



**DICTAMEN 2/1999  
DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL,  
PRECEPTIVO, SOLICITADO POR EL GOBIERNO DE CANARIAS,  
SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANARIAS.**

**D**e conformidad con las competencias atribuidas al Consejo por la Ley 1/1992, de 27 de abril, previa tramitación de la Comisión Permanente de Trabajo de Política Fiscal y Comercial y de Relaciones con la U.E., y de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento de Organización y Funcionamiento, Decreto 312/1993, de 10 de diciembre, el Pleno del Consejo Económico y Social aprueba por unanimidad, en sesión del día 25 de marzo de 1999, con los requisitos que establece el artículo 10.1.c) de la precitada Ley 1/1992, de 27 de abril, el siguiente,

## **D I C T A M E N**

### **I. ANTECEDENTES**

- 1.- El día 5 de marzo de 1999, el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1, de la Ley 1/1992, de 27 de Abril, de creación del CES, solicita del Consejo, por el procedimiento de urgencia, el correspondiente dictamen previo sobre el **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias**, en cumplimiento de lo establecido, según se indica en la solicitud, en el artículo 4.2 a) de la Ley citada.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.3, de la Ley 1/1992, de 27 de abril, el dictamen habrá de ser emitido en el plazo de 15 días, contados desde la fecha de la solicitud formulada.

- 2.- A tenor de lo dispuesto en el artículo 5.2 de la misma Ley 1/1992, citada, con la solicitud de dictamen se acompaña la siguiente documentación:
  - Certificación del acuerdo del Consejo de Gobierno. Sesión celebrada el 25 de febrero de 1999.
  - **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias.**

### **Exposición de Motivos**

#### **Título Preliminar. Disposiciones Generales.**

Capítulo I. Objeto de la Ley.

Capítulo II. De los Puertos e instalaciones portuarias de Canarias.

#### **Título I. Del Régimen Jurídico de los Puertos de Canarias.**

Capítulo I. Delimitación del dominio portuario.

Capítulo II. Planificación y construcción de los puertos.

Capítulo III. Instrumentos de articulación entre el planeamiento urbanístico y el planeamiento portuario.

**Título II. De la Organización Portuaria de Canarias.**

- Capítulo I. De la entidad "Puertos Canarias".
- Capítulo II. Objeto y funciones.
- Capítulo III. Órganos.
- Capítulo IV. Régimen financiero, presupuestario y patrimonial.
- Capítulo V. Régimen de personal.

**Título III. Del régimen de prestación de los Servicios Portuarios.**

- Capítulo I. Definición de servicios portuarios.
- Capítulo II. Régimen económico de la prestación de los servicios portuarios.

**Título IV. Concesiones y Autorizaciones Portuarias.**

- Capítulo I. Régimen de utilización del dominio público portuario.
- Capítulo II. Régimen económico financiero de la ocupación del dominio público portuario.

**Título V. Régimen de los Puertos Deportivos y Urbanizaciones Marítimas.**

- Capítulo I. Disposiciones Generales.
- Capítulo II. Del Plan de Puertos Deportivos e Instalaciones Náutico-Recreativas.
- Capítulo III. Planeamiento urbanístico y construcción de los puertos deportivos.
- Capítulo IV. De la gestión y explotación de los puertos deportivos.
- Capítulo V. De la explotación de puertos y dársenas deportivas construidas por la Comunidad Autónoma o por los Cabildos Insulares.
- Capítulo VI. De las Urbanizaciones Marítimas.

**Título VI. Infracciones y sanciones.**

- Capítulo I. Infracciones.
- Capítulo II. Sanciones.

- Disposición adicional primera.
- Disposición adicional segunda.
- Disposición adicional tercera.
- Disposición transitoria primera.
- Disposición transitoria segunda.
- Disposición final primera.
- Disposición final segunda.

- 3.- La Secretaría General del Consejo informa sobre la admisión a trámite de la solicitud del dictamen. No obstante precisar, si bien es cierto que el nuevo texto de **Anteproyecto** remitido para dictamen refleja la verdadera voluntad política del Gobierno en relación con la regulación legal de las materias objeto de dicho proyecto normativo, lo que no se cumplía en relación a un primer Borrador de Anteproyecto conocido por el Consejo, también lo es que, reproducida ahora la solicitud de dictamen por el trámite de urgencia, esta no queda acreditada ni motivada, máxime cuando el nuevo texto ahora remitido introduce sustanciales modificaciones al que fue primer borrador conocido por el CES.
- 4.- El Presidente del Consejo, tal y como establece el artículo 28.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social, acuerda remitir la solicitud del dictamen previo y sus antecedentes a la **Comisión Permanente de Trabajo de Política Fiscal y Comercial y de Relaciones con la U.E.**, para la preparación del

Proyecto de Dictamen y su posterior valoración y emisión del Dictamen, en su caso, por el Pleno del Consejo.

5.- La Comisión competente celebró sesiones de trabajo los días 16, 22 y 25 de marzo de 1999. En la última de las sesiones de trabajo citadas la Comisión aprobó por unanimidad el Proyecto de Dictamen analizado por el Pleno.

En la primera de las sesiones de trabajo referenciadas, la Comisión competente adoptó entre otros los siguientes acuerdos:

- **Expresar el inconveniente que significa**, para el desarrollo de los cometidos atribuidos a la Comisión, **elaborar el Proyecto de Dictamen que habrá de conocer el Pleno por el procedimiento de urgencia, máxime cuando esta no se acredita suficientemente**.
- La complejidad del **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias**, sus evidentes repercusiones en el ámbito de los intereses económicos y sociales representados en el Consejo y la **conveniencia de proceder**, en consecuencia, a un examen detallado de los aspectos materiales y de oportunidad política en relación a dicho Anteproyecto de Ley, determinó se estableciera un **régimen de comparecencias** que facilitara el pronunciamiento respecto a dicho Anteproyecto de las Organizaciones representadas en el Consejo.
- Así, en la sesión del día 22 de marzo, se producían las siguientes comparecencias:
  - ◊ Director General de Obras Públicas, de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias, y personal técnico.
  - ◊ Autoridad Portuaria de Tenerife.
  - ◊ Autoridad Portuaria de Gran Canaria y personal técnico de la misma.
  - ◊ Otros expertos a propuesta de las Organizaciones representadas en la Comisión.

## II. CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANARIAS.

1. El **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias** sometido a dictamen del CES señala ya en su Exposición de Motivos el **carácter esencial que para la vida social y económica de Canarias significa su sistema portuario**, que ha permitido tradicionalmente garantizar la movilidad de los ciudadanos, satisfacer en gran medida las necesidades de transportes de viajeros y dotar a los sectores pesqueros, comercial e industrial de las instalaciones e infraestructuras imprescindibles para las tareas de intercambio económico y tráfico de mercancías. **La configuración de Canarias como territorio insular incrementa las relaciones de dependencia de la comunidad política de los puertos e instalaciones portuarias**, además, de su correcto funcionamiento se derivan consecuencias inmediatas para el abastecimiento y calidad de vida de los ciudadanos canarios.

2. El **desarrollo turístico ha llevado consigo la aparición de puertos e instalaciones marítimas de carácter deportivo** infraestructuras que tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los

que se emplazan, señala la exposición de motivos del Anteproyecto de Ley que se dictamina.

3. En este contexto, se nos indica, **parece imposible continuar con una regulación estatal fragmentada, y en todo caso, supletoria**, que de respuesta a la necesidad de superar modelos sociales atrasados y que garanticen además el funcionamiento ágil, eficaz y flexible de las infraestructuras portuarias y su integración en el sistema de transportes.

4. **La Ley Orgánica 4/1996, de 30 de diciembre, por la que se reformó el Estatuto de Autonomía de Canarias**, atribuye **nuevas competencias** a la Comunidad en materia de puertos, **elevando su límite competencial hasta los puertos de interés general**. Resulta evidente, señala la exposición de motivos del Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias, que en este nuevo marco de asunción de competencias, **la Comunidad Autónoma de Canarias la tiene de manera completa sobre los puertos e instalaciones portuarias de su territorio, salvo los que hayan sido declarados de interés general**, por el procedimiento y requisitos establecidos en el artículo 5 de la **Ley 27/1992, de 24 de noviembre**, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **modificado por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre**.

5. El dinámico crecimiento de los puertos de titularidad de Canarias, que arroja cifras espectaculares en el tráfico de pasajeros y mercancía en general, exigiría, y ese es **uno de los propósitos del Anteproyecto de Ley** que se dictamina, **que se creen los instrumentos legales necesarios para fomentar e impulsar ese notable incremento de tráfico**. La **modernización de la estructura de administración y gobierno del sistema portuario autonómico**, se nos dice, es otra de las necesidades más acuciantes del sector. **Garantizar escrupulosamente los parámetros de calidad medioambiental** a la hora de prefijar los criterios para la localización de las infraestructuras de transporte en el territorio sería, para el **Anteproyecto de Ley** comentado, otro de los objetivos y finalidades. En este contexto parece evidente que **la nueva regulación legal pretendida aborde estas cuestiones con la pretensión de sintonizar con la sensibilidad jurídica y medioambiental que habría de quedar reflejada en los distintos Planes Insulares de Ordenación Territorial**.

6. El **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias** perseguiría también armonizar la necesaria **eficacia y rentabilidad del sistema portuario** canario con la necesidad de dar contenido a la **exigencia legal de traspasar o delegar competencias en favor de los Cabildos Insulares**.

7. **De la estructura del Anteproyecto de Ley.-** Tal y como ha quedado reflejado en el índice, el Anteproyecto **se estructura en siete títulos, cuatro disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, dos disposiciones finales y una disposición derogatoria**. El **Título preliminar** recoge **la nueva asunción de competencias** por la Comunidad de Canarias en materia de puertos, y procede a una **definición legal de los puertos e instalaciones portuarias**. El **Título I** regula la **delimitación física y jurídica de los puertos**, la **planificación y construcción** de nuevos puertos o la ampliación de los existentes, y la necesaria **articulación entre planeamiento urbanístico y territorial con la planificación sectorial portuaria**. Además establece **técnicas de coordinación** y soluciones compartidas para resolver los **eventuales conflictos que se plantean en la relación puerto-ciudad**, y entre el

encuentro de **las actividades urbanas y las actividades comerciales e industriales** que se desarrollan en nodos urbanos.

El **Título II** constituiría **el armazón del Anteproyecto de Ley**. Incluye, según los redactores, la mayor novedad: se trataría de la **configuración del organismo gestor de los puertos autonómicos como una Entidad de Derecho Público de la Comunidad Autónoma**. Su existencia vendría justificada por la conveniencia de **dotar de la necesaria agilidad al proceso de toma de decisiones** comerciales y de gestión en el ámbito de la actividad portuaria.

El **Título III** abordaría la **regulación de los servicios portuarios** siguiendo un tratamiento, en líneas generales, **semejante a la existente en el Estado y en otras Comunidades Autónomas**. De igual forma define los **elementos esenciales de las tarifas** dando cumplimiento al principio de reserva de ley en materia de prestaciones patrimoniales públicas. A este respecto el Anteproyecto trata de **configurar a estas prestaciones económicas de tal forma que incluyan una cierta rentabilidad que habrá de facilitar la amortización de las inversiones realizadas y la obtención de un cierto rendimiento económico**, objetivo último que deberían cubrir aquellas según la **política común de transportes**. En definitiva el Anteproyecto de Ley apuesta, al introducir esta estructura tarifaria, por **alejarse de la tradicional figura de las tasas** que responden al coste real del servicio.

El **Título IV** regula las **concesiones y autorizaciones portuarias**. A este respecto el Anteproyecto de Ley comentado **no introduce grandes novedades** porque la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal condiciona considerablemente el margen de disposición normativa que en esta materia tendría la Comunidad Autónoma de Canarias.

El **Título V** aborda la **regulación de los puertos deportivos y urbanizaciones marítimas**, el cuadro normativo regularía la construcción, dotación y gestión de estas instalaciones que, como ya hemos advertido anteriormente, van progresivamente **adquiriendo más importancia en la estructura turística y en la propia ordenación territorial**.

Finalmente el **Título VI** recoge **el catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones**. La pretensión del Anteproyecto de Ley que comentamos es que unas y otras **se constituyan como verdaderos mecanismos disuasorios de conductas** que pudieran perjudicar la conservación del dominio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos.

### III. OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANARIAS.

#### 1. Observaciones de carácter previo.

- 1.1. En relación a la **solicitud de dictamen previo por el procedimiento de urgencia**.- En opinión del CES si por el Gobierno de Canarias, peticionario de la consulta, se acuerda legítimamente el procedimiento de urgencia para cumplimentar el trámite conferido **esta debería motivarse** en la medida en que ello implica la sustitución del procedimiento normal (que incluye el plazo de 30 días para dictaminar) por otro

excepcional, cuya característica más relevante es, justamente, la reducción de los plazos. De tal forma que por el peticionario **se presenta la urgencia como elemento determinante y constitutivo del fin perseguido con la solicitud de dictamen previo: hacer efectiva la participación de los agentes económicos y sociales en el proceso de definición de las políticas públicas.** Finalidad que parece no es interesante o no podría ser de interés del Gobierno de acudir al procedimiento normal del artículo 5.3 en relación al 4.2, a), ambos de la Ley 1/1992, de 27 de abril, de Creación del CES de Canarias. **El Consejo con esta afirmación, por otro lado, reiterada en anteriores ocasiones, trata de expresar el rigor con que pretende atender el deber que le viene impuesto de exponer el parecer de las organizaciones económicas y sociales presentes en el mismo en torno a planes, programas generales de actuación y proyectos normativos (como es el caso) en relación a los intereses económicos y sociales que representan.**

- 1.2. **El desarrollo económico y social de Canarias** en las últimas décadas ha estado **ligado de manera especial al desarrollo de sus sistemas de infraestructuras concebidas como elemento multiplicador de los aspectos más directamente asociados a los valores de la propia localización estratégica del Archipiélago.**
- 1.3. Dos razones, de manera especial, explicarían el extraordinario papel de las infraestructuras y servicios del transporte marítimo en el desarrollo económico y social de Canarias: la **insularidad, ultraperifericidad y fragmentación territorial**, de un lado; la segunda, **el peso del subsector turismo en la estructura productiva del Archipiélago.** Todo ello ha determinado una **especial caracterización de Canarias donde los costes adicionales de accesibilidad**, cuando se sumaron a la insuficiente dotación de infraestructuras para el transporte de la comunicación, **representaron uno de los inconvenientes más serios para el desarrollo económico y social de Canarias.**
- 1.4. La conveniencia y necesidad de **atender la dotación de infraestructuras es aún mayor en el momento presente**, donde las actuales tendencias hacia la **globalización y liberalización de la economía mundial**, están teniendo un significativo impacto sobre el desarrollo y modernización de los sistemas de transporte marítimo y el modo en que se configuran las propias infraestructuras y sus servicios.
- 1.5. El Consejo Económico y Social de Canarias ha venido prestando una atención, especial, al modo en que se ha venido configurando la dotación e infraestructuras básicas para el transporte marítimo en Canarias. Así, ya desde la formulación del que fue el primer **Informe Anual sobre la situación económica, social y laboral de Canarias, 1992**, dejamos dicho que,

*“...La necesidad de atender a la dotación de infraestructuras es aún mayor en el momento presente en que Canarias **está definiendo un nuevo papel a jugar en el marco cambiante de las relaciones económicas y comerciales internacionales** y que aquél le lleva a **reforzar su renta de situación como frontera sur de Europa y puente de conexión tricontinental.** La necesidad de, al menos, **homogeneizar la densidad de infraestructuras con las de otras áreas de España y de Europa, a fin de igualar las condiciones de competencia en la perspectiva del mercado único, es imperiosa...**”*

- 1.6. El Consejo constató, entonces, que no obstante haberse advertido sustanciales avances registrados, Canarias presentaba **una insuficiente dotación de infraestructuras**, tanto desde el punto de vista de la cantidad como de la calidad. Esta insuficiencia, desde luego mayor en el caso de las infraestructuras de carácter avanzado, cada vez con mayor influencia sobre el desarrollo económico, **se constataban también en las de corte clásico**, tanto las ligadas de forma directa al proceso productivo como aquellas que satisfacían demandas sociales no necesariamente económico-empresariales.
- 1.7. Con el **Informe Anual sobre el año 1993 el CES llamó la atención sobre el hecho de que la inversión en infraestructuras en Canarias había estado, fundamentalmente, dirigida en los últimos cinco años ha atemperar los problemas derivados de la integración y articulación territorial** en los ámbitos de relación de Canarias con el resto del mundo (aeropuertos, puertos y comunicaciones), integración insular (carreteras) y, en menor proporción, integración regional. **Sin embargo el CES dejó dicho con este Informe Anual que,**

*“...Es preciso destacar la insuficiente y deficiente dotación de infraestructuras de transporte en las áreas metropolitanas de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, con un alto grado de incidencia negativa sobre sus usuarios, no sólo en términos de calidad de vida sino también de eficiencia empresarial.*

*En la medida en que, a diferencia de puertos y aeropuertos, las carreteras no generan ingresos directos, el Consejo muestra su preocupación por su posible deterioro, recomendando un esfuerzo especial en la gestión, conservación y mantenimiento de las mismas, así como en la gestión de la demanda, especialmente por el impacto medioambiental negativo de su construcción y uso”.*

Más adelante, **también señalamos**, que,

*“...En la medida en que, a pesar de las carencias señaladas, el principal esfuerzo inversor se ha venido dirigiendo hacia la dotación de infraestructuras que palien los problemas derivados de la discontinuidad territorial y región ultraperiférica, así como a la escasez de recursos naturales, el Consejo entiende que en la nueva fase que se inicia, se deben combinar las acciones ponderando los problemas derivados de la fragilidad y carácter estratégico del medio ambiente como el principal activo productivo de Canarias, así como los derivados del capital humano, dada la estructura poblacional joven y de escasa cualificación en nuestra región...”*

- 1.8. La eficacia en el **funcionamiento de las infraestructuras de los Puertos Canarios** y de la prestación de los servicios asociados a los mismos se presentan, pues, como **determinantes para la eficacia de funcionamiento general de la economía** con indudables **repercusiones en los niveles de generación de empleo y en el sistema general de determinación de los precios de consumo.**
- 1.9. Esta trascendental función económica y social de los Puertos Canarios explicó el que el CES decidiera elaborar un **dictamen, de los de iniciativa propia, sobre**

**“La Competitividad de los Puertos Canarios”**, finalmente aprobado en la sesión plenaria del Consejo del 5 de mayo de 1994.

El que es el **Dictamen 1/1994**, de iniciativa propia del Consejo, sobre **“La Competitividad de los Puertos Canarios”**, concluyó estableciendo una serie de recomendaciones y propuestas de actuación agrupadas en torno a cinco grandes apartados: en relación a la **liberalización y fomento de las competencias en las actividades y servicios portuarios**; en relación a las **normas sobre precios y transparencias en los mercados**; sobre **subvenciones a la explotación de servicios portuarios**; medidas de **apoyo a la inversión en infraestructura y para la mejora de la calidad de los servicios portuarios** y, por último, propuso una serie de actuaciones relativas a la **mejora de la organización y gestión del sistema portuario**, entre ellas el Consejo solicitó expresamente, se avanzara en el proceso de **transferencias de competencias a la Comunidad Autónoma y desarrollo de la autonomía territorial de los puertos** y puesta en marcha con carácter urgente de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias.

- 1.10.** A la hora de estudiar el Consejo **sectores productivos específicos de Canarias**, con ocasión de formular otros dictámenes de iniciativa o preceptivos, **se insistió en las líneas generales ya presentadas**. Así, entre otros, con el **Dictamen 1/1995**, de iniciativa propia, sobre **“La situación en Canarias del Sector Industrial: propuestas de políticas específicas”**, aprobado por el Pleno del Consejo en sesión de 24 de enero de 1995, se incluyó entre las **recomendaciones y propuestas de actuación**, en relación a las infraestructuras, lo siguiente:

*“...Dado el alto coste de insularidad que han de soportar las industrias canarias, es necesario impulsar la consecución de la llamada “autopista entre islas”. Desde una mayor fluidez y garantía de los transportes es necesario darle mayor cohesión al mercado regional, desburocratizando y simplificando al máximo los trámites para el tráfico marítimo interinsular.*

*Es necesario abordar de forma urgente las redes de circunvalación en torno a las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, al objeto de permitir la creación de cordones industriales bien comunicados.*

*En relación a la localización de la actividad en polígonos industriales deberán culminar sus equipamientos e infraestructuras e instar a las administraciones competentes a la recepción de dichos polígonos industriales.*

*Respecto a los puertos, es necesario disminuir las Tarifas portuarias interinsulares y los costes generales de funcionamiento, para incrementar la eficiencia.*

*Se deberán adoptar medidas que faciliten el acceso de los productos canarios al mercado exterior, y fomentar el establecimiento de líneas marítimas regulares con el continente africano y otras regiones ultraperiféricas...”*

- 1.11.** Con el **dictamen preceptivo 3/1996** del CES sobre **“El Plan de Desarrollo Industrial de Canarias (PDINCA, 1996-2000)”**, aprobado en sesión plenaria del 9 de abril de 1996, el Consejo **reiteró la relevancia que las infraestructuras portuarias (y aeroportuarias) de soporte de la producción industrial tienen para este tipo de actividad** en una región insular caracterizada, además,

*“...por circunstancias de localización lejana de centros de abastecimiento y producción de materias primas y de mercados potenciales, al menos en la fase actual de desarrollo de los entornos regionales más próximos, cuyas perspectivas de futuro tampoco se desatienden ...*

*El Consejo Económico y Social de Canarias, comparte la importancia otorgada a las políticas de infraestructura como dinamizadoras de la actividad industrial, en la medida en que un adecuado sistema de infraestructuras incrementa la productividad, reduce costes de producción, y por tanto, mejora la competitividad en el sector, estabilizando empleo o, aún, facilitando su crecimiento.*

*El conjunto de actuaciones recogidas en el PDINCA 1996-2000, en la línea de actuación, Desarrollo Territorial e Infraestructuras industriales, parecen oportunas y convenientes, y en términos parecidos ya se ha pronunciado el CES a propósito de las infraestructuras industriales, puertos y aeropuertos, polígonos industriales, redes viarias, etc...”*

- 1.12. Esta preocupación, expresada, del Consejo sobre el nivel y la optimización de las dotaciones de infraestructuras de puertos y aeropuertos en Canarias se explica también por el hecho de que en el Archipiélago se da un **porcentaje, notablemente superior a los territorios continentales, del grado de dependencia de dichas infraestructuras para la importación y exportación de mercancías, la movilidad de los residentes canarios y la exportación turística.** Todo ello hace que el territorio canario acuse extremadamente las modificaciones de las condiciones en que se ofrezcan los servicios directamente relacionados con aquellas infraestructuras y la gestión de unos y otras.

El CES al dictaminar sobre **“El Plan Director de Infraestructuras de Canarias”**, Dictamen 4/1998, preceptivo, aprobado en sesión plenaria del 7 de octubre de 1998, expresó su coincidencia con,

*“...la valoración que hace el PDIC en torno a la dotación de infraestructuras para el transporte en Canarias: pueden calificarse de aceptables. El esfuerzo, estimamos, debe ser dirigido a armonizar el actual nivel de desarrollo y madurez alcanzado por el funcionamiento de la oferta de transportes y la estructura e instalaciones en las islas, por un lado, y la política sectorial de transportes en Canarias, por otro. En este sentido el PDIC puede constituirse en un instrumento referencial que permita a los operadores privados involucrarse eficientemente en la provisión de servicios y en la política de inversiones a largo plazo, y favorezca el papel de tutela del sector público para garantizar el interés general de los usuarios. El PDIC ha de permitir con su tratamiento sobre las infraestructuras del transporte y las comunicaciones garantizar la movilidad de usuarios y mercancías, promover la seguridad de los servicios, la protección del medio ambiente y la aplicación de una política decidida de defensa de la competencia. Todo ello habrá de permitir que el sistema de transporte en Canarias gane en eficacia y competitividad, y contribuya a garantizar para las próximas décadas un crecimiento sostenido en beneficio de la sociedad canaria...”*

- 1.13. Con el propósito de ilustrar la relevancia del transporte marítimo en Canarias se incluye información que presenta una **clasificación de los Puertos Canarios en**

**función de diversos tipos de mercancía.** Los datos que se transcriben referidos al año 1997 permiten situar a los Puertos Canarios, en todas las modalidades escogidas, **entre la primera y la décima posición.** Así, **los Puertos de Las Palmas ocupan la primera posición (22'5% del total nacional) en pesca fresca y avituallamiento** (suministro de combustible, agua y hielo), **y los de Santa Cruz de Tenerife la tercera en avituallamiento (12%).** Ello viene explicado por la **situación estratégica de los Puertos Canarios respecto a los caladeros.** La presencia de una refinería en Tenerife determina que los Puertos de Santa Cruz de Tenerife se sitúen en **la cuarta posición nacional, con el 6'12% del total en graneles líquidos.** **Detrás de Algeciras, Barcelona y Valencia, se sitúan los Puertos de Las Palmas en tráfico de contenedores,** con un 7'3% del tráfico nacional, **colocándose en séptima posición los Puertos de Santa Cruz de Tenerife.**

- 1.14. Canarias está, además **entre las regiones con mayor número de puertos deportivos del Estado.** Exactamente **es la quinta región española,** con un total de 24 puertos deportivos.

De los 268 puertos deportivos españoles, los 24 de **Canarias representan aproximadamente el 9% del total.** Registran porcentajes superiores Baleares (22,81%), Cataluña (16,42%), Valencia (14,23%) y Andalucía (13,45%). Por debajo de Canarias, Murcia (6,67%), Galicia (6,32%), Euskadi (4,10%), Asturias (3%), Ceuta y Melilla (con el 0,37% cada una).

Datos que maneja el CES, referidos a 1998, permitirían **afirmar también que Canarias sólo cuenta con un puerto deportivo de más de 600 amarres, al igual que las autonomías de Murcia y Cantabria.** Esta lista estaría liderada por Cataluña (13), Valencia (8), Baleares (7) y Andalucía (5).

**En puertos deportivos de menos de 300 amarres, el Archipiélago Canario está en tercera posición,** con 20 puertos de esas características, sólo detrás de Baleares (41) y Andalucía (23).

En lo relativo a los **precios por amarre, por día y por año,** según la longitud de las embarcaciones deportivas, **los puertos isleños (24) tienen las segundas tarifas más caras de toda España, sólo detrás de Baleares: 1990 y 849 por día en temporada alta y baja para barcos de menos de seis metros, respectivamente, y de 207.894 pesetas si es por un año, cifras para Baleares que en el caso de Canarias son de 665 pesetas por día para ambas temporadas y de 202.180 pesetas si el amarre es por un año.**

En relación a las **embarcaciones deportivas de 16 a 20 metros de longitud, Canarias y Baleares se presentan también como las autonomías con los precios más elevados.**

- 1.15. **El Registro Especial de Buques de Canarias,** inició su andadura de forma mas bien tímida en 1993, con oficinas abiertas en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Los aciertos en los **cambios,** a finales de 1997, de algunos **aspectos de la normativa que lo regula,** ha propiciado un **incremento del número de unidades registradas.** Los cambios introducidos por vía de Real Decreto han venido a dar **más contenido al Registro Especial** de tal forma que se **facilita la inscripción en el de todos los buques que realicen navegación de cabotaje, entre Puertos Españoles,** lo que hasta ahora sólo era posible para

buques que hicieran determinados tráficos de cabotaje, así como tráficos internacionales.

- 1.16. La entrada de los buques que realizan cabotaje nacional en el **Segundo Registro** supone una **reducción importante de costos a las navieras, facilitándose la competencia** con otras compañías europeas al haberse liberalizado la **circulación del cabotaje en la U.E.** desde el pasado 1 de enero de 1999. Con ello la **posibilidad de que cualquier barco de una compañía comunitaria pueda traer o llevar carga desde Puertos de la Península hasta Canarias o viceversa.**
- 1.17. Las cifras que maneja el Consejo, de lo que hemos señalado como crecimiento espectacular del número de buques registrados, hablan de un **incremento de 117 unidades inscritas a lo largo de 1998, frente sólo a 7 buques inscritos durante todo 1997.** Las previsiones de crecimiento podrían situarse en torno a un 10% más, al preverse que buques procedentes del tráfico nacional de cabotaje, podrían pasar del **Registro General al Especial** y dadas las modificaciones introducidas por estas recientes mejoras normativas: bonificación de hasta un 50% en el rendimiento del IRPF, y un 90% en el Impuesto de Sociedades y la cuota empresarial a la Seguridad Social. Las **posibilidades de registro e inscripción se extienden a buques de toda clase**, desde frigoríficos, pasando por tanques, cableros, remolcadores de altura, gaseros, cargueros convencionales, cruceros, cementeros, portacontenedores, salvamento, oceanográficos y de investigación, embarcaciones de recreo, etc..., y buques de hospital.
- 1.18. Con estas consideraciones el CES se **ratifica en la conveniencia de disponer de un sistema de Puertos Canarios eficiente y competitivo**, complemento indispensable para facilitar el desarrollo y/o localización de actividades económicas en las islas y generación de empleo. Y lo conveniente de que se proceda, también, a una **buena estructuración de los instrumentos normativos de ordenación, regulación, coordinación y fomento**, en este caso, de **todo el sistema portuario de las islas.**

## 2. Observaciones de carácter general.

- 2.1. El Consejo Económico y Social cree conveniente, y **en este sentido valora de manera positiva el que se promueva una iniciativa legislativa para proceder a una adaptación del nuevo marco competencial, en materia de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias, dado por la reforma del Estatuto de Autonomía y los pronunciamientos incluidos en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional**, que ha venido a resolver algunos de los aspectos que han caracterizado el desencuentro de la legislación estatal y el ámbito de disposición normativa de las Comunidades Autónomas. Y hace suyos también las justificaciones de hecho que identifica la nueva situación y que incluye el **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias: relevancia del Sistema Portuario para las islas; crecimiento espectacular de la actividad de los Puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma**, tanto en tráfico de mercancías como de pasajeros; **conveniencia de proceder a una modernización de la estructura administrativa y de gobierno del Sistema Portuario Autonomico**; oportunidad de **diseñar mecanismos técnicos** que garanticen una correcta inserción en el medio físico de puertos e instalaciones portuarias, y **búsqueda general de eficiencia y rentabilidad del Sistema Portuario Canario.**

- 2.2. Valorando en estos términos el propósito general que persigue el **Anteproyecto de Ley** que se dictamina, el CES expone, sin embargo, que dicho **Anteproyecto presenta**, en algunos casos, **insuficiencias, imprecisiones, y está faltó, además, de mecanismos que aseguren una buena coordinación entre los Sistemas Portuarios de titularidad autonómica y el ámbito de competencias asignadas a las AA.PP. del Estado.**
- 2.3. Desde otro punto de vista, en opinión del Consejo, **no están suficientemente perfilados la que debería ser una correcta conexión entre los instrumentos de planificación-ordenación territorial de carácter general de la Comunidad Autónoma y los, en su caso, propósitos y mecanismos de intervención en el territorio en materia de Puertos e Instalaciones** previstas en el **Anteproyecto de Ley.**
- 2.4. El **Anteproyecto de Ley** se nos presenta diseñando un Ente Público, “**Puertos Canarias**”, concebido con una **relativa confusión entre las funciones de gestión y planificación que le otorga y su conceptualización como órgano, preferentemente político, con ausencia de intervención de las Organizaciones económicas y sociales** de la Comunidad Autónoma. Aspectos sobre los que, de manera particular, se refiere el presente dictamen más adelante.
- 2.5. El Consejo advierte la **omisión** en el contenido del **Anteproyecto** de referencias, si quiera generales, **a aspectos relevantes para el funcionamiento del sistema portuario y sus actividades.** Lo que no se comprende desde la pretensión ya incluida en la Exposición de Motivos, de cubrir un espacio de disposición normativa por la Comunidad Autónoma, así: escaso desarrollo sobre temas de **policía y seguridad; estructura de medios personales del Ente que se crea; tratamiento de actividades complementarias como las labores de practicaje;** los temas de **apoyo logístico** a la circulación de los buques, una mejor definición del **régimen de servicios portuarios;** tratamiento del **acceso a los recintos y dependencias** portuarias por tierra o mar; **manipulación de mercancías y su relación con el actual régimen de estiba y desestiba;** vocación expresa de establecer **mecanismos de coordinación** con las Autoridades Portuarias del Estado; escasa definición del que se denomina Consejo Asesor y del régimen de infracciones, etc... Desde otro punto de vista el CES también señala con carácter general que, sin embargo, **algunas referencias que incluye el Anteproyecto de Ley son reiteraciones de lo dispuesto en normativa del Estado.**
- 2.6. Por último, el Consejo estima que el propósito del Gobierno de Canarias de dotar a la Comunidad Autónoma de un instrumento normativo como el de referencia, aconseja **trámites mas pausados y reflexivos** en atención precisamente a la **complejidad e interconexión de materias, normativas e intereses afectados.** Lo que entendemos no se produce al menos desde la perspectiva del CES que dispone de lo que es el texto que expresa la definitiva voluntad política del Gobierno para pronunciarse sobre ella y sus contenidos en el escaso margen de tiempo que nos otorga el procedimiento de urgencia, respecto del cual también se incluyen algunas observaciones en este Dictamen. Sin que ello signifique pronunciamiento alguno del Consejo en torno a otras consideraciones situadas en el terreno de la oportunidad política y legítimamente considerados por el Gobierno de Canarias al escoger, plazos y procedimientos para tramitar la iniciativa legislativa de referencia.

- 2.7. En el Anteproyecto de Ley debería incluirse un Título que recoja, además de un régimen general de intervención en materia de puertos de pesca, una referencia, también general, a la conveniencia de que se estableciera un Plan General para el desarrollo específico de esas infraestructuras y sus actividades.

### 3. Observaciones de carácter particular.

- 3.1. En relación a lo dispuesto en el **artículo 2.3. del Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias**, si bien es cierto que la segregación a que se refiere dicho precepto es una de las **previsiones ya incluidas en la Ley de Puertos del Estado** en la relación dada por la modificación del año 1992, que exigiría además, **dictamen favorable de Puertos del Estado**, el Consejo llama la atención sobre el **inconveniente que significa instrumentar dicha segregación, aún dándose los requisitos objetivos que también cita la norma** (instalaciones, espacios o infraestructuras independientes y que no interrumpen la zona de servicio del Puerto de interés general), **por el modo en que se han ido configurando esas dársenas deportivas y espacios pesqueros que han compaginado su establecimiento y desarrollo con el propio crecimiento del Puerto comercial que los acoge**. Lo que podría ocasionar **conflictos por descoordinación**, no deseados y que propiciarían un **mal servicio al usuario final**, al quedar fuera de la operativa portuaria los transbordos de pesca y el alojamiento de embarcaciones deportivas. La dimensión de la pesca congelada que se manipula en tales puertos es de mucha envergadura, excediendo por razones geográficas y económicas los parámetros de la Comunidad Autónoma Canaria.
- 3.2. El CES plantea sus dudas en relación a la definición incluida en el **artículo 3.3** que reproduce al considerar **Puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias**, aquellos que *“...sirven de base para realizar operaciones de comercio nacional e internacional, tráfico de pasajeros y excursiones turísticas con países terceros”*. En nuestra opinión la alusión debería ser, al **comercio interinsular: la actividad comercial internacional** es uno de los criterios que serviría para la clasificación de un Puerto como de interés general estatal. En semejantes términos se expresan las mismas dudas a propósito de los contenidos del **artículo 3.3 b)**. Con carácter general el Consejo propone sustituir la referencia a Puertos de interés general que incluye el **Anteproyecto** por la de **Puertos de interés regional**. Podría admitirse además una clasificación de Puertos de interés insular o municipal; ello facilitaría una mayor implicación entre municipios y cabildos, por un lado, y la política sectorial en la materia, por otro.
- 3.3. En relación a lo dispuesto en el **artículo 6 del Anteproyecto** en opinión del Consejo se advierte sobre la **ausencia de intervención del Ayuntamiento y del Cabildo Insular competente** que son consultados para la delimitación de la zona de servicios y, sin embargo, **no se tienen en cuenta para la ampliación o construcción de nuevos Puertos**. En relación a este mismo artículo y los siguientes **7 y 8** el Consejo considera, en términos generales, que incluyen una **excesivo condicionamiento a los contenidos de lo que en su momento será la Ley de Ordenación del Territorio y a los Planes Insulares de Ordenación**. Ello restaría **virtualidad a las funciones planificadoras del territorio de tales instrumentos**. En los mismos términos se formulan objeciones a los contenidos del **artículo 14 del Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias**.

- 3.4. El catálogo de **funciones de “Puertos Canarios”** incluido en el **artículo 17 del Anteproyecto**, debería añadir, al menos como referencia genérica, **“velar porque la actividad portuaria y los valores de calidad medioambiental fueran compatibles”**.
- 3.5. De los contenidos de los **artículos 18 al 22, ambos inclusive**, en opinión del Consejo no se deduce una **correcta articulación** entre el conjunto de **funciones del Consejo de Administración de la Entidad Puertos Canarios**, de naturaleza esencialmente política, y **las atribuidas a la figura del Director-Gerente o del Presidente del Consejo**. Ello podría contradecir uno de los propósitos con los que, se dice, se promueve el **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias: facilitar la gestión y eficiencia del sistema portuario** propiciando su competitividad, y ello, por **atribuir a un órgano, esencialmente político**, el Consejo de Administración, **funciones de gestión y no al Director Gerente**. Una fórmula a estudiar sería **prever la configuración legal de una Comisión Ejecutiva extraída del Consejo de Administración**, cuyas funciones fueran, precisamente la **preparación de los asuntos** que deba conocer el Consejo de Administración y para el seguimiento de estudios, obras y proyectos en los términos que así se fijara reglamentariamente.
- 3.6. A propósito de la **composición del Consejo de Administración de la Entidad Puertos Canarios, artículo 19 del Anteproyecto**, el CES propone se reproduzca, en términos de participación, la presencia en su seno de **las Cámaras de Comercio, Confederaciones de Empresarios, Organizaciones Sindicales más representativas y Sectores Económicos relevantes del ámbito portuario hasta el 24% del total, en términos semejantes a las Autoridades Portuarias en Canarias**. En relación a la figura del **Presidente del Consejo de Administración**, el CES propone que su nombramiento sea por el Gobierno de Canarias a propuesta del Consejo de Administración o, al menos, oído este.
- 3.7. En relación al **catálogo de funciones** que prevé el **artículo 19.2 del Anteproyecto**, para el **Consejo de Administración**, deberían darse una nueva redacción al **apartado i)** de dicho artículo del siguiente tenor literal: **la dirección, la organización y la gestión de los servicios efectos al dominio público portuario que tenga adscritos, la dirección de servicios complementarios y especiales; el practicaje, el remolque y el amarre; la recogida de residuos procedentes de buques y el régimen de policía y de circulación por las zonas de servicio; la formulación de planes de emergencia del puerto, en coordinación con los Municipios y Cabildos Insulares en su caso, y de conformidad con la normativa sectorial aplicable**.
- 3.8. También aludimos al contenido del **artículo 19. 2 del Anteproyecto**, al estimar que, en opinión del Consejo y en atención a la personalidad jurídico pública del Ente Puertos Canarios, se debería **precisar el ámbito mínimo de actuación del Consejo de Administración, que quedaría sometido al Derecho Público y que afectaría al menos a: el régimen de funcionamiento de los Órganos Colegiados; las relaciones jurídicas externas** que se deriven de actos de limitación, intervención, control y sancionadores, los expropiatorios, **y en general, aquellos actos que impliquen actuación de soberanía o ejercicio de potestades administrativas**.

- 3.9. En relación a la figura del **Director Gerente** regulada en el **artículo 22** en opinión del Consejo, atribuirle las funciones de **“...elaborar los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas”** o la de **“dirección técnica de los Puertos e Instalaciones Portuarias”** incluidas en el apartado a) del mismo precepto, limitaría de forma importante la determinación del perfil de quienes, eventualmente, pudieran acceder a ocupar ese cargo en perjuicio de las funciones de gestión o administración. En el mismo sentido el Consejo ve necesario se establezca, en garantía precisamente del ejercicio de las funciones atribuidas al **Director Gerente**, la obligatoriedad de convocar procedimiento de concurso para la provisión de dicho cargo con respeto a los principios de mérito, igualdad, capacidad y publicidad. Sin perjuicio de lo expuesto, el Consejo propone que el nombramiento y revocación del **Director Gerente** corresponde al Consejo de Administración en los términos que reglamentariamente se establezca.
- 3.10. El **Consejo Asesor** previsto en el **artículo 23** del **Anteproyecto** no obstante **valorarse positivamente** en la medida en que contribuye a ampliar el espectro de intereses económicos y sociales presentes en el **proceso de configuración de los contenidos de la política sectorial sobre Puertos e Instalaciones de Canarias**, entendemos **adolece de concreción**, es **poco preciso** el **Anteproyecto** en la determinación de **su composición y ámbito de funciones**, sin que sea **razonable dejar tal grado de indeterminación al eventual desarrollo reglamentario de la, en su momento Ley**, así se sugiere, entre otras cuestiones, se conciba expresamente dicho **Consejo Asesor** como un **órgano de: cooperación en la consecución de los objetivos** que le son propios al Ente Público “Puertos Canarias”; **prever que recibirá asistencia y apoyo del conjunto de medios personales y materiales a disposición del Ente Público; debe establecerse un régimen mínimo de funcionamiento** en relación al régimen de sesiones, convocatorias, adopción de eventuales acuerdos, etc..., sin perjuicio de estar a un ulterior desarrollo reglamentario.
- 3.11. Se propone una **redacción alternativa al artículo 30.1** del siguiente tenor literal: *“el personal de ‘Puertos Canarias’ estará vinculado a la entidad por una relación sometida a las normas de Derecho Laboral y Privado que le sea de aplicación salvo las plazas que en atención a la naturaleza de sus contenidos queden reservadas a la Función Pública”*. Redacción que además se complementa con lo dispuesto en el mismo **artículo 30, apartados 2 y 3**.
- 3.12. En relación a lo dispuesto en el **artículo 31** que define los **Servicios Portuarios**, se propone que las actividades incluidas en el **apartado 3.c) “embarque, desembarque, transbordo de mercancías y pasajeros”**, se exceptúen por Ley la posibilidad de aplicarles tarifa alguna, impidiéndose de esta forma se materialice un doble coste a estas actividades debido a la insularidad.
- 3.13. Se propone la siguiente redacción alternativa al **artículo 33.- Tarifas portuarias:**
- “En contraprestación de los servicios generales y servicios específicos establecidos en el artículo 31 de esta Ley, la entidad “Puertos Canarias” exigirá el pago de las correspondientes tarifas, o, en su caso, de las tasas y precios públicos, que se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con*

*los criterios de política portuaria que se establezcan por la Consejería a la que está adscrita”*

- 3.14. Se propone incluir de entre los contenidos del **artículo 34** del **Anteproyecto** la previsión de que las tarifas portuarias deberán aspirar a cubrir total o parcialmente, también los **“gastos de las inversiones de primer establecimiento para la ampliación, creación y/o mejora de obras, equipos e instalaciones portuarias”**.
- Con carácter general, en opinión del Consejo se deberían establecer en el **Anteproyecto los criterios para la fijación del objetivo de rentabilidad global** al que debería adecuarse la política tarifaria a que se refiere el **artículo 34** en su apartado 2.
- 3.15. En opinión del Consejo **no se debería limitar al Instituto Jurídico de las Concesiones Administrativas** el régimen de utilización del dominio público portuario. Se sugiere se incluya como por ejemplo, la **Encomienda de Gestión de Servicios**.
- 3.16. Nos parece conveniente **completar la redacción dada en el artículo 51.4, al describirse los instrumentos de articulación entre Planeamiento Urbanístico y construcción de Puertos Deportivos**, en el sentido de **limitar la obligación de revisión o modificación del planeamiento urbanístico** y su adaptación al Plan de Puertos Deportivos **“...sólo en lo que se refiere al dominio portuario, elección de emplazamiento y sistema de comunicaciones”**.
- 3.17. El catálogo de **cláusulas y prescripciones** que deberá incluirse para el **otorgamiento de la concesión**, a que se refiere el **artículo 55.4** deberá, en opinión del Consejo **completarse añadiendo “...II) identificación de accionistas, caso de sociedades mercantiles y la de socios promotores en el resto de entidades. Debiendo comunicarse también cualquier cambio en el accionariado”**.
- 3.18. Deberá completarse los términos en que se precisan en el **artículo 65 del Anteproyecto**, los **responsables de las infracciones**, de tal forma que se complemente **estableciéndose un régimen general de responsabilidad solidaria**. De la misma forma deberán **completarse las referencias al procedimiento sancionador**, al menos, en los aspectos siguientes: prever **la posibilidad de adopción de medidas cautelares** dirigidas a garantizar la eficacia de las resoluciones que eventualmente puedan recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción; establecer **la obligación de que, conocido o denunciado un hecho susceptible de ser infracción, los Órganos Competentes** deben, luego de las diligencias previas, **incoar el oportuno expediente**.
- 3.19. Entre las **sanciones previstas** debería **incluirse la inhabilitación para ser titular de concesiones y autorizaciones administrativas como accesoria de las sanciones graves y/o muy graves**, y apreciadas determinadas circunstancias. Debe admitirse, igualmente, la posibilidad de **imponer multas coercitivas**, independientemente a las multas por sanción y dirigidas a garantizar la ejecución de **actos administrativos** legal y reglamentariamente adoptados.

- 3.20. Con carácter general se sugiere también **regular los supuestos de responsabilidad por daños causados al dominio público, y con carácter independiente del régimen sancionador**, de tal forma que se garantice la obligación de **restituir los bienes públicos y la reposición de la situación alterada**, al estado anterior a la comisión de la infracción, e **indemnización, en su caso, por los daños y perjuicios causados**. Debe preverse también la posibilidad de **exigir, por la vía de apremio, la restitución de los bienes alterados**
- 3.21. El Consejo estima **desproporcionadas las cuantías máximas establecidas en el artículo 68 para las multas**. Entendemos que **no se ajustan a las actuales circunstancias del desarrollo de la actividad de los Puertos competencia de la Comunidad Autónoma**, ni a su previsible desarrollo a medio y largo plazo.

## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

1. El conjunto de Puertos e Instalaciones Portuarias del Litoral Canario constituye un sistema de relevancia para el desarrollo económico y social del Archipiélago, de ahí la **conveniencia, que el Consejo valora, de proceder a la configuración de un sistema normativo que regule el mismo con criterios que hagan posible la superación de los problemas asociados a la fragmentación y discontinuidad territorial de la Comunidad Autónoma**, facilitando la **integración de la triple vertiente, comercial, pesquera y deportiva, y propiciando la configuración de un sistema de gestión integrado además con otros subsectores del transporte**.
2. En relación a ello creemos que el **Anteproyecto de Ley de Puertos de Canarias** que se ha observado **surge con una cierta precipitación y está falto de elementos indispensables como serían la coordinación con otros Organismos y Administraciones intervinientes en Canarias**. También se reclama **mejor coordinación de algunos aspectos incluidos en el Anteproyecto de Ley con otros relacionados con políticas sectoriales distintas e instrumentos normativos de intervención**, esencialmente en temas de **ordenación territorial y medio ambiente**.
3. El **Anteproyecto de Ley de referencia**, reclamaría una **tramitación más reflexiva y menos urgente**, y, en cualquier caso, sugerimos su **adaptación a los aspectos recomendados por el CES en las observaciones específicas que se incluyen en el presente Dictamen**.

EL PRESIDENTE  
DEL CONSEJO

Fdo.: Francisco Oramas Tolosa

EL SECRETARIO GENERAL  
DEL CONSEJO

Fdo.: Carlos J. Valcárcel Rodríguez