



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# SENADO

## IX LEGISLATURA

Serie II:  
PROYECTOS DE LEY

14 de junio de 2010

Núm. 51 (b)  
(Cong. Diputados, Serie A, núm. 24  
Núm. exp. 121/000024)

### PROYECTO DE LEY

**621/000051** De modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

## PROPUESTAS DE VETO

**621/000051**

### 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 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Senado, 11 de junio de 2010.—P. D., **Manuel Caveró Gómez**, Letrado Mayor del Senado.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una propuesta de veto al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Palacio del Senado, 10 de junio de 2010.—El Portavoz, **Jordi Vilajoana i Rovira**.

### PROPUESTA DE VETO NÚM. 1 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente **propuesta de veto al Proyecto de Ley**.

ENMIENDA DE TOTALIDAD QUE PROPONE EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) AL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El actual redactado del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 deja a las Autoridades Portuarias con poco margen para aplicar la autonomía de gestión señalada en la exposición de motivos. El texto introduce elementos excesivamente reglamen-

tistas que incrementan los trámites administrativos y burocráticos de la gestión de los Puertos.

El texto del Proyecto de Ley otorga una capacidad real de competir entre las distintas Autoridades Portuarias, sino que cualquier iniciativa en este sentido debería descansar en la autorización previa de Puertos del Estado que se reserva la facultad de aprobar planes, proyectos, presupuestos y cualesquiera instrumentos que, con aquella finalidad, pudieran elaborar las Autoridades Portuarias. Tampoco deja margen para la competencia interportuaria ni capacidad para facilitar una política tarifaria diferenciada en función de la dimensión, necesidades y oportunidades de cada uno de los Puertos. Todo ello queda encorsetado en un absurdo, poco moderno y menos operativo sistema de tasas, demasiado continuista con el existente hasta la fecha y que ha generado un sinnúmero de reclamaciones administrativas y contenciosas que dificultan en extremo la operativa financiera de los Puertos.

Además, el Proyecto de Ley pretende confirmar que la participación de las Comunidades Autónomas ya está suficientemente garantizada en el modelo actual y por ello no introduce ninguna modificación positiva para avanzar en el pleno ejercicio de la autonomía de los puertos. En pleno debate sobre esta cuestión, el Proyecto cierra definitivamente cualquier posibilidad a una mayor integración de los Puertos y de sus Autoridades Portuarias en el régimen jurídico autonómico.

Las Comunidades Autónomas participan en el nombramiento de buena parte de los miembros de las Autoridades Portuarias, pero sin que se les permita otra cosa que administrar —a través de éstas— lo que la Ley de Puertos señala. No pueden gestionar los Puertos sin someterse a una total, estricta y cada vez más detallista intervención del Organismo estatal de Puertos del Estado. Las Comunidades Autónomas no pueden adaptar los principios de la Ley a su realidad ni al ámbito territorial que deben servir. Las Autoridades Portuarias han devenido un apéndice de Puertos del Estado que, por esta vía, se convierte en un órgano administrativo excepcional que se superpone al orden jerárquico constitucional, en la medida en que se impone directamente a las instituciones autonómicas.

Ni las Autoridades Portuarias cuentan con autonomía de gestión, ni las Comunidades Autónomas tie-

nen intervención alguna de carácter normativo o reglamentario en la ordenación de los Puertos de interés general ubicados en su ámbito territorial. La autonomía no la define el hecho de que en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley se la mencione como ambición de la misma; la autonomía resulta del contenido normativo de la Ley y, en ésta, nada la hace ni viable ni operativa.

Hasta tal punto es ello cierto que incluso resultaría irrelevante dotar a las Autoridades Portuarias de una mayor presencia o participación de las Comunidades Autónomas en su administración. Con más o menos presencia, nada cambiaría: la Autoridad Portuaria se vería forzada a aplicar estrictamente una Ley que no le da margen a ninguna autonomía de gestión y la Comunidad Autónoma respectiva carecería, además, de toda capacidad normativa para adaptar la Ley a las necesidades del territorio de su ámbito competencial. Esta situación se ha visto agravada con el pacto PSOE-PP en el Congreso de los Diputados que ha incorporado enmiendas que limitan todavía más la autonomía de las Autoridades Portuarias, otorgando más poder competencial de Puertos del Estado.

Por si fuera poco, en enero de 2009, el Gobierno anunció que la simplificación administrativa del Estado puede ahorrar 15.000 millones de euros y, aunque la evaluación de las cargas administrativas en la normativa que apruebe el Estado no entrará en vigor hasta enero de 2010, no parece conveniente aprobar una modificación de la Ley de Puertos que incremente y alargue estos trámites, a causa del excesivo intervencionismo de Puertos del Estado, sin que el actual texto fije plazos para agilizar los informes y autorizaciones que, con el redactado actual, de ella dependen, sino más bien introduce más interferencias de dicho organismo en la autonomía de las Autoridades Portuarias.

En definitiva, es un Proyecto de Ley que perjudica la competitividad de nuestra economía, al impedir el pleno desarrollo de una infraestructura tan fundamental como son los Puertos.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), presenta una enmienda a la totalidad solicitando la devolución del Proyecto de Ley al Gobierno.