



BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

V LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

7 de julio de 1993

Núm. 2-1

PROPOSICION DE LEY

125/000002 Transferencia a la Comunidad Autónoma de Galicia de la competencia estatal en materia de puertos de interés general. (Corresponde al número de expediente 125/000010 de la IV Legislatura).

Presentada por el Parlamento de Galicia.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

(125) Proposición de ley de Comunidades Autónomas.
125/000002.

AUTOR: Comunidad Autónoma de Galicia-Parlamento.

Proposición de Ley de transferencia a la Comunidad Autónoma de Galicia de la competencia estatal en materia de puertos de interés general (corresponde al número de expediente 125/000010 de la IV Legislatura).

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de junio de 1993.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Ignacio Astarloa Huarte-Mendicoa.**

PROPOSICION DE LEY DE TRANSFERENCIA A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA DE LA COMPETENCIA ESTATAL EN MATERIA DE PUERTOS DE INTERES GENERAL

EXPOSICION DE MOTIVOS

El conjunto de los puertos de Galicia, en su dedicación al comercio de mercancías y específicamente a la pesca, tienen una profunda unidad y una gran interrelación con la economía gallega, a la que sirven y de la que dependen.

La distinción entre puertos de interés general del Estado y puertos de la Comunidad Autónoma no está justificada por la función económica o estratégica que cumplen.

La distinción no tiene en Galicia más explicación que el tamaño y el volumen de tráfico; ni su dedicación básica ni el carácter de su «hinterland» de influencia justifican la separación.

La transferencia de competencias, y de los medios económicos presupuestarios correspondientes, de los puertos de A Coruña, Ferrol, Vilagarcía, Marín y Vigo no cambia el marco de su autonomía actual, facilitando en el caso de los puertos de A Coruña y Vigo la adquisición de un estatuto de autonomía, del que disfrutaran beneficiosamente hoy los puertos de Barce-

lona, Bilbao, Valencia y Huelva, entre los 27 puertos de interés general del Estado.

El desarrollo económico de un país depende, con otros factores, de la extensión de los mercados comprendidos, que en esta época está básicamente condicionada por las infraestructuras de transporte.

Para ello Galicia cuenta con una singular configuración de puertos naturales, dentro de sus 1.300 kilómetros de costa, cerca de un quinto de la costa peninsular, que han de facilitar la eficacia del transporte marítimo, a través del cual se efectúa en el mundo el mayor volumen de tráfico relacionado con la exportación. Galicia tiene, posiblemente, los mejores muelles naturales de Europa, y todavía los más importantes puertos de pesca, los de Vigo y de A Coruña, del continente.

Pero, a pesar de sus condiciones naturales, los puertos gallegos no disfrutaban en conjunto de la vitalidad debida en el tráfico de mercancías.

El «hinterland» de los puertos gallegos, o sea, el territorio que traslada a un puerto determinado como mínimo el 70 por ciento de su transporte marítimo, está reducido a la propia Galicia, en tanto que los grandes puertos europeos extienden su influencia comercial hasta el corazón del continente; otros puertos españoles, como los del Cantábrico, extienden su «hinterland» hasta el mismo centro de la Península.

Existe a partir de los límites geográficos de Galicia una auténtica barrera para el tráfico portuario, en correspondencia con las extremas dificultades que caracterizan el tráfico por carretera y ferrocarril, debido a las deficientes infraestructuras existentes; se demuestra así la urgente necesidad de una actuación simultánea y urgente sobre el conjunto de los medios de transporte y vías de comunicación que afectan a Galicia. Sin la modernización de las vías de comunicación terrestre con la Península y con Europa, los puertos gallegos no pueden aprovechar sus extraordinarias condiciones naturales para convertirse en grandes y eficaces puertos atlánticos.

Es evidente, por otra parte, que los puertos gallegos ni siquiera aprovechan las posibilidades de una actuación conjunta. Los puertos de Vigo y de A Coruña están total y radicalmente incomunicados entre sí, debido tanto a las deficientes comunicaciones por carretera y, especialmente, por ferrocarril entre las dos principales ciudades gallegas, como a la dependencia centralizada de su gestión desde la Administración central.

De los puertos depende una parte principal de la economía de las ciudades costeras gallegas, acercándose en el caso de A Coruña y Vigo al 30 por ciento de su base económica, de tal modo que las principales urbes de Galicia, también en el caso de Ferrol, Vilagarcía y Marín, se explican en su desarrollo precisamente por las actividades marítimas y portuarias.

La transferencia a las instituciones autonómicas de los puertos de interés general facilita una planificación conjunta de todos los puertos de Galicia, con la participación de todos los sectores económicos, sociales y territoriales afectados y la creación de un sistema de

transportes interno y externo que proyecte la economía gallega cara a la Península y cara a Europa.

La transferencia facilita por otra parte una gestión comercial apropiada, de la que carecen hoy los puertos gallegos, que debe constituir una base principal de su modernización.

La Constitución española, a través del artículo 150.2, y el Estatuto de autonomía, a través de los artículos 27.32, 29.5 y 36, posibilitan la transferencia de competencias susceptibles por su propia naturaleza de serlo, circunstancia que cumplen las competencias de desarrollo legislativo y ejecución en materia de puertos de interés general determinadas por el artículo 149.20 de la Constitución. Realizada la transferencia de competencias, se efectuará la correspondiente a los servicios y medios de financiación correspondientes.

Por estos motivos, y con fundamento en los artículos 150.2 de la Constitución y 36.1 del Estatuto de autonomía, esta ley contempla igualmente la recalificación de los puertos de Vilagarcía y Marín, que no disfrutarán de la calificación de puertos de interés general del Estado, y de los puertos pesqueros de A Coruña, Ferrol y Vigo, que igualmente dejarán de estar sujetos a tal calificación. En consecuencia estos puertos pasarán a la competencia de la Comunidad Autónoma en los términos de los artículos 27.9 y 28.6, respectivamente, del Estatuto de autonomía.

Artículo 1

Se transfieren a la Comunidad Autónoma de Galicia las competencias de desarrollo legislativo y ejecución en materia de puertos de interés general.

Artículo 2

1. Los puertos de Vilagarcía de Arousa y Marín no disfrutarán de la calificación de puertos de interés general del Estado, resultando de la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma en los términos del artículo 27.9 del Estatuto de autonomía de Galicia.

2. No estarán sujetos a calificación de interés general los puertos pesqueros de A Coruña, Ferrol y Vigo, pasando a la competencia de la Comunidad Autónoma según el artículo 28.6 del Estatuto de Autonomía.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

El decreto de transferencias derivado del artículo 2.2 de la presente ley precisará los límites de las zonas propias de los puertos pesqueros afectados.

Segunda

Los decretos de transferencias consecuencias de esta Ley contemplarán los medios materiales y presupuestarios necesarios para el ejercicio de las competencias por la Comunidad Autónoma.