



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SENADO

VI LEGISLATURA

Serie II:  
PROYECTOS DE LEY

21 de octubre de 1997

Núm. 54 (b)  
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 37  
Núm. exp. 121/000035)

### PROYECTO DE LEY

**621/000054 De modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**

### PROPUESTAS DE VETO

621/000054

#### PRESIDENCIA DEL SENADO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 191 del Reglamento del Senado, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las **propuestas de veto** presentadas al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Palacio del Senado, 17 de octubre de 1997.—El Presidente del Senado, **Juan Ignacio Barrero Valverde**.—La Secretaria primera del Senado, **María Cruz Rodríguez Saldaña**.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el Reglamento del Senado, formula 1 propuesta de veto al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Palacio del Senado, 16 de octubre de 1997.—El Portavoz adjunto, **Ramón Aleu i Jornet**.

#### PROPUESTA DE VETO NÚM. 1 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS).

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente **propuesta de veto**.

#### JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, resulta inadecuado para conseguir los objetivos de autonomía portuaria que dice perseguir, despoja a la Administración General del Estado de competencias atribuidas en exclusiva por la Constitución española; impide a Puertos del Estado ejercer las funciones de coordinación y tutela que el propio Proyecto le reconoce y produce la transferencia real de los puertos de interés general a las Comunidades Autónomas en cuyo territorio se asientan, sin respeto a los mecanismos constitucionalmente previstos.

Los Senadores José Nieto Cicuéndez y José Fermín Román Clemente, IU-IC (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 1 propuesta de veto al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Palacio del Senado, 15 de octubre de 1997.—**José Nieto Cicuéndez y José Fermín Román Clemente.**

**PROPUESTA DE VETO NÚM. 2  
De don José Nieto Cicuéndez y don  
José Fermín Román Clemente  
(GPMX).**

Los Senadores José Nieto Cicuéndez y José Fermín Román Clemente, IU-IC (Mixto), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

**JUSTIFICACIÓN**

En la actualidad el funcionamiento del conjunto de puertos del Estado se da a través del Ente Público «Puertos del Estado», cuya concepción de «red global» ha permitido a nuestros puertos, pequeños en una comparación individual con los grandes puertos europeos, especializarse y ser competitivos, permitiendo adicionalmente que se produzca una situación de cierto equilibrio entre los distintos puertos, independientemente de su grado de desarrollo, y originando en sus áreas de influencia un desarrollo tanto industrial como regional.

En la misma dirección y al existir un mecanismo cruzado de apoyo y solidaridad entre ellos y una «horquilla tarifaria» marcada por el Ente Público, se ha producido un descenso espectacular en el sistema tarifario portuario español y un nivel de autosuficiencia que ha originado que los puertos del Estado no hayan tenido que servirse de los Presupuestos Generales del Estado, tal y como se planteaba en el Plan Director de Infraestructuras.

Desde nuestro punto de vista, y mostrando nuestro acuerdo a que se incrementen las competencias que sobre puertos puedan llegar a tener las Comunidades Autónomas, hay que reconocer la necesidad de potenciar el papel dirigente del Ente Público Puertos del Estado, aunque éste deba contemplar una estructura más federal que centralista, en donde todas las Comunidades Autónomas, independientemente de la existencia o no de puertos en sus respectivos territorios, estén representadas en los órganos de dirección correspondientes. Asimismo, creemos imprescindible el mantenimiento de las actuaciones propuestas en el Plan Director de Infraestructuras, por las que se conforma una red intermodal de infraestructuras, que en el caso específico de los puertos se dirigen fundamentalmente a resolver los condicionantes de capacidad existentes y a optimizar las condiciones de explotación

procurando la especialización de los elementos más dinámicos del sistema, es por ello que el mantenimiento y potenciación de la Red de Puertos con dimensión estatal, como elemento intermodal de la red de transportes es indispensable y por consiguiente defendemos la existencia de una política de planificación y de una política de inversiones adecuada que sirvan para desarrollar y potenciar la red de transporte intermodal.

Las modificaciones planteadas en este Proyecto de Ley rompen substancialmente con toda la filosofía anterior, al quebrar el principio de solidaridad que hasta ahora existía, pasando de un modelo que podríamos denominar cooperativo a uno puramente competitivo.

Así y bajo el telón ideológico de la «liberalización», la introducción de la libre competencia entre todos los puertos a través de la «libertad tarifaria» desarrollará una guerra de tarifas entre todos los puertos y en especial entre los cinco grandes y el resto, y podrá originar prácticas de «dumping social», todo ello teniendo como posición de fondo:

— El que solamente sean los grandes puertos los que tengan futuro.

— El dar paso a la iniciativa privada en el ámbito del servicio público de los puertos, al estar enmarcada la modificación, en un contexto económico de aplicación de una política de ajuste, basada en recortes continuos del gasto público con el fin de cumplir con los objetivos planteados en el Plan de Estabilidad.

— El que se puedan promover operaciones especulativas en sus terrenos, al poner en peligro algunos puertos de segunda categoría, que se convertirían en bocado apetitoso para el negocio inmobiliario y al acercar la gestión a las comunidades autónomas, ya que éstas podrían pasar a ordenar urbanísticamente los terrenos tanto de dentro como de fuera del puerto, construyendo por ejemplo en terrenos destinados a usos portuarios, infraestructuras ajenas a éstos, como hoteles y restaurantes.

— El romper con el actual marco de relaciones laborales, intentando que las negociaciones deriven de forma individual y se hagan puerto a puerto, eliminando la negociación estructurada existente, aunque se deba reconocer la existencia de una cierta autonomía de negociación.

Adicionalmente, la introducción de esta mayor competencia tendrá como efectos más previsibles una disminución en los ingresos, que unido a la propuesta de reducción en los fondos de Financiación y Contribución, así como al carácter voluntario de alguno de éstos y la potestad para ceder el capital a los propios puertos, se podría asegurar que se producirá una caída de los fondos destinados a inversión portuaria y una disminución en la capacidad redistribuidora de la inversión y en las competencias del Ente Público Puertos del Estado.

Es por todo ello que se presenta este veto al Proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos y Marina Mercante.