estatal básica, como sí han dicho alguno de los comparecientes anteriores. Pero sobre todo me interesa el punto 2.

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—Pues mire, yo le podría contestar.

Soy letrada, y la verdad es que con una simple lectura le podría contestar, pero como vengo en representación de Torrox, es una lástima que yo no me pueda atrever a hablar de concesiones cuando ni siquiera tenemos construido el puerto. Cuando la Junta de Andalucía nos construya el puerto deportivo Torrox-Nerja, pues entonces yo ahondaré más en la legislación del mismo.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues, muchísimas gracias, señoría.

Con esto damos por terminada su intervención. Y nada, muchas gracias.

Si tiene alguna aportación que dejarnos, nos la deja.

La señora RUIZ GÁLVEZ, TENIENTE ALCALDE DE EL MORCHE (MUNICIPIO DE TORROX)

—Muchas gracias a ustedes.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, vamos a suspender la sesión hasta las 19:05 horas. ¿Vale? Gracias.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenas tardes y bienvenidos a esta Comisión de Fomento.

Damos la bienvenida a Clubes Náuticos de Andalucía. Y para ello va a tomar la palabra don Luis Enguita. Tiene un tiempo de diez minutos. ¿De acuerdo?

El señor ENGUIA MELENDO, REPRESENTANTE DE ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Creo que es suficiente.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

Cuando usted quiera.

El señor ENGUIA MELENDO, REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Buenas tardes, señores y señoras diputadas. Mi nombre es Luis Enguita, soy gerente de la Asociación de Clubes Náuticos de Andalucía. Representamos a 24 clubes náuticos de todo el litoral andaluz, con más de 5.000 atraques y más 17.000 asociado.

Asimismo, pertenecemos a la Federación de Asociaciones de Clubes Náuticos, de la que somos miembros de su junta directiva, y donde están representadas todas las comunidades autónomas peninsulares con litoral, más las insulares, Baleares y Canarias.

Los clubes náuticos somos entidades sin ánimo de lucro, y reconocidos por ley como de interés social. Además de la actividad propia, de la náutica deportiva y de recreo, gestionamos escuelas deportivas en diferentes modalidades, entre las que destaca la vela, remo, piragüismo y pesca.

Indicar que, en estas escuelas se han gestado los mayores logros del olimpismo español: más del 35% del medallero del olimpismo sale con origen en las escuelas náuticas, y en los clubes.

También queremos destacar que más del 70% de las embarcaciones de nuestros asociados son de una eslora inferior a ocho metros; es decir, barcos pequeños, acordes con el carácter social y sin ánimo de lucro que representamos.

Nuestra presentación viene dividida en dos partes: la primera, donde vamos a tratar las principales problemáticas, y la segunda, las demandas, que, adaptadas al tiempo que tenemos, las hemos reducido y las hemos priorizado. Entre las problemáticas, la primera que tenemos es la inseguridad jurídica. Esto viene dado por el elevado número de modificación y derogación de normas en un periodo aproximado de seis años o inferior; corto periodo de vigencia de las concesiones con respecto a la normativa estatal —estamos hablando de 30 años contra 50, como ustedes bien saben—. A la fecha de hoy, no está resuelta la concesión de los títulos vencidos; en nuestro caso, ponemos, por ejemplo, los títulos de Adra y Roquetas de Mar.

Segundo punto. El elevado régimen de tasas, que asfixia la economía de los clubes y, en alguno de los casos, llega a suponer el 40% del presupuesto. Además, no se contemplan en estas tasas la problemática de las mareas de la zona atlántica, que provoca mayores zonas de ocupación, que llegan a ser hasta tres veces superior a la del Mediterráneo, en algunos casos. La diferencia de marea viene a suponer, en algunos puntos, más de tres metros de altura.

Tercer punto. Relación Administración-administrado, donde destaca negativamente el alto nivel de recursos contra las elevadas tasas concesionales. También es de reseñar, en algunos puertos, la bajada de tarifas en los puertos gestionados por la Administración y, a la vez, subida de la tasa para el administrado; lo cual, a nivel de competencia, nos deja bastante mal.

Servicio de vigilancia y policía, que encomienda la ley a la Administración portuaria, y no se llega a materializar; motivo por el cual, el desarrollo normal de la explotación de las instalaciones se ve afectado. Ejemplo: fondeos ilegales en los accesos a los puertos deportivos, abandono de embarcaciones, robo de barcos dentro de la zona portuaria, inexistencia de control de los fondeos ilegales, que no pagan tasas ni contribuyen al mantenimiento de los balizamientos ni de los dragados; dragado de zonas de servicios portuarios; problema tanto de calado, en los canales de navegación, como de las zonas de acceso de algunos puertos; deficiencias que tan importante es corregirlas como hacerlo en tiempo y forma. En algunos casos, se han corregido, pero se ha tardado año, año y medio o dos años en corregir. Es un problema bastante grave para los usuarios.

En cuanto a las principales demandas. Los clubes deportivos somos elementos dinamizadores del deporte, turismo y economía local, por lo que, entendemos, se debería coordinar, a través de la Agencia Pública de Puertos, la relación con otras consejerías como, por ejemplo, Turismo, Deporte y Educación, mediante la firma de convenios que permitan una mayor difusión de la actividad náutica y el acceso a mejoras en la calidad de nuestros servicios. Sería conveniente el establecimiento de una norma de calidad, propia de todos los clubes dependientes de Puertos de Andalucía, que garantice unos estándares, habilitando las correspondientes vías de financiación y subvención. Hoy en día, cada puerto es diferente, tanto por la antigüedad de su fundación como por el escaso mantenimiento o por el escaso avance en tecnología. Contamos con presupuestos limitados, que les puedo decir que, entre tasas y gastos de personal, normalmente, suele estar entre el 60 y el 70% del presupuesto, lo que hace que prever esas modificaciones en algunos casos sea costoso.

Segunda demanda. Elaborar una normativa a largo plazo que dé seguridad jurídica y permita acometer planes de mantenimiento o inversión adecuado de las instalaciones.

Tercer punto. Régimen de tasas adecuado, teniendo en cuenta el carácter social y las actividades deportivas de gran importancia en el término municipal donde se ubican los clubes, y dónde se contempla, además de la problemática de la zona, con posibles índices correctores.

Aplicación de bonificaciones en las tasas propias de la concesión, para el fomento y desarrollo de las escuelas deportivas. Esto, en otras comunidades autónomas ya está establecido, con unos baremos de puntuación que tienen en cuenta el número de escuelas deportivas, las modalidades, número de deportistas federados, y convenios también con Educación, donde se incluye la materia náutica dentro de las materias extraescolares de los propios centros educativos. De hecho, a nivel privado, y a iniciativa de los clubes, pues llegamos a acuerdos con los ayuntamientos, organizamos jornadas... Pero no está regulado. Esto nos gus-

taría que, en toda la zona del litoral andaluz, pues estuviera regulado como fomento del deporte, que es, al fin, nuestro objetivo social.

Continúo: plan de mantenimiento de obras del dragado de acceso a zonas de servicios portuarios. Aquí tenemos un ejemplo muy negativo, como es la ría de El Rompido, donde hay seis instalaciones náutico-deportivas, con un total de más de 1.500 atraques, y que no tienen un canal de acceso estable durante todo el año. Con lo cual, muchas veces se encuentran bloqueados en su salida al mar, porque solamente hay un canal de acceso y se encuentran bloqueados.

Entonces, la única manera de corregir esto, como otras situaciones menos graves, es no solamente dragando, sino establecer un plan de mantenimiento que reduciría el coste de los dragados y habilitaría que el canal fuera permanente.

Y, por último, formar parte, a nivel consultivo, como asociación de clubes, del órgano de gobierno de la Administración portuaria, como ya existe en otras comunidades autónomas. Con esto se mejoraría notablemente la relación y se aportaría, de primera mano, las inquietudes de los clubes y la problemática del sector. Esto hay comunidades, como Galicia, Baleares, Canarias —creo que Murcia también—, que forman parte de Puertos de Galicia, o de Baleares, a nivel consultivo... Y las relaciones, no solamente con la consejería de la que dependen, sino con otras, como pueden ser Turismo o Educación, son bastante fluidas. Esto ayuda mucho y, además, se transmiten los problemas y las inquietudes —no solamente problemas, porque muchas veces son inquietudes de mejora— de primera mano, y funciona bastante bien. Nosotros, por nuestra posición en la Confederación, solemos fijarnos de aquello que más nos gusta, y de lo que funciona bien en otros sitios.

Y hay que decir que tenemos comunidades donde sentimos envidia sana de la buena relación que existe entre las diferentes consejerías y las asociaciones de clubes y los clubes náuticos.

Entonces, nuestras diferentes visitas y reuniones con la agencia pública, pues bueno, pues así lo hemos transmitido: es verdad que somos..., bien recogidas nuestras inquietudes, pero por las razones que sea, esto no se llega a formalizar, ni llega a cuajar, y sí nos gustaría que esas relaciones fueran, aparte de fluidas, efectivas.

Y, por nuestra parte, poco más que exponer. Quedo a disposición de ustedes para cualquier pregunta que me quieran realizar.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchísimas gracias.

¿Tenéis alguna pregunta que hacer? ¿Sí?

Pues la portavoz del Grupo Socialista, la señora Rubiño, le va a formular la pregunta.

Cuando usted quiera.

La señora RUBIÑO YÁÑEZ

—¿Qué tal? Buenas tardes.

Quería preguntarle, en relación a esta modificación, qué valoración hacen ustedes, desde la Asociación de Clubes Náuticos, de la modificación de la ley.

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

—Vamos a ver, nosotros, es algo que estábamos deseando, porque como una de las peticiones, una de las demandas que nosotros traemos es elaborar una norma jurídica a largo plazo.

[Intervenciones no registradas.]

Pero, en cuanto al contenido, en cuanto al contenido, yo no soy jurista. Pero para eso nos lo hemos traído y, si no te importa, él te comenta mejor.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sin ningún problema, cuando usted pueda.

El señor QUILES LAVANDERA, REPRESENTANTE DE LA ASOCIACIÓN CLUBES NÁUTICOS DE ANDALUCÍA

—Buenas tardes.

Bueno, la valoración, como él bien ha dicho, no afecta..., esa disposición transitoria no afecta a los clubes náuticos, porque son de muy reciente constitución en comparación con las concesiones de las marinas deportivas, pero una valoración que sí puedo hacer, porque soy estudioso del tema, es que esa disposición transitoria, teniendo un informe contrario de Puertos del Estado, considero que, una vez que se apruebe, pues, obviamente, será impugnada. ¿Por qué? Pues, porque a Puertos del Estado ni al órgano central le interesará que tú tengas concesiones administrativas mucho más a largo plazo que las estatales, sobre todo, teniendo en cuenta que las concesiones estatales son de interés general, han costado muchísimo más dinero —las terminales de pasajeros, de contenedores y demás—, que un simple puerto deportivo.

Obviamente, yo, si fuera Puertos del Estado, lo recurriría. Por contra, se habla mucho de la interpelación al efecto 2018, que si afecta, que si no afecta, que si para arriba, para abajo. Mi interpretación: no afecta a los puertos deportivos —en este caso, a las marinas deportivas—. En el caso de que afectara, está regulado por reglamento, porque la Ley de Costas no hace ninguna referencia, es el propio reglamento el que hace referencia a ese posible sesgo de ese derecho concesional. Y, en cualquier caso, te tienes que remitir a la normativa sectorial andaluza, que no te hace ningún tipo de referencia a ese tipo de concesiones.

Dense cuenta que esas concesiones, cuando se otorgaron en el año 1976, estaban bajo el amparo de la normativa estatal. Con el decreto de transferencia, se transfirieron a la comunidad autónoma, pero cayeron en un olvido normativo: nadie las reguló, ni la normativa estatal ni la autonómica.

Y ahora, bueno, la Ley de Costas. La Ley de Costas se creó en su momento, pues para proteger el dominio público marítimo-terrestre, no el portuario, que el portuario es una especialidad del dominio público marítimo-terrestre, pero no tiene nada que ver una cosa con la otra.

Con lo cual, entiendo yo que, si por suerte, no se aprueba esa disposición transitoria, lo mismo no la impugnan. Y si no se hace nada, lo mismo no ocurre nada; esa es mi opinión.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Nada, muchísimas gracias.

Una vez terminada la intervención, pues nos podéis dejar, si tenéis algún argumento por escrito o queréis dejarnos algo, para seguir trabajando.

Estupendo, pues nada, pues muchísimas gracias.

[Receso.]

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada, buenas tardes. Le damos la bienvenida a la Unión de Consumidores de Andalucía. Va a tomar la palabra el señor Moreno por un tiempo de 10 minutos.

El señor MORENO RODRÍGUEZ, PRESIDENTE DE UNIÓN DE UCA-UCE

—Creo que seré más breve, porque...

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, lo que usted necesite.
Muchísimas gracias.

El señor MORENO RODRÍGUEZ, PRESIDENTE DE UCA-UCE

—Muchísimas gracias.

Agradecer, en primer lugar, desde la Unión de Consumidores a esta comisión, la oportunidad que sistemáticamente hace el Parlamento de Andalucía —nos brinda como agentes económicos y sociales— el comparecer y trasladar nuestra opinión, nuestros criterios, respecto a las actuaciones o a la actividad parlamentaria de esta Cámara.

Decir, en primer lugar, desde la Unión de Consumidores de Andalucía, que observamos que la modificación legislativa que se plantea está en el marco de las previsiones de nuestro Estatuto de Autonomía y de las competencias que se le asignan en materia de puertos a nuestra comunidad autónoma.

Por tanto, entra dentro de la normalidad de puertos que no tengan la calificación de interés general del Estado que tienen competencia estatal. Por tanto, ahí no hay ninguna objeción que formular.

Como segunda consideración, desde la Unión de Consumidores, nos sumamos a algunas de las críticas que se han vertido en el sentido de que, probablemente, hubiera sido deseable un procedimiento normativo de carácter ordinario, lejos de la urgencia y del apresuramiento que este proceso está suponiendo, es decir, lo decimos porque evidentemente había un horizonte que planteaba la necesidad de reaccionar, porque sabíamos que el tiempo llegaba y que había que tomar medidas sobre el asunto y se ha esperado hasta el último momento.

Ello, lógicamente, en detrimento de un mayor sosiego en el análisis de las posibles alternativas que se podía plantear la comunidad autónoma respecto a los puertos, pero también de una mayor participación de otros agentes, legítimamente implicados, en este tipo de procesos normativos. Y estoy hablando del Consejo Consultivo, del Consejo Económico y Social, de los propios servicios jurídicos de la Junta de Andalucía, que hubieran permitido —de alguna manera— tener en cuenta que la decisión que se tome esté tomada con absoluta garantía.

Somos conscientes, como tercera consideración, de que es un debate no pacífico, es decir, que tiene algunas aristas desde el punto de vista constitucional y desde el punto de vista de la competencia, pero tomando en consideración el amplio consenso que conocemos —con el que esta norma llega a la Cámara

andaluza—, nosotros nos vamos a sumar a ese consenso, en el sentido de que era necesario tomar una decisión y hacer una actuación al respecto, y que, por tanto, lo que cabía era plantear este tipo de actuaciones.

En cualquier caso, nos sumamos a ese consenso desde la perspectiva de entender que había intereses en juego que podían afectar a usuarios, a concesionarios, a las propias administraciones; al propio interés turístico que la Comunidad Autónoma andaluza pueda tener con el correcto funcionamiento de sus puertos..., pero echamos en falta —aunque nos sumamos a ese consenso— que se hubiera aprovechado la oportunidad, como han hecho otras comunidades autónomas. Y nos referimos, por ejemplo, al modelo balear, en el sentido de haber aprovechado la ocasión, como para haber comprometido un escenario de mayores inversiones en esos puertos de Andalucía o haber planteado un escenario de incremento de las tasas portuarias, de forma tal que esa riqueza que genera ese sector estratégico del turismo de embarcaciones también repercutiera favorablemente en el conjunto de la sociedad. En cualquier caso, nos sumamos al consenso de esta Cámara, en el sentido de entender que era una necesidad urgente abordar esta cuestión.

Respecto a las previsiones de la última consideración —la cuarta consideración—, respecto a la previsión de la disposición transitoria séptima, en el sentido de que con independencia de los plazos, habría un plazo máximo de 75 años. A nosotros nos parece correcto que se tome esa decisión de establecer un plazo máximo. En cualquier caso, lo consideramos elevado. Se ha optado por lo que llamamos el modelo canario —la misma decisión que tomaron en Canarias— son las dos comunidades que han tenido que intervenir en este tipo de procesos —tienen un amplio escenario turístico y de infraestructuras de carácter portuaria de estas características—, pero los 75 años nos parece una auténtica barbaridad, teniendo en cuenta que, a lo mejor, se podía haber quedado en 60 y que hubiera permitido retomar esa crítica respecto a las formas que, desde Unión de Consumidores, hemos formulado.

En cualquier caso, apoyamos la iniciativa, somos conscientes de que hay un amplio consenso con el que llega este texto a esta Cámara. No era el escenario que nos hubiera gustado —desde el punto de vista de la participación y del proceso normativo—, pero nos parece que había que buscar una solución a un sector estratégico y a unas demandas, y a una serie de situaciones comprometidas —por un escenario de previsiones— que si no se respetaban pues, podía generar, también, problemas adicionales, como nos consta que se están planteando desde algunos ayuntamientos, desde algunas instalaciones portuarias de Andalucía. Y nada más.

En cualquier caso, a pesar de lo apresurado de este tipo de comparecencias, yo he traído copia de nuestras aportaciones para que la tengan, cada uno de los grupos parlamentarios, y puedan analizarlas con mayor detalle.

Y nada más.

A su disposición para cualquier consulta o ampliación de información.

La señora SERRANO REYES, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pues nada. Muchísimas gracias por su intervención.

¿Alguna pregunta? ¿No?

Pues nada. Muchísimas gracias.

