CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993 V Legislatura Núm. 83

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 9

celebrada el miércoles, 1 de diciembre de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

— Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, presente ante esta Cámara un proyecto de ley de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que adscriba a la Dirección General de la Marina Mercante la señalización marítima. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 161/000024) 2614

Preguntas:

— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre valoración de las acciones ejecutadas para la regeneración de la playa de Sagunto (Valencia). (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000043) 2619

— Del mismo señor Diputado, sobre estado de ejecución de las obras de regeneración de la playa de Pinedo (Valencia). (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000044) 2619

— Del mismo señor Diputado, sobre medidas para que la ampliación sur del puerto de Valencia no incida negativamente en las playas de El Saler de dicha ciudad. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000045) 2619

Página

— **Del señor Fernández de Mesa Díaz del Río (Grupo Parlamentario Popular), sobre opinión del Gobierno acerca de la suficiencia de la actual flota de buques que realizan el servicio de cabotaje. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000055)** 2623

— **Del mismo señor Diputado, sobre forma en que afectará a los servicios de recepción y entrega de mercancías de los puertos españoles la entrada en vigor del acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector portuario. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000056)** 2623

— **Del mismo señor Diputado, sobre forma en que está afectando a los empresarios receptores de mercancías la moratoria existente por parte de la Comunidad Económica Europea (CEE) para que los buques comunitarios puedan hacer tráfico de cabotaje en España. (BOCG, serie D, número 17, de 8-10-93. Número de expediente 181/000057)** 2623

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

- PROPOSICION NO DE LEY POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, EN EL PLAZO DE TRES MESES, PRESENTE ANTE ESTA CAMARA UN PROYECTO DE LEY DE MODIFICACION DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE QUE ADSCRIBA A LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE LA SEÑALIZACION MARITIMA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número expediente 161/000024.)

El señor **PRESIDENTE:** Señores Diputados, se abre la sesión.

Iniciamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, tal cual está previsto en el orden del día, con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, presente ante esta Cámara un proyecto de ley de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que adscriba a la Dirección General de la Marina Mercante la señalización marítima. La propuesta viene del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y, en consecuencia, tiene la palabra el señor Andreu para su defensa.

El señor **ANDREU ANDREU:** La señalización marítima ha sufrido, según nuestro criterio, y no solamente el nuestro sino el de otros muchos grupos parlamentarios, un proceso de degradación continuo que tuvo su punto culminante en la Ley de Puertos cuando, de forma definitiva, se trasladó la competencia sobre señalización marítima a las diferentes autoridades portuarias. Esto, que en principio podía se entendido únicamente como una medida administrativa, tiene a nuestro criterio unos contenidos importantes de falta de especialización de este sector y, sobre todo, de no ubicación en el lugar en que realmente le corresponde, es decir, en el organismo encargado de la seguridad y del salvamento marítimo que debe ser la Secretaría General de la Marina Mercante.

La catástrofe del «Mar Egeo» se produjo a 50 metros de los vibradores de la sirena de Hércules, que en ese momento estaba apagada. ¿Qué precio económico y ecológico tuvo esa catástrofe? ¿Y cuánto tardará en recupearse toda la zona en que se produjo la marea negra en las rías gallegas?

La señalización martítima es un servicio absolutamente necesario para la seguridad marítima y los costos de una mala gestión en señalización son extraordinariamente elevados económica y medioambientalmente. Por tanto, es una importante responsabilidad racionalizar y perfeccionar este servicio por el Congreso. El costo de la señalización marítima siempre será inferior, infinitamente inferior, a los efectos que puede producir la falta de señalización marítima o la falta de una correcta gestión de la misma. La niebla no se sabe si es en fin de semana o no y las averías de los sistemas de detección de los barcos de pequeño o gran tonelaje no se producen únicamente en horario laboral. Por tanto, los criterios de supuesto ahorro que mantiene el Ente público portuario, por los que se reduce la permanencia de fareros al horario administrativo y con ello se reduce radicalmente la cantidad de fareros encargados directamente de las señales marítimas, son en realidad absolutamente irresponsables, peligrosos para la seguridad marítima y, en última instancia, costosos para los Presupuestos Generales del Estado. Por esos motivos, la medida contemplada en la Ley de Puertos por la que se adscribía a las autoridades portuarias la gestión de los faros fue enormemente desafortunada que es necesario corregir inmediatamente. Porque si la Dirección General de la Marina Mercante es la encargada de la seguridad marítima es la Secretaría General la que debe asumir la gestión de algo tan importante para la seguridad marítima como es la señalización.

Es un escándalo que la señalización marítima dependa

de alguien como el actual Presidente del Ente público portuario, que opina literalmente: «Los usuarios de esta señalización marítima deben acostumbrarse a que los faros fallen, como fallan los semáfaros.» Lo que pasa es que cuando los faros fallan y fallan los sistemas de detección de los barcos se producen catástrofes tremendas. «Y que asuman que puedan fallar durante varios días seguidos». Porque si un faro falla un viernes y ese fin de semana no va el farero -que no tiene sustituto- por el horario laboral que tiene, durante el fin de semana no va nadie, no tenemos faro el viernes por la tarde ni el sábado ni el domingo, y esperemos que no coja puente, porque si no podemos estar dos días más sin faro, y en ese momento debería estar prohibido cualquier tipo de accidente. La falta de personal especializado, durante largas temporadas, a cargo de los faros y de las diferentes señalizaciones hacen que incluso se produzcan deterioros importantes del material, y que la vigilancia que se esté haciendo por las autoridades portuarias lo sea en muchísimas ocasiones con guardas jurados; es decir, personal que no tiene absolutamente nada que ver con la especialidad técnica de la que estamos hablando.

La autoridad portuaria encargada de la cuenta de resultados de un puerto (porque lo que se ha hecho con la creación del Ente público portuario y las autoridades portuarias es fundamentalmente intentar crear organismos que presenten una cuenta de resultados que sea positiva al final de año) y encargada de gestionar el interior del puerto no puede tener la misma sensibilidad que el organismo encargado de la seguridad marítima para la cuestión de la señalización. La autoridad portuaria de Barcelona, por ejemplo, está encargada de faros que están a 150 kilómetros de la bocana del puerto. Es un disparate, recogido en la Ley de Puertos, cuyo costo puede ser extraordinario. Les puedo dar un parte de incidencias bastante extenso sobre todo lo que se ha producido en el año 1993, como faros que han estado apagados cuatro días, faros encendidos de día, sirenas funcionando en días claros, sirenas sin funcionar en días de niebla. No es seguramente el único disparate de la Ley de Puertos. Anuncio que mi Grupo pedirá la comparecencia del Presidente del Ente público para controlar la gestión realizada, y anuncio que todos los puertos han perdido tráfico de pasajeros y mercancías, salvo el de Ceuta.

Aparte de esto, y volviendo al tema que nos ocupa, la vuelta de los trabajadores fareros y de las señales marítimas a la Secretaría General de la Marina Mercante supondrá un aumento extraordinario de la seguridad marítima y una utilización racional de los recursos humanos, ya que más del 50 por ciento de los trabajadores -muchos de ellos han pasado a una situación laboral- están ahora en destinos que no tienen nada que ver con su formación y, en contrapartida, muchos de los encargados ahora mismo de la seguridad de los faros tampoco tienen nada que ver con la formación de fareros, con lo cual estamos ante el disparate continuado dentro de la Administración. Por eso solicito de todos los grupos parlamentarios su apoyo a esta proposición no de ley, con la seguridad de que si el Grupo Socialista recapacita puede ser aprobada por unanimidad, ya que en el debate sobre la Ley de Puertos, al final de la anterior legislatura, todos los grupos, salvo el Socialista, apoyaban la gestión de las señales marítimas por la Secretaría General de la Marina Mercante, y grupos que no estaban presentes, como Coalición Canarias, tenían miembros como el señor Mardones que también apoyó este aspecto, o como el Senador Barbuzano que ha declarado críticamente la actual situación de la señalización marítima, entre otras cosas porque Canarias es uno de los lugares del Estado más afectado por la falta de señalización en muchísimos casos y por su incorrecta gestión.

Desde luego no sería ésta, ni mucho menos, la única medida necesaria para la seguridad marítima. Habría aún que repasar la situación generada por el absoluto incumplimiento del plan de señales marítimas, cumplido sólo en un 30 por ciento. Tambien mi Grupo presentará una proposición no de ley para que se rehaga ese plan, pues no hay que olvidar que nuestras costas tienen únicamente 62 señales por cada 100 millas, por 112 que tiene Inglaterra, 249 Noruega o 567 señales marítimas por cada 100 millas de costa que tiene Estados Unidos. La pretensión del plan de señales marítimas -incluido en un convenio internacional de Ginebra absolutamente defraudado- de que un buque situado a una distancia de la costa de 20 millas o inferior pueda divisar en tiempo medio y desde una altura de observación de 16 metros como mínimo un faro, o que situado a una distancia de la costa de 12 millas o inferior un buque pueda divisar en un tiempo brumoso dos faros como mínimo, ahora mismo está absolutamente incumplida por la Administración.

Esta es proposición no de ley que únicamente pretende dar un paso en la dirección de racionalizar la gestión de la señalización marítima. Yo creo que esto es algo muy sentido también por todos los usuarios de la señalización, por todos los hombres de la mar que saben perfectamente los riesgos a los que lleva el que en muchísimos casos no tengan la debida gestión las señales marítimas de nuestra costa. Hay comentarios como, por ejemplo, el de un pescador de Galicia que, viendo cómo muchos de los faros necesarios para la navegación no están debidamente gestionados, dice en una carta que escribe a un periódico: A estos señores que ponen en peligro las vidas de los demás, ¿quién les expedienta y sanciona? Se habla mucho de seguridad y salvamento en el mar, pero hoy compruebo que las administraciones son las primeras infractoras.

Señoras y señores Diputados, creo que es una responsabilidad importante de esta Comisión que se dé un paso en el camino de racionalizar la señalización marítima, y que su punto correcto dentro de la Administración es la Secretaría General de la Marina Mercante. Por tanto, les pido a todos que den su voto favorable a la proposición no de ley que presenta mi Grupo Parlamentario.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley hay presentada formalmente una enmienda de don Miquel Roca i Junyent, del Grupo Parlamentario Catalán

(Convergència i Unió), cuya redacción propone sustituir el título de la de la enmienda de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya por: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que, en el plazo de dos meses, presente a la Cámara un informe detallado sobre las consecuencias de índole presupuestaria que comportaría la adscripción de la señalización marítima a la Dirección General de la Marina Mercante. Para defender la enmienda tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergènica i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL:** Lo voy a hacer muy brevemente, señor Presidente.

En el desarrollo del debate de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, nuestro Grupo también era favorable a que la señalización estuviese adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, pero nosotros tenemos interés en discutir muchas más cosas de esta Ley y creemos que la proposición no de ley que hoy se nos presenta únicamente pretende dar un paso muy corto, demasiado corto. Nuestro Grupo estaría dispuesto a que se conformase en esta Comisión una mayoría suficiente para solicitar un debate y una revisión total de la Ley de Puertos. Nosotros estaríamos dispuestos a entrar en una discusión mucho más amplia, no sólo sobre revisión sino también sobre el desarrollo que pueden tener todos los reglamentos de la propia Ley. Además, creemos que lo que se está solicitando hoy comporta unas consecuencias de índole presupuestaria, y en nuestra situación y por nuestros compromisos en estos momentos creemos que previamente es necesario que el Gobierno presente a la Cámara un estudio presupuestario de esta transformación que se pide, ya que es una transformación parcial. Por tanto, hemos presentado esta enmienda para que previamente a la revisión de la Ley de Puertos llegue un estudio presupuestario de lo que comportaría esta variación. Este es el motivo de nuestra enmienda de sustitución.

El señor **PRESIDENTE:** El representante del Grupo Mixto así como el del Grupo de Coalición Canaria no se encuentran en esta sala. Tiene la palabra, por tanto, el señor Gatzagaetxebarría, del Grupo Vasco, PNV.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA:** Nuestro Grupo va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para la modificación de la Ley 27/1992 de Puertos, que realiza una ordenación tanto de la Marina Mercante como de los puertos.

Evidentemente, es una cuestión de política legislativa el diferente planteamiento que pueda existir entre el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista y otros grupos de la Cámara en el sentido de que la cuestión relativa a la seguridad marítima se circunscriba dentro de la materia de puertos o quede encuadrada en la materia de marina mercante. No podemos poner en duda la posibilidad que tiene el legislador –como así lo ha reconocido el Tribunal Constitucional– de modificar la posición estatutaria de determinado personal, tanto laboral como funcionario, de la Administración pública, puesto que nadie adquiere plenos derechos ni consolida la situación de derechos adquiridos por el simple hecho de tener una determinada posición durante unos años en la Administración pública, ya que, como ha reconocido la sentencia del Tribunal Constitucional, existe la posibilidad de que por ley el legislador discipline la posición que un servidor público, bien sea estatutario, bien sea laboral, deba tener en relación con la Administración pública en la que presta servicios. En este punto no me cabe duda de la legalidad del tema; otra cuestión es la política legislativa. El Grupo Socialista y el Gobierno encuadran la prestación del servicio de seguridad marítima en la materia de puertos, creando un consorcio general y luego entes públicos en cada uno de los puertos. Nosotros entendemos que es mejor la otra opción que creemos que ha funcionado con eficacia, con racionalidad y ha dado seguridad, de ahí que no estamos de acuerdo con el planteamiento que contiene en estos momentos la Ley 27/92 puesto que lo encuadra dentro del Ente Público Puertos del Estado, cuando, a nuestro juicio, la prestación de los servicios de seguridad marítima debe circunscribirse a la materia de Marina Mercante y debe estar ubicado en dicho centro administrativo directivo. La medida prevista en la disposición adicional de la Ley 27/92 lo que hace es proceder a la extinción del cuerpo administrativo que existía para la prestación del servicio de seguridad marítima. Nosotros creemos que la seguridad marítima es algo más que los puertos, puesto que los instrumentos y las figuras que ayudan a la seguridad marítima no solamente están en los puertos sino también en otros puntos del litoral. Por ello no coincidimos en el planteamiento que hace el Grupo Socialista.

Otra segunda consideración que quería hacer es que el Gobierno entiende que los servicios de seguridad marítima se están prestando razonablemente en estos momentos, mientras que los hechos están demostrando que no es así, que no existe esa seguridad en la prestación de esos servicios. Existen disfunciones, distorsiones en la seguridad marítima en la costa gallega, en Cantabria, en el País Vasco, en Andalucía, etcétera, y existen porque hay un modelo diferente a la hora de entender cómo se ha de prestar la seguridad marítima por parte del Gobierno y por parte de los grupos parlamentarios. El Gobierno ha optado por el modelo de la extinción de este cuerpo y por la contratación de servicios privados que puedan atender en su caso la seguridad marítima. Nosotros entendemos que el Gobierno central disponía de personal cualificado y seleccionado, en su día, a través de un procedimiento específico y adecuado para las plazas de seguridad marítima que al efecto existían en el Gobierno central. Por ello no coincidimos en la materialización, no coincidimos en la idea filosófica fundamental de política legislativa por la que opta el Gobierno, así como tampoco coincidimos en la ejecución o materialización del modelo de gestión que plantea a la hora de prestar el servicio de seguridad marítima. Nosotros entendemos que más que la contratación de servicios de mantenimiento, que en su caso pueden resultar eficaces, se funciona mejor con el

personal especializado con el que ya contaba la Administración central. La aplicación de la disposición adicional de la Ley 27/92 supone la apertura de un proceso de extinción y la reasignación de estos efectivos, tanto funcionarios como personal laboral, en servicios administrativos diversos.

Señor Presidente, nuestro Grupo Parlamentario está de acuerdo con el planteamiento que hace Izquierda Unida por las dos consideraciones que he expuesto, y por ello vamos a apoyar dicha propuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Señor Presidente, señorías, independientemente del funcionamiento de las señales marítimas en nuestras costas, que desde luego no pasa por uno de sus mejores momentos, el Grupo Parlamentario Popular entiende que este debate debe centrarse en la literalidad de lo que es la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que se resume en la necesidad de que los técnicos mecánicos en señales marítimas pasen a estar adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante o, lo que es lo mismo, a las Capitanías de Puerto; Capitanías de Puerto que, por cierto, están todavía sin desarrollar y en las que no se ha cubierto ni una sola de las plazas existentes en todas ellas por concurso u oposición, sino que son simplemente cubiertas mediante designación provisional, que es lo que se ha venido haciendo durante este último año de vigencia de la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Nosotros entendemos claramente que las señales marítimas, que hasta hace un año dependían de las demarcaciones de costas correspondientes, es decir, eran funcionarios del Estado, si ahora dependen de un Ente público que por un lado es Estado y por otro lado es empresa privada, es imprescindible que el Ente público Puertos del Estado facilite y permita a la autoridad portuaria correspondiente dotar determinadas vacantes en un sentido u otro, puesto que todos los funcionarios, todas esas personas adscritas a las diferentes autoridades portuarias terminan cobrando un sueldo dependiente de cualquier Administración pública que exista en el Estado, en este caso concreto de las autoridades portuarias. Nosotros creemos –como así hicimos constar en el debate de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante– que las señales marítimas son ayudas imprescindibles para la navegación, no sólo dentro de las rías con boyas y balizas sino en la propia costa, y es que deberían estar adscritas, por supuesto, a la Marina Mercante y en su caso concreto a las diferentes Capitanías de Puerto que han entrado en vigor con la nueva Ley de Puertos y con la desaparición de las antiguas Comandancias de Marina con competencias en Marina Mercante.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular, aunque acoge favorablemente la propuesta realizada así como la enmienda presentada por el Grupo de Convergència i Unió en el sentido de que no sólo hay que estudiar este tema, sino que habría que estudiar en profundidad la Ley de Puertos y el desarrollo de sus reglamentos (por cierto, el Grupo Parlamentario Popular ya ha presentado ante esta Cámara una proposición de ley encaminada a estudiar el desarrollo de todos y cada uno de los reglamentos que hagan eficaz esa Ley de Puertos que entró en vigor hace un año y que, hoy por hoy, desgraciadamente no lo está siendo), en consecuencia con lo defendido y con lo propuesto en su día en la enmienda a la totalidad, como todos los grupos de la Cámara, a excepción del socialista, en el debate de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, va a votar favorablemente la literalidad de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para que los técnicos mécanicos en señales marítimas estén adscritos a las Capitanías de Puerto, a la Dirección General de la Marina Mercante, con nivel C, que es lo que se decía en su día, y que no sea un cuerpo declarado a extinguir, que es lo que pretende en el fondo la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** También seré breve porque ya en la tramitación de la Ley de Puertos, que lleva en vigor escasamente un año, tuvimos todos los grupos ocasión de manifestar nuestra opinión sobre la situación administrativa en la que debería quedar la señalización marítima. Por desgracia, el tema no era, ni entonces ni ahora, el de la señalización marítima, sino el intento corporativo de una serie de ex funcionarios que encuentran eco en un grupo parlamentario que se convierte en portavoz (hemos oído a un grupo parlamentario hacer un resumen muy afortunado del documento que los sindicatos de señalización marítima nos han remitido a todos los grupos) de lo que dicen una serie de ex funcionarios públicos que se sienten agredidos en unos supuestos derechos y con la excusa de una inexistente falta de seguridad, como es obvio. No veo por ninguna parte el clamor general que hable de la permanente degeneración de las señales marítimas en España. Me parece ridículo, al hablar del accidente del «Mar Egeo», ponerlo en relación con el funcionamiento o no de una sirena en ese momento. ¡Aviados estaríamos si este tipo de buques tuviese que circular por el mundo pendiente de los faros! Tienen sistemas mucho más sofisticados, tienen cartas y sistemas de localización muchísimo más sofisticados que unas señales marítimas.

Quiero decir, por tanto, que el Grupo que presenta esta proposición, amparado en la minoría parlamentaria en la que se encuentra ahora el grupo que sostuvo en su momento, en solitario, algo tan elemental como que las señales marítimas siguiesen perteneciendo al organismo que desde su fundación, en 1850, lo venía regentando, encelado por esa fácil presa que la minoría parlamentaria pudiera suponer de derrota del Gobierno, se convierte en

portavoz, como digo, de los intereses estrictamente corporativos de una serie de ex funcionarios y encuentra eco, lo que entiendo perfectamente, aunque me sorprende porque hay técnicos importantes ahora mismo en la dirección del Grupo Popular que me habían hecho alimentar la esperanza de que sus posiciones en esta legislatura fuesen más técnicas, más profesionales en esta cuestión que los de la anterior legislatura.

Unos breves minutos para retomar algunas de las cuestiones que quedaron pendientes o que se vuelven a replantear al amparo de esta iniciativa parlamentaria. Aparte de la razón histórica que he dicho de que no hemos inventado el Mediterráneo, los socialistas nos hemos limitado a dejar las cosas como el buen sentido, como el criterio de siglo y medio de administradores de este país habían mantenido: que las señales estaban en la Dirección General de Puertos y Costas; que tenían un soporte central que era la Dirección General de Puertos, y un soporte administrativo periférico que eran las delegaciones territoriales de costas. ¿Y qué ha ocurrido sustancialmente con la señalización marítima? Algunos grupos sostienen que sigue siendo válida la ecuación faro-farero. En reuniones con los técnicos de señales marítimas he llegado a escuchar: ¡Hombre, es que me van ustedes a defraudar en una opción de vida que yo elegí al ser farero!; en el sentido romántico de la adscripción del faro al farero no como una función pública, sino como una elección de vida que, como tantas otras opciones de elección de vida, han desaparecido o se encuentran sustancialmente alteradas por la realidad. Hoy día no existe esa relación faro-farero. Hoy día esa relación está sustituida por equipos de mantenimiento y grupos de señales. Mantener un farero en cada faro sería como sentar a un municipal delante de cada semáforo esperando a que se fundiese la luz para cambiarla en ese momento. Eso no funciona así. Hay sistemas de informatización, hay sistemas de comunicación, hay sistemas de control extraordinariamente más eficaces que la romántica elección del farero que decide pasar el resto de sus días sentado en un faro y que no lo muevan de él.

En cuanto a la señalización marítima, ¿alguien sostiene seriamente que hoy día la señalización marítima de faros es un elemento sustantivo en la seguridad marítima? ¿Alguien lo sostiene? **(Varios señores Diputados: Sí.)** Bien. Pues nosotros creemos que los faros tienen su lugar, que los faros sirven fundamentalmente para la navegación costera, pero desde luego, los buques en tránsito, los buques que no recalan no utilizan el sistema de señalización marítima costero, sino que tienen, como digo, otros sistema mucho más sofisticados. Ayudan a la navegación costera precisamente las luces de puerto y los faros de recalada, que nadie creo yo que discuta que deben ser administrados realmente por la autoridad portuaria, por el puerto. Son esos los faros que verdaderamente sirven a ese pescador gallego cuyo enternecedor testimonio en contra de esta ley hemos escuchado al señor Andréu.

Tampoco tenemos que olvidar que ahora mismo no existe ningún tipo de traslación a los usuarios del coste de este servicio público. Unicamente las tarifas G-1 de los puertos contienen, en su escandallo de costes, algunos elementos que permiten trasladar a algunos usuarios el coste del servicio público que se les presta desde la señalización marítima. El objetivo de la creación del «holding» Puertos del Estado, entre otras cosas, es conseguir internalizar, en el plazo máximo de cinco años, todas las cantidades que requiere el mantenimiento y la inversión en señalización marítima, a cuyos efectos se ha realizado, como sabrán SS. SS., una importante encuesta que identifica perfectamente cuál es el sistema de señalización marítima más utilizado por cada uno de los usuarios. Y ¡pásmense SS. SS.! La señalización marítima «sensu stricto» -como aquí se la está manejando: el faro, la bombilla, etcétera- está en cuarto lugar; desde luego muy lejos de la señalización por satélite y otros tipos de señalización. Y como consecuencia de esa encuesta, en el plazo más breve posible se podría establecer un sistema de tarifas para que el coste de ese servicio pudiera realmente ser transferido al usuario del mismo, como es, con carácter general, política de este Gobierno en todas aquellas prestaciones en las que es posible trasladar el coste de su financiación al usuario.

A esto se opone lisa y llanamente una serie de técnicos que, como es obvio, por la lectura del informe que nos ha resumido en su intervención el señor Andréu se encuentran descontentos en el «holding» Puertos del Estado, quizá porque han debido renunciar, en condiciones además extraordinariamente positivas, a su carácter de funcionarios con derecho a retornar. Lo único que nos proponen ustedes es recuperar a todos estos ex funcionarios, ahora en un régimen laboral, para la función pública (sorprende en algunos grupos que últimamente parecen estar predicando exactamente lo contrario de lo que dicen) y traspasarlos a la Sociedad de seguridad marítima, que carece por completo de estructura administrativa central o territorial que pudiera dar soporte a las funciones que requiere el correcto diseño de una política de señalización marítima, el atender a sus necesidades y a sus inversiones futuras. Nos proponen ustedes dar un salto en la nada, alterar algo que ha funcionado razonablemente bien no en los últimos diez años (sería presunción referirme a ellos), sino en los últimos 150 años, desde que se fundó, gestionando por quien viene siglo y medio gestionándolo; como digo, nos proponen dar un salto en el vacío, desde mi punto de vista, con la única justificación de ponerse una vez más delante de la pancarta, en este caso de los técnicos de señalización marítima que no están conformes con su nueva ubicación en la Administración y sin más fundamento, como digo, que atender a una demanda corporativa de una serie de funcionarios trabajadores que, desde los tiempos de la tramitación de la ley, lucharon de manera clara por estar adscritos a aquella unidad administrativa que hoy día se nos vuelve a reiterar.

No encontramos fundamentación alguna basada en la falta de seguridad en el tráfico de nuestras costas, salvo cuatro accidentes concretos que no tienen nada que ver con la generalidad del sistema organizativo de nuestras señalizaciones marítimas, como digo, fundada en la falta

de seguridad de tráfico no vemos razón alguna, salvo la apetecible, sugerente y comprensible intención de derrotar al Grupo Socialista. Aceptaríamos de buen grado, si lo acepta el Grupo proponente, la enmienda de sustitución, defendida por el señor Sedó, que contribuiría a que algunos defensores de la austeridad en el gasto público, del recorte presupuestario y de la necesidad de no cargar a la Administración con aquello que es posible hacer desde fuera, entendiesen que su pretensión vana, en este acto, de derrotar al Grupo Parlamentario Socialista costaría 2.000, 3.000, 4.000 millones de pesetas. Si esa enmienda se acepta nosotros estaríamos a favor, por tanto, de que se convirtiese en un trámite obligado.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, y solamente para tomar posición respecto a la enmienda del Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU:** Quiero decir al señor Sedó, con mi mayor aprecio personal, que esta enmienda no va en el sentido de conseguir algo, aunque sea mínimamente positivo, en la dirección que nosotros estamos buscando, sino de perder en el abismo la proposición no de ley que presenta mi Grupo Parlamentario. Yo creo que no son necesarios muchos estudios para saber lo que significa el aumento presupuestario de esta proposición no de ley. No es mucho aumento presupuestario; seguro que no. Lo que pasa es que si desde la posición de acuerdo para blindar los presupuestos que ha hecho el Partido Socialista, se compromete en ese blindaje el Grupo Catalán (Convergència i Unió) hasta el punto de contradecirse en las propuestas más lógicas y sensatas que ha defendido en anteriores legislaturas, entonces se comprende, aunque no se pueda compartir, y en el fondo se considere que se va al suicidio político.

Señor Sedó, no hay ninguna intención en defender a un grupo corporativo. En cualquier caso, no me importaría defender a un grupo corporativo de 296 personas con 88.000 pesetas de salario base. A mí me preocuparía defender a un grupo corporativo de banqueros, de empresarios o gente que mueve las grandes finanzas, pero no a un grupo de 296 personas con 88.000 pesetas. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Andréu, por favor, le ruego que no reabra ningún debate, porque no procede, y que simplemente fije su posición respecto a la enmienda.

El señor **ANDREU ANDREU:** En cualquier caso, mi posición está fijada, señor Presidente. Creo que es una propuesta en los mínimos que defendieron todos los grupos parlamentarios menos el Socialista. Lamento no poder aceptar una enmienda que no va en el sentido de conseguir lo mínimo de la proposición, sino simplemente aplazarla *sine die.*

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la votación de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, presente ante esta Cámara el proyecto de ley de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que adscriba a la Dirección General de la Marina Mercante la señalización marítima.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada la proposición no de ley.

Quiero comunicarles que estaba previsto que el Ministro señor Borrell contestara a las seis preguntas del orden del día sobre tema marítimo portuario, pero ante la imposibilidad de hacerlo ha tenido la gentileza de dirigirse a esta Presidencia, a través de su Jefe de Gabinete, para disculpar su ausencia en esta reunión y anunciarme que iba a venir a contestar a las tres preguntas que hacen referencia a playas doña Cristina Narbona, Secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, y a las tres preguntas restantes, que hacen referencia al cabotaje y a las relaciones laborales del sector portuario, bien el Secretario General señor Panadero, que está de viaje en estos momentos en Bruselas, bien el Subsecretario don Antonio Yardén Carratalá.

PREGUNTAS:

- **SOBRE VALORACION DE LAS ACCIONES EJECUTADAS PARA LA REGENERACION DE LA PLAYA DE SAGUNTO (VALENCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC). (Número de expediente 181/000043.)**

- **SOBRE ESTADO DE EJECUCION DE LAS OBRAS DE REGENERACION DE LA PLAYA DE PINEDO (VALENCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC). (Número de expediente 181/000044.)**

- **SOBRE MEDIDAS PARA QUE LA AMPLIACION SUR DEL PUERTO DE VALENCIA NO INCIDA NEGATIVAMENTE EN LAS PLAYAS DE EL SALER DE DICHA CIUDAD. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IU-IC). (Número de expediente 181/000045.)**

El señor **PRESIDENTE:** A continuación pasamos a las tres preguntas sobre regeneración de playas, formuladas por el Diputado Peralta Ortega, que en este momento no se encuentra en la sala. Ayer me anunció que iba a estar en Comisión de Política Social, pero que a estas horas estaría aquí. En consecuencia, si la Secretaria de Estado no tiene inconveniente, se le va a avisar. **(Pausa.)**

Sin dar respiro al señor Peralta, vamos a rogarle que

inicie el planteamiento de sus preguntas para que, a continuación, pueda dar contestación a ellas la señora Secretaria de Estado, doña Cristina Narbona. Las preguntas que el ocupadísimo Diputado y colega, señor Peralta, ha tenido a bien presentar se refieren a los problemas puntuales que existen concretamente en Valencia. Para resumirlas diré que hacen referencia a la regeneración de las playas de Sagunto, de Pinedo y de El Saler. Pediría al señor Peralta que en aras a la brevedad y a la eficacia de esta reunión plantee sus preguntas conjuntamente y, si desea hacer alguna matización especial para alguna de ellas, lo puede hacer en su intervención.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Gracias, señor Presidente, por su presentación y casi exposición. Se nota que conoce usted la problemática de esta zona tan bien como yo, seguramente mejor que yo en la medida en que también es valenciano y conoce esta situación. Y quiero excusarme ante la Comisión y ante la señora Secretaria de Estado porque estaba en otra Comisión y es la razón por la que ayer anuncié al Presidente que quizá me retrasaría un poco a la hora de comparecer.

En definitiva, son tres preguntas, como ya sabe, relativas a la situación de las playas de Sagunto, Pinedo y El Saler, estas dos últimas en el término municipal de Valencia y la primera en el término municipal de Sagunto. Las tres playas sufren problemáticas relativamente similares, están deterioradas, si bien las causas son distintas en cada caso. En las dos de las playas de Valencia incide fundamentalmente el puerto de Valencia y la ampliación sur que se está ejecutando en los últimos meses. Desde siempre la playa de Pinedo, que es la más cercana, sufría las consecuencias del estado del puerto y quizá la ampliación del mismo haya podido beneficiar a esa playa en concreto, pero es una playa que está muy deteriorada y las previsiones por parte de la Administración de mejora de la misma se vienen retrasando en los últimos años. Se ha anunciado reiteradamente la ejecución de planes de mejora de esa playa y, sin embargo, no se han puesto en práctica por razones muy distintas. Recuerdo afirmaciones hechas por su antecesor en el cargo, señor Albero, valenciano, cuando se iban a celebrar las últimas elecciones autonómicas y municipales. El señor Albero manifestó compromisos serios, muy concretos, acerca de que la Administración central iba a proceder a ejecutar los planes de mejora de la playa de Pinedo, sin contar con la colaboración de la Administración local, en la medida en que se afirmaba que ésta no colaboraba como se esperaba de la misma. Lo cierto es que han pasado dos años desde aquel momento y no se han iniciado estos planes. Es verdad que presupuestariamente están previstos para el año que viene, pero sinceramente la previsión presupuestaria ya la llevamos arrastrando mucho tiempo y la verdad es que las obras no se ven. Los vecinos más directamente afectados están desesperados, en general todos los ciudadanos de Valencia, en la medida en que es una de las playas más disponibles, y es importante comprobar que las reiteradas palabras no se corresponden con los hechos.

Pero no sólo se trata de la playa de Pinedo, la ampliación del puerto de Valencia incide en la playa de El Saler. Este es un tema más preocupante aún en la medida en que empeora la situación. La playa de El Saler forma parte del patrimonio histórico de los ciudadanos que conseguimos salvarla de un intento, en los últimos años de la dictadura, de arrasar lo que era El Saler, que, como digo, es un patrimonio no sólo como playa, sino como conjunto importantísimo para la ciudad de Valencia. Lo cierto es que ese importante patrimonio está sufriendo en los últimos años un deterioro notable. Se han llevado a cabo ya algunas medidas de rehabilitación de esta playa. En parte de la misma se han realizado obras de aportación de arena, pero bien es verdad que estas obras con el paso del tiempo han perdido su vigencia y hay que plantearse realmente un plan a fondo para conseguir su recuperación.

Terminando por la que aparece en primer lugar en el orden del día, la playa de Sagunto, diré que ha sufrido también las consecuencias de otro puerto, éste de carácter deportivo, Puerto Siles, en el término de Canet de Berenguer, lindante con las playas de Sagunto, que ha resultado muy negativo en lo que era la playa de Sagunto como consecuencia de la incidencia que tiene la construcción de espigones en el conjunto de corrientes marinas y en la aportación de arenas. Ese puerto deportivo hoy está intervenido por la Administración pública. Quizás, una de las razones por la que se produjo esa intervención era intentar contribuir a paliar los daños que se hayan producido con la misma, pero lo cierto es que, al día de hoy, la playa de Sagunto sigue experimentando una situación deteriorada. También es verdad que se han llevado a cabo determinadas medidas, sobre todo aportación de arena de una manera periódica y regular. Esas medidas se han revelado eficaces en el corto plazo, pero, al poco tiempo, son unas medidas que desaparecen como consecuencia de la erosión. Por tanto, nos gustaría saber qué valoración se lleva a cabo por parte de la Administración central de esas medidas en relación con la recuperación de la playa de Sagunto, sobre todo en la medida en que se comparta la valoración que nosotros realizamos de que son medidas insuficientes. ¿Qué medidas se van a llevar a cabo para conseguir que una playa importante como es la playa de Sagunto tenga el atractivo y las características que ha tenido durante tantos años?

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra la Secretaria de Estado, señora Narbona.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO PARA EL MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): En contestación a las preguntas del Diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Peralta, voy a iniciar por la relativa a la situación de la playa de Sagunto, a la valoración que se hace desde el Ministerio y a las actuaciones que se han llevado a cabo y que están previs-

tas, como el propio señor Diputado ha explicado en su intervención.

El problema que afecta a la playa de Sagunto es un problema que tiene su origen en la existencia de un puerto deportivo, del puerto de Siles, y en una concesión a principios de los años 80, de la cual se derivó una situación en la que el concesionario de dicho puerto no atendió a las exigencias que se le impusieron precisamente de compensar con aportaciones de arena los efectos derivados de la existencia de ese puerto.

Desde 1986 hasta 1991, la Demarcación de Costas de Valencia ha venido efectuando todos los años una aportación de arena fina de un volumen aproximado de unos 15.000 metros cúbicos año. Con estas aportaciones, efectivamente, lo que ha conseguido mantener son cantidades estables -estables, por lo menos durante la época estival-, pero el problema principal de la playa de Sagunto no es un problema tanto cuantitativo como cualitativo, es un problema de pérdida en la calidad del material de la playa con aparición de gravas y bolos, aunque no exista, por lo menos durante la época estival, a causa de esas aportaciones que se han venido realizando, una merma significativa en la superficie disponible, pero sí en la calidad.

La Generalitat valenciana se ha hecho cargo del citado puerto deportivo, ha revocado la concesión del mismo, ha rescatado esa concesión, y está efectuando desde 1992 trasvases de arena que hubieran correspondido en el ejercicio de sus responsabilidades precisamente al concesionario anterior. Esto ha hecho que la Generalitat valenciana haga un esfuerzo muy significativo en términos económicos para aportar arena en 1992 por un total de 80.000 metros cúbicos de arena fina y en 1993 por un total de 50.000 metros cúbicos de arena fina -para que se hagan una idea, cada 100.000 metros cúbicos equivale a un importe de unos 100 millones de pesetas- y estas actuaciones la Generalitat pretende continuarlas durante el ejercicio de 1994.

Sin embargo, como usted mismo ha señalado, posiblemente se trata de soluciones de carácter coyuntural que están manteniendo al menos lo que es la cantidad disponible de arena, pero no pueden quizás resolver el problema de fondo que se ha generado y que no ha tenido un tratamiento adecuado durante muchos años por parte del puerto deportivo de Siles.

En estos momentos, la Generalitat valenciana está llevando a cabo un estudio, con la colaboración del Centro de Estudios y Experimentaciones de Obras Públicas (el CEDEX), del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, para poder valorar si hay soluciones de mayor calado que deban ser emprendidas. Por lo tanto, en estos momentos existe una actuación conjunta de la Generalitat y del CEDEX para analizar posibles soluciones alternativas a las que ya se están dando y, en cualquier caso, la Generalitat valenciana tiene previsto, como actual detentador de la concesión del puerto, efectuar también en 1994 un aporte significativo de arena a la playa de Sagunto.

Nuestra valoración, por lo tanto, es de lógica preocupación ante la situación que se ha creado, en primer lugar, por el no cumplimiento de las condiciones que se le impusieron en su momento al concesionario del puerto deportivo, que en parte ha sido paliada por las actuaciones, primero, de la Administración central y, ahora, de la Administración autonómica, y estamos a la espera de hacer una valoración conjunta con la Generalitat de eventuales soluciones adicionales que no tengan un carácter, por llamarlo así, coyuntural en esta materia.

Las otras dos preguntas que se formulan a esta Secretaría de Estado se refieren a la regeneración de la playa de Pinedo y a la regeneración o al impacto sobre la playa de El Saler, derivadas en gran medida como impacto negativo de la ampliación del puerto de Valencia. Son dos preguntas que están íntimamente ligadas en la medida que la playa de El Saler se puede ver afectada negativamente, como el señor Diputado ha indicado, por la ampliación del puerto de Valencia, en la medida que esto crea una zona de sombra en la contigua playa de Pinedo y esto puede hacer que se confinen allí arenas procedentes de la playa de El Saler. Por lo tanto, para evitar ese efecto negativo se ha avanzado en el proyecto de actuación en concreto en la playa de Pinedo, que, como bien ha recordado, es un proyecto cuya plasmación concreta viene retrasándose en los últimos años, pero que en estos momentos yo diría que está próximo a llevarse a cabo, porque lo único que falta en este momento para contratar las obras es cerrar el acuerdo que se está desarrollando con los propietarios de cerca de 100.000 metros cuadrados de terreno lindante con la playa que deben de ser expropiados para poder proceder al proyecto en su versión completa, proyecto que comprende tanto la regeneración de la playa de Pinedo como la existencia de un paseo marítimo y la reinstalación de las instalaciones existentes.

Está prevista la contratación de las obras en 1994, y, como le digo, lo único que falta para poner en marcha esta actuación es que se cierre el acuerdo con los propietarios de esos terrenos y se proceda a la expropiación de los mismos para poder avanzar en la línea que el Ministerio tiene previsto.

El Ministerio tiene contemplado una actuación global para la playa de Pinedo que alcanzará unos mil millones de pesetas, para lo que son los gastos derivados de la expropiación de los terrenos, para la propia regeneración de la playa y para la construcción del paseo marítimo, que vendrá a darle un mayor equilibrio en la nueva configuración de esta playa que debe tener efectos también beneficiosos para la playa contigua de El Saler.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, doña Cristina Narbona.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Comenzando por la playa de Sagunto, a la que ha hecho referencia, en primer lugar, yo celebro que, por parte de la Administración central, exista una lógica preocupación por la situación que hay en estos momentos. No se puede olvidar que, tal

como usted ha dicho, esta situación viene creada por un puerto deportivo cuya concesión otorgó en su día la propia Administración central, de acuerdo con el marco competencial que existía en aquellos momentos, y, por tanto, de ahí arrancan, en alguna medida, los daños que en estos momentos sufre la playa de Sagunto.

Celebro también que coincidamos en que las medidas que se han tomado hasta la fecha han servido fundamentalmente para mantener la cantidad de arena, pero no dan solución a los problemas de calidad, problemas cualitativos, como ha dicho usted, que son visibles para cualquiera que conozca esta playa.

Por lo tanto, creo que es necesario urgir los estudios que nos permitan abordar soluciones de fondo a esta situación. Yo creo que desde este punto de vista -creo que estará de acuerdo conmigo-, la Administración central no puede dejar que sea la propia Generalitat valenciana la que aborde el tema. Usted ha reconocido ya que está participando un organismo de la Administración central, como el CEDEX, pero, en definitiva, en la ejecución de esas medidas, que siempre tienen coste económico, yo creo que la Administración central tiene que asumir su responsabilidad en la situación en que se encuentra actualmente la playa de Sagunto.

Por lo que se refiere a la playa de Pinedo, ha dado usted algunos datos de los que ya tengo conocimiento. Ha dicho usted que, efectivamente, está próximo a llevarse a cabo el proyecto porque sólo falta cerrar el acuerdo con los propietarios. Yo tenía y tengo aquí declaraciones que se han llevado a cabo por el Jefe de la Demarcación de Costas, señor Reyes, en agosto, y venía a decir prácticamente esto, que se estaba ultimando el acuerdo con los propietarios de los cien mil metros cuadrados aproximadamente que se tenían que expropiar para llevar a cabo el proyecto que contenía la regeneración de la playa, la construcción de un paseo marítimo y la reinstalación de los servicios que existen allí en estos momentos.

Me sabe mal que, al cabo de los tres o cuatro meses de producirse aquellos datos, parece que se haya avanzado poco. Tal vez se ha avanzado mucho, pero quizá no se desprende de los datos que usted ha dado que realmente se haya avanzado en este acuerdo con los propietarios, y lo cierto es que el año 1994 está encima. Está encima el 1 de enero de 1994, evidentemente; el 31 de diciembre de 1994 queda más lejos. Y usted ha hablado de que en el año 1994 se llevará a cabo la contratación de las obras, pero es muy distinto que se lleve a cabo el 1 o el 20 de enero a que se haga el 31 de diciembre. Por tanto, yo le urgiría a que, efectivamente, se adopten las medidas para que este proyecto -que, como yo le señalaba y usted ha reconocido, lleva un notable retraso- se puede llevar a cabo. No sólo por la playa de Pinedo, que está ubicada en Valencia capital, de hecho, sino porque, además, incide -como usted ha puesto de manifiesto- o puede incidir en la evolución de la playa de El Saler.

En relación con este punto, soy mas escéptico respecto a esa posible evolución positiva. Creo que lo que se puede constatar es una determinada evolución negativa y me llama la atención que no haya hecho usted más detalladas referencias a qué medidas se van a adoptar con la playa de El Saler, porque hoy es verdad que dicha playa está sufriendo un proceso de deterioro; proceso de deterioro que en esas declaraciones a las que hacía referencia, el señor Reyes, en agosto, imputaba a la ampliación sur del puerto de Valencia, que se ha llevado a cabo en unos términos que la propia Administración central -en concreto los que corresponden a las competencias de la señora Narbona- desconocía. Esto se ha llevado a cabo por otra sección del Ministerio, pero desconociendo la incidencia que podría tener en esta playa de El Saler. Creo que es necesario abordar con urgencia esta situación de la playa de El Saler, antes de que nos ocurra como lo que ha ocurrido en Sagunto o en Pinedo, que nos encontremos con problemas mucho más graves, mucho más deteriorados.

Piense usted, señora Narbona, que, en el caso de la playa de Pinedo, en su día, el plan inicial de regeneración que se planteó era aportar arena e intentar ganar terreno al mar. El segundo plan que se lleva a cabo es intentar correr hacia dentro y dar por definitivamente perdida parte de la playa, es decir, intentar crear una playa nueva. Yo creo que, en el caso de El Saler, todavía estamos a tiempo de intentar salvar y recuperar parte de lo que hemos conocido históricamente como El Saler. En la medida en que dejemos pasar el tiempo, evidentemente, cualquier otro plan tendrá que plantearse sobre unas condiciones mucho más deterioradas y muy distintas. Insisto: para quienes hemos conocido, vivido y disfrutado El Saler nos parecería monstruoso asistir impasibles a una destrucción como la que en estos momentos se está produciendo.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Narbona.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO PARA EL MEDIO AMBIENTE Y VIVIENDA** (Narbona Ruiz): Solamente quiero reiterar que, desde el punto de vista presupuestario, existen los recursos para abordar las actuaciones que preocupan al señor Diputado, pero que un proceso de encuentro o de acuerdo con propietarios, cuando se abre la vía de la expropiación, lamentablemente lleva varios meses. Desde luego, es nuestra intención poder agilizar al máximo ese proceso, para que no contratemos las obras relativas a la playa del Pinedo a finales de 1994, sino en el mismo momento en que este tema quede resuelto. Y la incidencia sobre la playa de El Saler de esa obra en la playa del Pinedo, en opinión de los técnicos que están trabajando en ello, puede ser muy favorable.

En cualquier caso, le recuerdo que si tiene ocasión de ver los datos que dentro del plan de costas se destinan al litoral valenciano, son recursos que superan, con mucho, el porcentaje de litoral que tiene la Comunidad Valenciana sobre el total del litoral español. No quiero decir con esto que Valencia no se merezca ese esfuerzo presupuestario por parte de la Administración central, pero creo que es una muestra de en qué medida se valora lo que

pueden ser efectos negativos creados por toda una serie de actuaciones, tanto públicas como privadas, que estamos intentando compensar con los programas de regeneración de playas que están en marcha.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora Narbona. Damos por finalizada la primera parte de las preguntas dirigidas a la señora Secretaria de Estado y le agradecemos su presencia, una vez más.

- **SOBRE OPINION DEL GOBIERNO ACERCA DE LA SUFICIENCIA DE LA ACTUAL FLOTA DE BUQUES QUE REALIZAN EL SERVICIO DE CABOTAJE. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GP). (Número de expediente 181/000055.)**

- **SOBRE FORMA EN QUE AFECTARA A LOS EMPRESARIOS RECEPTORES DE MERCANCIAS LA MORATORIA EXISTENTE POR PARTE DE LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA (CEE) PARA QUE LOS BUQUES COMUNITARIOS PUEDAN HACER TRAFICO DE CABOTAJE EN ESPAÑA. FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GP). (Número de expediente 181/000057.)**

- **SOBRE FORMA EN QUE AFECTARA A LOS SERVICIOS DE RECEPCION Y ENTREGA DE MERCANCIAS DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES LA ENTRADA EN VIGOR DEL «ACUERDO PARA LA REGULACION DE LAS RELACIONES EN EL SECTOR PORTUARIO». FORMULADA POR EL SEÑOR FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO (GP). (Número de expediente 181/000056.)**

El señor **PRESIDENTE:** Continuamos nuestra reunión con las preguntas dirigidas a don Antonio Llardén Carratalá, Subsecretario de Obras Públicas, que ha tenido la amabilidad de venir en sustitución del señor Panadero, que en principio era la persona que estaba previsto que asistiera para contestar a las preguntas del Diputado señor Fernández de Mesa, que tiene la palabra para que formule, según su deseo, las preguntas 5 y 7, es decir, las que hacen referencia al servicio de cabotaje, conjuntamente, y, a continuación, la que hace referencia a las relaciones laborales en el sector portuario.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Muchas gracias, señor Subsecretario de Obras Públicas, por estar aquí, amablemente, aunque lamento que ni siquiera esté el Secretario de Estado del Ministerio. La pregunta iba dirigida al Ministro correspondiente y lamento que la comparecencia no sea la del Ministro ni la del Secretario de Estado, pero, en cualquier caso, agradezco al señor Subsecretario el esfuerzo que hace por estar aquí y, por supuesto, las contestaciones que vaya a dar a las preguntas.

Señor Presidente, yo no pretendo que se devalúen, en modo alguno, las comisiones, pero la pregunta va dirigida al Ministro, en su caso, al Secretario de Estado y, en este caso concreto, al Subsecretario de Obras Públicas. Lo acepto perfectamente y agradezco la presencia del señor Subsecretario.

El señor **PRESIDENTE:** Quiero aclarar a esta Comisión que, efectivamente, tiene toda la razón el señor Diputado a la hora de hacer sus manifestaciones y de expresar sus deseos y calificar a quién iba dirigida la pregunta. Es evidente que el Reglamento de la Cámara contempla esa peculiaridad, pero también contempla la posibilidad de que el Ministro, como ha hecho –lo he dicho al principio de la reunión–, en su momento, por imponderables que no ha sido posible tener en cuenta con la antelación suficiente, ha excusado su presencia y ha delegado su comparecencia ante esta Comisión en la persona más idónea en cuanto a cargos orgánicos dentro del Ministerio, que era el Secretario General, señor Panadero. No sé si lo he comunicado, no me acuerdo ya, pero el señor Panadero está retenido en Bruselas o tal vez está viajando en estos momentos. Como Presidente, tomo buena nota de que lo habitual, lo normal, lo reglamentario es que las preguntas dirigidas al Ministro, dentro de lo posible –salvo casos excepcionales–, deben ser contestadas por él mismo, pero también el Reglamento de la Cámara contempla la posibilidad de que el señor Ministro, entendiendo las obligaciones que habitualmente tiene, puede disponer reglamentariamente de ceder la presencia y la comparecencia a altos cargos del Ministerio.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias, señor Subsecretario, por estar con nosotros esta mañana.

Las preguntas que yo agrupo en el tema de cabotaje, simplemente van encaminadas a saber cuál es la postura del Gobierno y cuáles son las medidas que piensa adoptar, si es que piensa adoptar alguna, antes de que finalice la moratoria de las Comunidades Europeas, porque no cabe duda de que en estos momentos la flota de cabotaje en España es, a todas luces, insuficiente; es insuficiente porque no existe el número suficiente de unidades capaces de dar servicio a los usuarios que así lo solicitan. Hoy en día tenemos del orden de 14 buques que se están dedicando a hacer el cabotaje interior en España y nos encontramos con que, siendo insuficientes –por datos del propio Ministerio, que yo tengo y que seguramente el señor Subsecretario también los tiene– los usuarios se encuentran en muchas ocasiones con grandes dificultades para que sean autorizados los «waiver» desde la Dirección General de la Marina Mercante; y esto lo que está produciendo es demora en las entregas de mercancías; lo que está produciendo es un exceso de costo para aquellas personas que tienen depositadas sus mercancías en los puertos para poder moverlas, por estar pagando unos cánones de utilización de superficie, y, en definitiva, es lo que paraliza, a la larga, y por no tener las mercancías adecuadamente, en su momento oportuno, en determi-

nadas zonas de España, está originando un desfase en otro tipo de industrias. Por eso me gustaría saber, señor Subsecretario del Ministerio, si desde la Dirección General de la Marina Mercante (que, por cierto, no sé si está cesado o no, si está esperando que le llegue un papel o si está en plenitud de facultades, aunque, a decir de las pocas actividades que se están teniendo en estos últimos meses, da la sensación de que se está esperando más bien un relevo), nos gustaría saber, repito, si desde la Dirección General de la Marina Mercante, señor Subsecretario, se piensa adoptar alguna medida que haga eficaz efectivamente el que un barco esté en posición y sea real que un barco esté en posición, y, de no serlo, si la Dirección General de la Marina Mercante está en disposición de tomar alguna iniciativa para que en definitiva los «waiver» sean autorizados con mayor celeridad para que no tengan graves perjuicios todos los usuarios que en este caso concreto utilizan los buques de cabotaje en España.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el Subsecretario para contestar a las dos primeras preguntas, y a continuación intervendrá de nuevo el Diputado para formular su tercera pregunta.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Llardén Carratalá): Voy a plantear dos cuestiones previas muy rápidas. La primera ya ha sido aclarada por el Presidente: la ausencia del Ministro por motivos ajenos a su voluntad. Y en el caso concreto del Secretario General de los Servicios del Transporte, persona directamente responsable en el organigrama del Ministerio de estos temas, ayer por la noche no pudo despegar su avión por niebla en Bruselas; lo ha hecho esta mañana, pero con dos horas de retraso y, por tanto, está volando en estos momentos. Dicho esto, como Subsecretario, con una visión de conjunto del Ministerio, creo que puedo dar una respuesta razonable a las peticiones del Diputado.

La segunda excusa es meramente personal. Tengo una gripe enorme y estoy con fuertes dificultades para expresarme con una cierta fluidez.

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Subsecretario, si con su matización de una respuesta razonable entiendo que no va a ser completa y definitiva, entiendo que está abierto el debate para poder contestar por escrito al Diputado en aquellas informaciones que crea complementarias o necesarias a su exposición.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Llardén Carratalá): Perfetamente, señor Presidente.

En cuanto a la opinión del Gobierno de si estas líneas de cabotaje están suficientemente atendidas, podríamos distinguir a la hora de contestar entre lo que es el cabotaje regular, especialmente el insular, que entendemos que están razonablemente atendidas, sin problemas y que, en todo caso, si la demanda se incrementa, la existencia actual de un mercado libre de cabotaje en este terreno daría probablemente respuesta inmediata. Otra cosa es, efectivamente, el cabotaje no regular, totalmente liberalizado, lo que en la jerga marítima suelen denominar el «tramp», en donde, efectivamente, podemos entender que en algunos sectores no existe una suficiente oferta por parte de la flota española para cubrir los servicios que se demandan. En este sentido, cabe de una forma muy rápida y muy sucinta –y con ello contesto las dos preguntas conjuntamente– hacer un repaso rápido de cómo está el proceso de liberalización. En febrero de 1993 se liberalizaron los servicios de enlace; el 17 de agosto se liberalizaron determinadas cargas de buques cementeros, frigoríficos, etcétera, y en febrero de 1994 se liberalizaría el resto de carga general, graneles y química, con la excepción que bien conoce el señor Diputado, que es que a 1 de enero de 1997 se liberalizaría el resto, lo que se han denominado servicios estratégicos, con una excepción a su vez para el cabotaje insular el 1 de enero de 1999. Pues bien, con este panorama es evidente que en el proceso de liberalización, prácticamente puedo decir que desde agosto –estamos en diciembre–, difícilmente ha habido período de tiempo suficiente para apreciar sus consecuencias. Entendemos, en líneas generales, que las consecuencias están siendo positivas; por una parte, de cara a la flota española, porque, efectivamente, se le está dando más tiempo del inicialmente previsto para adaptarse a esta competencia continental. Por otra, es cierto que en algunos cabotajes, como decía al principio de mi intervención, especialmente, en el cabotaje totalmente libre, hay algunas dificultades de oferta y sí debo contestarle que la Dirección General de Marina Mercante en lo que lleva de año, hasta fecha de hoy, ha dado más de 150 autorizaciones para trabajar por parte de compañías no españolas, precisamente para suplir esta falta llamémosle de iniciativa o de competitividad.

Por tanto, entendemos que esta moratoria está empezando a dar sus frutos en la medida en que los operadores podrán encontrar, están encontrando ya de hecho una mayor oferta y, al mismo tiempo, no se ha dejado a la flota española en una situación de indefensión desde el punto de vista competitivo. Qué duda cabe, no obstante, que para contestar a la pregunta del señor Diputado con total información habría que esperar quizás algún período de tiempo, especialmente a después de febrero del año 1994, en que tendríamos ya el período de liberalización totalmente controlado.

Por último, quiero comentarle que la Dirección General de Marina Mercante está trabajando en plenitud de condiciones y los cambios –es perfectamente lícito que la prensa opine sobre posibles remodelaciones en determinados centros directivos– no afectan, en principio, al funcionamiento de fondo, en absoluto, de esta Dirección General.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Desde luego, no sólo es razonable su contestación, sino mucho más directa que la que hubiera podido ser la de las dos personas que hubieran podido venir antes, precisa-

mente por algo a lo que alguien aludía aquí en una intervención anterior: por la tecnificación que existe en el Ministerio que hace que usted pueda realizar esta contestación sin leer ni un solo papel, cosa que otras personas no podrían hacer. En ese sentido, yo quiero decirle, señor Subsecretario de Obras Públicas, que en este momento disponemos tan sólo de 14 barcos para realizar un cabotaje en España, y de esos 14 barcos algunos están empezando a abanderarse ya fuera de España y otros muchos están realizando el tráfico de «tramp», como usted muy bien decía, o incluso están realizando y pudiendo rechazar determinados fletes, y cuando los acogen los están haciendo a unos precios excesivos que en ocasiones llegan a superar incluso en el 80 por ciento el valor anterior en el que podría haberse producido el transporte de una mercancía.

¿Cuál es el auténtico problema, antes de esperar a que llegue el mes de febrero? El auténtico problema es que la Dirección General de la Marina Mercante cuando un barco o un fletador o un buque de cabotaje va a transportar, porque un operador lo solicita, una mercancía y afirma estar en posición, la Dirección General de la Marina Mercante no verifica si efectivamente ese barco está o no en posición. ¿Y qué supone eso? Supone que al operador le digan que aproximadamente el día 17 ó 18 del mes que viene va a haber un barco disponible para realizar ese flete, y cuando llegue la hora de la verdad, por no verificarlo Marina Mercante, si no es el 17 ó el 18 es el 20, el 21, el 22, el 23 ó el 24, con lo cual se está produciendo un desfase importante no sólo entre el operador, no sólo entre las mercancías, una carga importante de mantenimiento de esas mercancías en puerto superior a la que podría haber si el flete se hiciera en el momento adecuado, sino también un desfase a la hora de la entrega de determinados productos en sitios que son imprescindibles. Y hablando del caso de la granalla, por ejemplo, en un astillero donde hay que chorrear un barco en un momento determinado, si la granalla no llega, no sólo se produce un problema dentro del operador, no sólo se produce un problema con el flete, sino que se produce un problema con el astillero, se produce un problema con el buque que está allí, con el armador del barco, es decir, es una pescadilla que se muerde la cola, y en ese sentido nosotros no tenemos más que decir que creemos que Marina Mercante es el organismo adecuado para verificar si efectivamente hay un barco en posición o no, y, si no lo hay, autorizar inmediatamente un «waiver» o, en su caso, pedir alguna clase de garantía al barco o al armador que dice estar en posición para que, de no cumplirlo, se le pueda poner algún tipo de sanción o, cuando menos, que los precios y los costos que pueda tener en ese momento el operador los pueda cubrir alguien sin que sean una carga o un castigo para él, que no ha tenido culpa alguna en ese sentido.

Si usted hace un repaso ahora de los barcos que quedan en extramar, en guadiana, los barcos entre 1.200 y 1.800 toneladas de capacidad de carga, que, como usted dice, puede que sean o no suficientes, en las líneas no regulares desde luego están resultando insuficientes y están encareciendo los costos de transporte, porque hacer el transporte por carretera, que es lo que terminan haciendo la mayor parte de los operadores, eleva el precio una barbaridad, y algo tendrá que ver también ese descenso que ha habido durante este último año, según la Memoria de 1992-1993, que ha realizado Anave, que se ha bajado a 35,7 millones de toneladas, el índice más bajo desde el año 1985, de transporte de cabotaje en España.

La pregunta está formulada; la contestación del Subsecretario me satisface plenamente. Lo que sí quiero pedirle es que desde la Dirección General de la Marina Mercante se preocupen de verificar que hay barcos en posición, se preocupen de hacer cumplir al armador que dice que tiene un barco en posición su compromiso y de tener constancia que no va a ser así, la Dirección General de la Marina Mercante, en el plazo más breve posible, autorice un «waiver», que es la única solución para que los empresarios no pierdan dinero.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Llardén Carratalá): Quiero agradecer las amables palabras al señor Diputado y, desde luego, decir también que es un verdadero experto en la materia.

Comparto el criterio de que la función fundamental de la Dirección General de Marina Mercante en este terreno es efectivamente, y como yo mismo he dicho, en aquellos casos, en aquellas líneas o en aquellos servicios en que no hay suficiente oferta, facilitar al máximo que otros operadores puedan entrar en el mercado de fletes, mercado, por otra parte, como bien conoce, complejo y no fácil de regular.

En todo caso, tomo buena nota de este criterio, que, por otra parte, comparto, de que, efectivamente, si no hay posibilidad de que, en condiciones de tiempo y forma, sea ofrecido el servicio por flota española, debe de darse inmediata entrada a otro operador que permita que no se encarezcan nuestros fletes. Entiendo que es lo que está haciendo de forma genérica la Dirección General y, en todo caso, en nombre del Ministerio, puedo decir que ratifico la voluntad de comprobar y controlar este tema.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tiene la palabra de nuevo el señor Fernández de Mesa para formular su tercera pregunta sobre las relaciones laborales en el sector portuario.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Señor Subsecretario, en un debate anterior que hemos tenido aquí hemos hablado precisamente de la inconveniencia de que determinadas personas que en su día fueron funcionarios y que, por mor de una ley, dejaron de serlo, a pesar de ser un número reducido, volvieran a estar adscritos, sin ser funcionarios, a una determinada administración, en este caso concreto a la Marina Mercante, y en el caso que vamos a ver a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en el tema de movimien-

to de mercancías dentro de los puertos. Si esto era irracional en un sentido, y eran bien pocos, no entiendo por qué en el caso de la carga, estiba y desestiba el Partido Socialista mantiene una posición completamente contraria a la que un experto en materia de puertos contradecía en el apartado anterior.

La pregunta pretende, aunque, como la anterior, la planteamos en el mes de septiembre y, desgraciadamente, la pregunta se ve en el mes de diciembre, que nos informe sobre los servicios públicos que existían antes en los puertos, que eran los de estiba, desestiba, carga y descarga, es decir, pegados al puerto y todo lo que era la descarga que existía única y exclusivamente pegados al muelle y el buque atracado. Los servicios de recepción, de entrega, los prestaban los propios consignatarios, los propios usuarios de puerto, que, como usted sabe, tienen unos convenios completamente diferentes a lo que hoy en día es el Ente Puertos del Estado, ante las Juntas de Puerto, en las que la mano de obra de un operario pasa de 24.000 ó 25.000 pesetas hombre-día, en el ente público Puertos del Estado, el que está haciendo por eliminar funcionarios, a las 5.000 ó 6.000 pesetas que tienen los convenios laborales que existen dentro de las sociedades de estibadores, desestibadores o lo que son, en definitiva, los consignatarios y manipuladores de mercancías dentro de los puertos.

Tengo constancia, y lo solicitamos en su debido tiempo, de que existe un acuerdo para la regulación de las relaciones laborales dentro del sector portuario que ha salido adelante. Desgraciadamente, no hemos podido conocerlo antes de que se pusiera en funcionamiento. Pero mi pregunta es simplemente para saber, señor Subsecretario, si estas nuevas funciones y misiones de recepción y entrega de mercancías se pretende hacerlas públicas o simplemente se trata de darles carácter público, pero pudiendo ser desarrolladas por los operadores de mercancías, o si, por el contrario, estos operadores de mercancías se van a encontrar con que el personal de las sociedades estatales de estiba y desestiba va a ser personal que se va a tener que transferir y van a tener que asumir los operadores de puertos, los consignatarios, los estibadores, que lo hacían de esta manera y con sus convenios totalmente distintos a los que rigen en la Administración pública, gústenos o no nos guste, que es el «holding» Ente Público Puertos del Estado.

En ese sentido, señor Subsecretario, la pregunta va encaminada a saber si estos servicios van a afectar, los de recepción interna de mercancías, de alguna manera a los operadores en materia de transferencia de personal o en materia de la elevación de los costos de utilización de esos servicios que venían realizándose con carácter privado.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de dar la palabra al señor Subsecretario, quiero decir que finalmente ha llegado el señor Panadero. Agradecemos su esfuerzo. Le hemos excusado ya.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Llardén Carratalá): Intento contestar a la documentada pregunta del señor diputado Fernández de Mesa. Efectivamente, el mundo portuario tiene una legislación compleja. Quizá lo más importante es decir que muy recientemente, no recuerdo ahora la fecha exacta, pero hace escasos días, se ha firmado un acuerdo marco nacional para regular todo lo que es el conjunto de relaciones laborales, de obligaciones y derechos del marco de estibadores portuarios. Este acuerdo ha sido firmado por el Presidente del Ente Público Puertos del Estado, por la gran mayoría, prácticamente la totalidad, salvo algunas asociaciones, como usted conoce bien, con toda seguridad, de lo que podíamos llamar las empresas del sector, de Anabe, y fundamentalmente por la mayoría absoluta de las representaciones sindicales en este sector, tanto de UGT como de la Confederación de Trabajadores del Mar.

Dentro de este acuerdo, comparto su criterio de que, efectivamente, sí merecería la pena hacer una exposición o a lo mejor presentar una interpelación a quien fuera adecuado, a mí mismo o a quien fuera, para ofrecer una información completa sobre el tema, porque es un acuerdo complejo que, además, como usted sabe bien, al ser un acuerdo marco, debe ir siendo recogido, como de hecho lo está siendo, en los convenios de cada una de las sociedades. En estos convenios se establece ya precisamente la diferencia de que determinadas operaciones no tendrían este carácter de público, podrían ser realizadas por este tipo de trabajadores, pero, evidentemente, con lo que denominaríamos, para entendernos, unos precios, unas tarifas muy diferentes a las, llamémosles, de servicio público y, por lo tanto, competitivas totalmente con las del sector privado.

Por otra parte, complementariamente a esto y un poco casi tratándose de una casualidad, porque se ha dado hoy mismo, le diré algo. Al venir hacia aquí he abandonado la reunión de la Comisión de Subsecretarios, que se realiza cada miércoles y concretamente hoy, repito, por casualidad, no estaba previsto así, evidentemente, y se ha aprobado por parte de la Comisión, y, por tanto, va a elevarse a Consejo de Ministros este próximo viernes, y entiendo que lo lógico es que no haya ningún problema, la creación de las sociedades de estiba y desestiba de los Puertos del Estado, que lo tenían tales sociedades, derivado de cuando se aprobó la Ley de Puertos. Se incluyeron algunos puertos nuevos -por ejemplo, San Ciprián- en la lista de Puertos del Estado y reglamentariamente, con lo que la Ley preveía, se crean ya estas sociedades de estiba y desestiba que, de alguna forma, dan salida al resto de personal de la antigua OTP, porque quedaban sin entrar algunos puertos en el marco general de las sociedades de estiba y desestiba.

Repito, por lo tanto, que, por casualidad, hoy mismo se ha tomado ya esta decisión, y si el acuerdo de Consejo de Ministros del viernes, como todo lo indica, es favorable, se autorizará a Puertos del Estado a desembolsar, de acuerdo con la normativa legal vigente, el 51 por ciento del capital de estas sociedades de estiba y desestiba, junto

con los armadores privados, dando así salida a este problema.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO:** Muchas gracias, señor Subsecretario, por su claridad en la contestación. Aunque no soy un técnico cualificado para hablar en materia de puertos, aunque sí he llevado la Ley de Puertos en la legislatura pasada, le quiero decir que nosotros vemos con preocupación lo que está pasando con los usuarios y consignatarios de puertos, que hoy, desgraciadamente, ya no van a estar dentro de los consejos de administración de los entes, de las autoridades portuarias.

Si antes un miembro del sector naval, del sector siderúrgico, consignatario de buques, estaba dentro de los consejos de administración, la nueva ley lo que autoriza es que alguien en representación de la Cámara de Comercio tome decisiones dentro de los puertos. Por ejemplo, una persona que se dedica a vender pantalones puede tomar decisiones y será una persona cualificada para estar en el consejo de administración, pero no lo será aquella persona que tenga vinculación directa con lo que se vaya a mover o se vaya a hablar dentro de los consejos de administración de las Juntas de Puerto, de las autoridades portuarias de hoy en día.

Este sector, que es el que mueve y el que prácticamente hace vivir con su movimiento de mercancías los puertos en España, tiene una cierta preocupación con este tema, y lo tiene también con que ahora este servicio de recepción y entrega pueda pasar a ser, de alguna manera, público, o pueda instarse desde la Administración a que desde las administraciones autonómicas se haga en el mismo sentido que se está haciendo desde ella, es decir, desde el Ente Público Puertos del Estado. Simplemente transmitimos al Gobierno nuestra preocupación en este sentido.

Desde luego, me gustaría obtener una simple aclaración, señor Subsecretario de Obras Públicas, en el tema de armadores, del que usted ha hablado. Según la normativa comunitaria, siempre que un buque pueda realizar la carga a precios más bajos de los que cuestan las tarifas que están vigentes en cada uno de los puertos, podrán ejecutar la descarga con medios propios. ¿Afectará, de alguna manera, la normativa comunitaria a estos barcos que se acercan a los puertos? ¿Afectará, de alguna forma, esta normativa comunitaria a los usuarios de puertos que antes operaban sus mercancías en cuanto no se referían a carga/descarga, estiba/desestiba? O, simplemente, ¿seguirá rigiéndose por la normativa que existe hoy en día únicamente en España y por esta normativa del acuerdo marco para la regulación de las relaciones laborales del sector pesquero que les afecta directamente?

Termino, señor Presidente, agradeciendo al señor Subsecretario las técnicas y cualificadas contestaciones que, desde luego, me ha dado y que me satisfacen lo suficiente como para no haber echado de menos a nadie en esa Mesa.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Llardén tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS** (Llardén Carratalá): Señor Presidente, muy rápidamente.

Señor Diputado, efectivamente, sobre esta última cuestión de las directivas comunitarias, creo que lo mejor sería que le contestara por escrito, para dar una respuesta lo más exacta y fehaciente posible.

Quizás convendría hacer una reflexión sobre la consideración que usted ha hecho anteriormente. En efecto, la Ley de Puertos estableció una diferencia en cuanto a la pertenencia o no en los consejos de administración de los agentes económicos que estaban directamente implicados en lo que podríamos llamar el mecanismo. Aunque como toda norma legal es opinable, y fue opinable en su caso, sí, quizás, quisiera ratificar la voluntad o el espíritu que había detrás de esto; es decir, la idea era que los agentes económicos en general pudieran estar representados en los consejos de administración, como lo están a través de organizaciones patronales o sindicales, pero que aquellos agentes concretos que tuvieran intereses legítimos, particulares que defender, quizás no estuvieran presentes directamente en los consejos, en la medida en que se podía establecer una cierta confusión entre el objetivo de los puertos en sí mismos, de las autoridades portuarias, y de éstos. Para dar, no obstante, cabida a las opiniones de este sector fue para lo que se crearon los consejos de usuarios, como usted conoce bien. Evidentemente, esto ha supuesto una modificación en la normativa. Pero, insisto, la voluntad -esperemos que el tiempo ratifique que es acertada- era la de seguir dando una voz a los agentes implicados, pero, quizás, no mezclarlos con lo que podían ser formalmente, como si fuera una sociedad anónima, las decisiones sobre el consejo.

En cualquier caso, responderemos con todo detalle a la cuestión planteada.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Subsecretario.

Hemos llegado al final de nuestro orden del día y, por tanto, hemos cumplido la misión que nos habíamos propuesto.

Quiero agradecer la presencia de los comparecientes, y deseo anunciar a los miembros de esta Comisión que he recibido una nota de la Secretaría General del Congreso de los Diputados en la que nos comunican que el próximo día 15, a las 11 de la mañana, habrá un Pleno extraordinario, según tengo entendido, motivado por la Cumbre de Bruselas, en el que se va a dar cuenta de los resultados de la misma en sesión plenaria. Por tanto, implica que la reunión que teníamos prevista para el día 15, con la comparecencia del Ministro señor Borrell, para hablar sobre telecomunicación, se aplaza y estamos pendientes, y se han hecho ya las gestiones oportunas, de ver la disponibilidad de sala para el día 21 y, asimismo, disponibilidad del señor Borrell para comparecer el mismo día.

Los señores Diputados miembros de esta Comisión serán informados, probablemente en breves horas, de la decisión definitiva, para que, si ambos puntos están resueltos desde el punto de vista logístico -la sala- y desde el punto de vista de disponibilidad del Ministro para el día 21, que sería deseable, tuviéramos la reunión el día 21. **(Un señor Diputado: ¿Hay Pleno?)** Sí, hay Pleno por la tarde. Como es miércoles, por la mañana, como es habitual ya, y hemos tomado el acuerdo en la Mesa reiteradas veces, solemos tener nuestras reuniones de Comisión cuando sabemos que hay Pleno por la tarde. **(Rumores.)**

Perdón, me ha informado un señor Diputado que hay Pleno. Creo que el Letrado ha visto ya el calendario y, efectivamente, no hay Pleno. En cualquier caso, mantenemos la fecha del día 21, en principio, a falta de confirmación de sala y de disponibilidad del señor Ministro. Será comunicado inmediatamente por esta Presidencia a todos los miembros de la Comisión. No me gustaría que se demorara al mes de febrero. Por consiguiente, se harán los trámites pertinentes para tratar de conseguir, por parte del Ministro, su disponibilidad -que hasta ahora ha demostrado- para el día 21.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961