



---

# ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

## DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

---

Año 2020

X Legislatura

Número 9

---

SESIÓN CELEBRADA  
EL DÍA 10 DE JUNIO DE 2020

### ORDEN DEL DÍA

I. Audiencia legislativa de don Jaume Prats Sánchez, abogado de la Asociación de Clubes Náuticos y Puertos Deportivos de la Región de Murcia, en el Proyecto de ley de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.

---

## SUMARIO

Se abre la sesión a las 17 horas y 33 minutos.

### **I. Audiencia legislativa de don Jaume Prats Sánchez, abogado de la Asociación de Clubes Náuticos y Puertos Deportivos de la Región de Murcia, en el Proyecto de ley de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.**

Intervención del señor **Prats Sánchez**, abogado de la Asociación de Clubes Náuticos y Puertos Deportivos de la Región de Murcia.....137

En el turno general interviene:

El señor **López Hernández**, del G.P. Socialista.....139  
 El señor **Salvador Hernández**, del G.P. Vox.....141  
 La señora **Marín Martínez**, del G.P. Mixto.....142  
 El señor **Álvarez García**, del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....142  
 El señor **Mata Tamboleo**, del G.P. Popular.....143

El señor **Prats Sánchez** contesta a las cuestiones planteadas por los portavoces de los grupos parlamentarios.....145

Se levanta la sesión a las 18 horas y 38 minutos.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Retomamos la sesión con una nueva [audiencia legislativa para el Proyecto de ley de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, con la audiencia legislativa a don Jaume Prats Sánchez, abogado de la Asociación de Clubes Náuticos y Puertos Deportivos de la Región de Murcia.](#)

Como presidente de esta comisión le doy la bienvenida y le agradezco su presencia aquí, porque, me gustaría decirlo a toda la comisión, el señor Prats viene de Barcelona, no viene de aquí, de la región, y entonces es más de agradecer el esfuerzo que ha hecho para poder resolvernos las dudas que podamos tener los grupos parlamentarios en esta ley.

La intervención de don Jaume Prats Sánchez tendrá un tiempo de quince minutos.

Cuando usted lo desee.

SR. PRATS SÁNCHEZ (ABOGADO DE LA ASOCIACIÓN DE CLUBES NÁUTICOS Y PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA):

Muchas gracias.

Agradecer en nombre de la asociación que nos hayan invitado a esta comparecencia. En estos quince minutos yo les voy a transmitir tres ideas muy simples que creo que deberían quedarse.

La primera es que el concepto del sector náutico es el de un sector que compartimos muchas comunidades autónomas, por tanto, la Región de Murcia y los puertos que están en la Región de Murcia han de competir con Andalucía, han de competir con la legislación de Valencia, han de competir con la legislación de Baleares. Nosotros creo que nos hemos de dotar de aquellas herramientas jurídicas que son necesarias para tener las mismas posibilidades que pueden tener nuestros vecinos, que son muy cercanos.

La segunda idea que les quería transmitir es que los concesionarios, que son quienes gestionan los puertos deportivos, necesitan seguridad jurídica. Por tanto, entendemos que la oportunidad que se ha abierto ahora de modificar la Ley de Puertos podríamos aprovecharla para dar un paso más y dotar de seguridad jurídica a todos aquellos concesionarios o todas aquellas entidades que gestionan puertos o dársenas deportivas.

Una tercera idea que me gustaría transmitirles es la suerte que tienen en Murcia de contar con una asociación, como es la Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos. ¿Por qué? Porque, primero, es una patronal, no somos un grupo de amigos que se agrupa, no, es una patronal integrada en la Federación Española de Puertos Deportivos y en la Confederación Española, y además es una patronal muy activa y protege efectivamente a sus asociados.

De estos tres puntos empezaré por el fácil. El fácil es decir a quién integra la asociación. La asociación es excepcional en España, porque integra tanto a clubes náuticos, sociedades mercantiles y puertos que están gestionados por puertos del Estado. Por tanto, integramos dentro de la asociación a todo el conjunto del sector náutico en Murcia. No hay nadie que pueda decir que no está representado, y además ustedes tienen la posibilidad de contactar con el sector a través de la asociación, porque es un interlocutor directo de todos, que no se deja a nadie, y por tanto entendemos que se ha de aprovechar esta oportunidad.

Dejando claro que la asociación es lo que es, no les explicaré cuántos puertos hay, pero sí que entendemos que es necesario el segundo punto, dotar de seguridad jurídica.

El puerto deportivo se gestiona a través de concesiones, y estas concesiones son títulos, y estos títulos, todo el mundo sabe que un puerto sirve como un dinamizador de la economía, pero no le podemos pedir al concesionario que dinamice la economía si no sabe si el próximo año va a ser concesionario o si no tiene concesión.

Me gustaría abrir aquí este segundo punto especificando que efectivamente en Murcia tenemos veinte puertos. De estos veinte puertos dos son de Puertos del Estado, que están aquí en Cartagena, Puerto Yacht y el Real Club de Regatas. Pero luego tenemos otros dieciocho, y de estos dieciocho dos de ellos (Portman y La Puntica) no tienen concesión. Por tanto, difícilmente podemos pedir a al-

guien que no tiene concesión que sea motor de algo.

Tenemos otros puertos, como pueden ser el Club Náutico del Mar Menor, Los Nietos, La Isleta, Dos Mares, que son concesiones que están vencidas. Claro, digamos que están gestionando instalaciones deportivas o instalaciones de recreo entidades que no tienen un verdadero título.

Luego, hay tres puertos, como el Club Náutico Villa de San Pedro, Lo Pagán y Santiago de la Ribera, en los que hay una ampliación aprobada, pero en cambio el plan especial o los planes están paralizados.

Tenemos otro puerto, que es el Tomás Maestre, que pidió la ampliación el 2015, salió a información pública el 2017 y también está paralizado.

Y luego hay cuatro puertos más, el de Águilas, el Mar Menor, Islas Menores y Mar de Cristal, que este agosto de 2020 van a finalizar su concesión.

Luego, hay cuatro que sí que tienen una concesión a largo plazo, que son Juan Montiel, el Club Náutico de Mazarrón y Puerto Marina de las Salinas.

¿Qué quiero decir con esto? Desde la asociación se considera que es muy importante la propuesta que ustedes han hecho. Estamos absolutamente de acuerdo en que se debe aceptar la modificación respecto a la contratación administrativa e ir por Ley de Contratos del Sector Público. Se agradece que se haya considerado la bonificación de los cánones de ocupación. Entendemos que todas aquellas modificaciones que ustedes han planteado pueden ser interesantes para el sector. Tenemos alguna duda sobre el contrato, la gestión o la tipificación del contrato público, alguna duda, pero todo lo que podamos hacer desde la Asamblea, todo lo que se pueda hacer, necesitamos un impulso, necesitamos seguridad jurídica.

De estos veinte puertos tenemos catorce en los que su situación a mes de agosto de 2020 va a ser una barrera que nadie sabe qué derechos van a ostentar. Por tanto, creo que es muy importante que se pueda potenciar que estos puertos puedan tener su seguridad jurídica cuando finalice, o lo más rápidamente posible. Lo dejo aquí. Por tanto, esa es la consideración de la seguridad jurídica.

En cuanto al tercer punto, que es la necesidad de dotar una normativa que sea equiparable a las demás comunidades autónomas. Esto es que es imprescindible. No es necesario que hagan una legislación y que necesariamente se haya de aplicar toda la legislación. No es necesario que hagan una prórroga respecto al cambio climático y todo el mundo tenga derecho a una prórroga por el cambio climático, o no tiene sentido que hagan una prórroga porque sí y todo el mundo tenga derecho. No, han de generar herramientas jurídicas para que, si ustedes entienden que efectivamente se pueden utilizar, las puedan utilizar.

De ahí, nosotros desde la asociación hemos hecho unas propuestas, que se han intentado pasar a la mayoría de grupos parlamentarios, espero que a todos, sobre cómo podríamos mejorar la propuestas que se ha hecho por parte del Gobierno, el decreto y la propuesta que está planteada, que entendemos correcta. Entendemos muy positivo que se busque una solución a la concesión de los puertos que están gestionados por los clubes náuticos. Esto lo ha hecho Valencia. Por tanto, si la Comunidad Autónoma de Valencia está resolviendo las cuestiones respecto a sus clubes náuticos, no tiene sentido que en Murcia tengamos este problema. Si Baleares está promoviendo prórrogas por reequilibrio económico respecto del covid, en Murcia, si estamos en este camino, también podríamos hacer algo similar. Si Cataluña, que está más lejos, propone una modificación por cuestiones de cambio climático, nosotros también lo hemos de poder incorporar dentro de nuestra ley. Por tanto, creo que las modificaciones que se han añadido al planteo inicial pueden ayudar a mejorar el proyecto.

Luego, hay algunas modificaciones que son más técnicas, por ejemplo, el tema de las acciones, algunas propuestas que son más de gestión. Por ejemplo, ustedes imagínense la situación económica que nos puede llegar, imagínense la situación de abandonos que podamos tener. Pues es importante dotar a la Comunidad de un procedimiento administrativo que pueda gestionar ágilmente los abandonos. Claro, ahora dices: bueno, es que un barco se abandona y se deja... ¿Dónde quedan los barcos abandonados? Hemos de poder destruirlos y hemos de poder decir que están abandonados y los hemos de desballestar. Pero eso, claro, un concesionario no puede ir cogiendo barcos y desballestándolos, lo ha de hacer de una manera organizada y a través de la Administración. Igual que la suspensión de servicios, el concesionario no deja de ser un particular, un privado, y a veces no tiene capacidad suficiente como para imponer a un usuario determinados puntos o determinadas órdenes. Pues igual

la legislación nos puede ayudar a decir en un momento determinado: oiga, a este barco no se le presta ningún servicio, queda suspendido el servicio a esta embarcación porque no paga, porque incumple, porque medioambientalmente es contrario a la norma.

Para acabar. También nos dijeron cuáles eran las medidas desde la asociación que podían adoptarse para mejorar la situación. Estas medidas ustedes ya las han tenido en cuenta y ya las saben. Seis meses antes se propusieron respecto del Mar menor una serie de modificaciones y de impulsos, al efecto, obviamente, de promover el turismo, de hacer un plan de promoción turística, de hacer un manual de buenas prácticas, de hacer programas formativos para los agentes turísticos. Por tanto, ustedes ya tienen el trabajo realizado en el Decreto-ley 2/2019, ya saben lo que se ha de hacer, porque lo tenían estudiado para el Mar Menor, desgraciadamente por otras cuestiones, pero ya tienen las medidas incluso aprobadas. Por tanto, igual sería buen momento para ejecutar estas medidas que ya están aprobadas.

Yo, por mi parte y en resumen diría que efectivamente el decreto, la propuesta, es correcta, la adaptación administrativa la entendemos como muy positiva. No podemos tener una legislación del 96 cuando estamos contratando en el 2020, y, claro, la Ley de Contratos, todo ha cambiado, y por tanto nos parece muy positivo. El tema de las modificaciones del canon, siempre hay asociados que se quejan, y dicen “cuanto más descuento mejor”, pero es correcto. Y luego, ya han empezado a tomar aquellas medidas que algunas comunidades autónomas, por ejemplo, el tema de los clubes náuticos, lo han estado haciendo.

Por tanto, yo creo que la iniciativa es muy positiva. Solamente hemos de dar ese paso para que podamos materializar lo que ya tenemos preparado con el Decreto de 2019, respecto al Mar Menor, y algún punto más que podríamos aprovechar dentro de este procedimiento normativo que la Asamblea ha iniciado.

Yo por mi parte...

Muchas gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Prats.

A continuación pasaremos al turno general de intervenciones de los representantes de los grupos parlamentarios, al exclusivo objeto de formular preguntas o solicitar aclaraciones.

Paso la palabra al Grupo Parlamentario Socialista durante un tiempo de cinco minutos. V a intervenir el señor López Hernández.

Cuando usted quiera.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías.

Señor Prats, muchas gracias por su presencia aquí. Agradecemos que comparezca y que nos pueda de alguna manera informar, ilustrar y aclarar dudas que podamos tener respecto al sector al que representa en la tramitación de esta ley.

Usted decía en su intervención esos tres puntos. Me ha gustado mucho la intervención, porque la ha enfocado en tres puntos y eso es muy clarificador. Yo tengo ahora algunas dudas o aclaraciones que le plantearé.

Usted dice que el sector náutico es el mismo en todas las regiones y tenemos que competir con otras regiones. Yo estoy con eso de acuerdo, pero le quiero hacer una observación. En esta región tenemos el Mar Menor y usted conoce perfectamente el estado en el que está el Mar Menor, y creo que para nosotros tiene que ser una prioridad proteger el Mar Menor en toda nuestra acción política, porque es la joya de la corona que está bastante oxidada, tenemos que protegerla. Y desde mi punto de vista, y esta es una de las preguntas, creo que el turismo cada vez más tiene que caracterizarse por la diferenciación. O sea, mucha gente elige determinados destinos turísticos en función de la especiali-

zación. Yo soy de los que piensa, y mi grupo, que esa especialización tiene que acometerse con el Mar Menor, tenemos que intentar salvarlo, la situación es muy difícil, y tenemos que especializar el turismo del Mar Menor.

Y, en este sentido, una de las preguntas es: ¿no cree usted que en esa especialización y en esa protección deberíamos de fijar un horizonte de eliminar al máximo posible el uso de embarcaciones de combustión en el Mar Menor? No digo de golpe, pero en la planificación los puntos de amarre y todo eso tiene que ir orientado a convertir ese turismo en navegación a vela, no de motor de combustión, de actividades náuticas no contaminantes. Yo creo que eso tiene que ser una prioridad. No debe desaparecer, pero debe de orientarse con ese objetivo hacia el futuro, porque la recuperación va a ser lenta y cualquier ayuda necesaria, y creo que tenemos que buscar una especialización en ese sentido en el Mar Menor.

Ustedes, en el documento que nos han pasado, recogen también algo que para nosotros es relevante. O sea, ustedes reconocen que estas medidas están bien y ayudan, pero que el sector necesita una modificación en mayor profundidad, mucho mejor estudiada, con mucha más tranquilidad, de la ley. La ley tiene muchos años, 24 o 25 años, y requiere una actualización. Nosotros estamos de acuerdo en eso. Pero, claro, la fórmula del decreto-ley lo condensa todo absolutamente, se tocan muy pocos puntos, no relevantes, se intenta dar prioridad al tema de los cánones, de buscar bonificaciones, que está bien y sobre todo en situaciones excepcionales, pero no orienta decididamente hacia dónde se tiene que ir.

Pero es más, usted ha aportado unos datos muy interesantes. Yo tenía una idea global, pero se lo agradezco. Con lo que usted me ha dicho de la situación en la que tenemos los puertos, yo lo que diría es que el abandono por parte de la consejería y de la dirección general de este sector es absoluto. O sea, si de veinte puertos tenemos catorce en situación casi en precario, esto de lo que adolece es de una falta de rigor en la gestión terrible.

Con lo cual, yo me reafirmo más en lo que decía anteriormente. O sea, cómo se puede tratar una situación tan difícil de una manera tan a la ligera, por decirlo de alguna manera, porque el decreto-ley es eso, una medida rápida que ahora tenemos que tramitar en muy poco tiempo y que la solución que hagamos va a ser, desde mi punto de vista, una chapuza, y quizá es que lo que se intenta en realidad es dar una patada, como se dice en el argot, al balón hacia delante, en una situación de abandono, porque esta situación de los puertos verdaderamente es lamentable.

Otra cosa que nos preocupa y que tiene que ver con el Mar Menor es que la modificación del decreto lo que hace son tres cosas fundamentalmente. Una es darle más poder al consejero y a la dirección general, eliminando decisiones del Consejo de Gobierno. El Consejo de Gobierno tiene unos controles de carácter legal y administrativo mayores y más exigentes, y esto tiene especial relevancia en un Gobierno como el de la Región, porque hay un Gobierno de coalición, y si lo hace el consejero no hay que llevarlo al Consejo de Gobierno, y esto de alguna manera lo que hace es facilitar y agilizar las decisiones políticas. Esto no nos gusta. No nos gusta y tiene que ver con otra pregunta, el que se le den mayores atribuciones y mayores posibilidades de utilización de los propios servicios del puerto.

Y nos preocupa el tema de las obras. El tema de las obras, y más de hormigón, en el Mar Menor especialmente, es algo que no podemos soportar, que el Mar Menor no puede soportar y que esta región no puede soportar. Y se quitan controles también en ese sentido, para determinadas actividades no hace falta pedir informes de la Consejería de Turismo, de la Consejería de Deportes o de la Cofradía de Pescadores, que era algo que estaba en la anterior ley, y eso nos preocupa.

Y luego, cosas también relevantes para la concesión de determinadas actividades, que se podían hacer por entidades sin ánimo de lucro pero se exigía que fueran declaradas de utilidad pública, que estuvieran registradas como entidades de utilidad pública. Incluso, cuando salen concursos no se pueden quedar desiertos, anteriormente sí. Con lo cual, si hay una sola solicitud, sea mejor o peor, estás obligado a dársela a esta solicitud. Esto nos preocupa. ¿No cree usted también, y era otra de las preguntas, que sería necesario que haya una especie, por decirlo de alguna manera, entiéndalo en el sentido amplio de la expresión, una moratoria en la obra de ampliación de puntos de amarre, etcétera, de los usos que les demos a los puertos, pensando sobre todo en la protección de nuestro Mar Menor?

Y luego, tenía una pregunta por aquí, que es la última, y termino, presidente, que supongo que lo

llevaré ya... Ustedes, en las propuestas que nos han pasado, que han hecho llegar a todos los grupos, hay una cosa que a mí me... Es desconocimiento, ¿vale? Ustedes plantean la posibilidad de que puedan, sobre la enmienda nueve, las golos. O sea, dicen que podrían plantearse iniciativas de hacer obras con dinero privado en las golos del Mar Menor. Nosotros no entendemos muy bien cuál es el objeto de esto. Es un espacio público, cómo se va a invertir dinero privado en un espacio público, si la intención es hacer navegables esas golos o no.

Tampoco entendemos mucho, porque también piden la posibilidad de que se pueda compensar parte del canon en este tipo de acciones, también con el tema de carreteras. No sé muy bien a qué se refiere, si son de los propios espacios del puerto. Esto sí que me gustaría que se aclarara.

Y luego, yo entiendo, hay una parte que entiendo, pero también tengo mis dudas -la última ya-, y es que ustedes lo que piden de alguna manera, y a mí me parece razonable, es que haya una regulación en cuanto a barcos abandonados, en cuanto a actuaciones que hay que hacer en el puerto y que la concesionaria por sí sola tiene poca capacidad de presión. Pero esto es algo que habrá que estudiar también con más detenimiento. En definitiva, yo ya lo tenía claro, pero con los datos que usted me aporta aquí, sobre todo con la situación de las concesiones, creo que efectivamente esto hay que hacerlo, pero creo que el camino que hemos elegido es absolutamente desacertado, el decreto-ley.

Muchas gracias.

Perdón, presidente.

SRA. MARTÍNEZ PAY (VICEPRESIDENTA):

Gracias.

Tiene ahora el turno de intervención el Grupo Parlamentario Vox, con el señor Salvador Hernández, con una duración de cinco minutos.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ:

Muchas gracias, señora vicepresidenta.

Como mi antecesor, el señor López, se ha pasado de tiempo, voy a compensar yo un poco y voy a gastar menos tiempo.

Señor Prats, la verdad es que ha sido muy interesante su exposición. Usted viene aquí como representante de la Asociación de Clubes Náuticos y Puertos Deportivos. Sinceramente, podría usted haber venido como experto, que es otra de las modalidades que hay para audiencias legislativas; como una u otra podría haber venido perfectamente. Ha sido muy interesante todo lo que nos ha expuesto.

Sí que es verdad que ya conocíamos el tema, pero yo quisiera que se expusiera un poco más en la situación actualmente en la Región de Murcia, donde tantos puertos deportivos tienen su concesión caducada o está a punto de caducarse, cómo hemos llegado a esta situación, y si con la ley, tal y como se ha redactado, se podría mitigar este problema. Más o menos le he podido entender que, claro, habría que hacer algo más, pero quisiera saber, si se quedara tal como está, si habría alguna solución para que esto no siguiera así, porque, lógicamente, no da seguridad jurídica y es imposible pedirle a los puertos deportivos que inviertan en unas reformas importantes, si no tienen la seguridad jurídica de que van a poder seguir funcionando.

Desde nuestro Grupo Parlamentario Vox siempre denunciemos el sistema autonómico, y nos da más puntos a nuestro favor ver un poco cómo la diversa legislación autonómica que hay hace que entre nosotros mismos, entre españoles, tengamos que estar compitiendo por un nicho de negocio o un nicho de ocio. Es un claro ejemplo de lo que seguramente, si hubiera una legislación nacional, no pasaría, pero es la legislación que todos los españoles nos hemos dado y este es uno de los problemas. Y desde luego en nuestro grupo parlamentario vamos a intentar entre todos que por lo menos la Región de Murcia solucione todos los problemas que actualmente tiene, para poder darle sobre todo seguridad jurídica a todos los puertos deportivos.

Muchas gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

A continuación tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto durante un tiempo de cinco minutos. Señora Marín.

SRA. MARÍN MARTÍNEZ:

Gracias, señor presidente.

Señor Prats, buenas tardes. Soy María Marín, del Grupo Parlamentario Podemos. Muchas gracias por estar aquí, porque desde luego el viaje que se ha pegado usted merece el reconocimiento.

Voy a ser muy breve, porque la verdad es que algunas de las cuestiones que iba a plantearle ya las ha hecho el señor López. Voy a añadir alguna más.

Yo no soy una gran conocedora de este tema. Supongo que usted conocerá bien la Ley de Puertos catalana, que establece una moratoria de siete años para la construcción de nuevos puertos, y la verdad es que me gustaría preguntarle cómo ve usted que con el estado crítico en el que tenemos nuestra laguna salada aquí, en la Región de Murcia, que es absolutamente lamentable ver esta semana pasada a los operarios ahí con rastrillos sacando toda la suciedad del mar, que desde el 2016 se hayan seguido autorizando ampliaciones de puertos, como por ejemplo en Lo Pagán o San Pedro. Si a usted le parece este tipo de actuaciones adecuadas, tal y como está el Mar Menor, y, ya digo, viendo que, por ejemplo, la Ley de Puertos catalana establecía una moratoria de siete años.

También preguntarle, la autorización para la utilización del dominio portuario para la realización de actividades y prestación de servicios cuando no se ejecutan obras e instalaciones fijas, según la legislación catalana, se concede por un plazo improrrogable, creo, de cuatro años. ¿Qué le parece a usted que este decreto abra la puerta a autorizaciones de hasta quince años en la Región de Murcia? Porque nos parece que esto puede llevar a situaciones digamos de especulación o de corrupción quizá en determinadas circunstancias.

Por otro lado, también me gustaría saber su opinión. Ya sé que usted es más bien de cuestiones técnicas, pero nosotros hemos tenido un problema grande, y ha sido una de los grandes problemas que ha llevado la situación de la laguna a como está, y es que la construcción de tantísimos espigones ha producido a lo largo de los años alteraciones en las mareas, que es lo que ha ido destrozando gran parte de nuestra costa, se ha llevado la arena de las playas, ha habido que reconstruirlas con arena de fuera. Eso ha sido un auténtico desastre para nuestra laguna.

Y esas serían las tres cuestiones que me han quedado pendientes, porque algunas de las que tenía ya digo que el señor López se las ha comentado.

Y en principio, nada más y volver a darle las gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Marín.

A continuación tiene la palabra el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía durante un tiempo de cinco minutos.

Tomará la palabra el señor Álvarez García.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Gracias, presidente.

Gracias, señor Prats, por su comparecencia en esta audiencia legislativa. Como usted no ha asistido a la anterior le diré que voy a decir prácticamente lo mismo. Es de elogiar que tanto usted como el compareciente anterior han venido con los deberes hechos. Nos han traído sus aportaciones ya prácticamente cerradas y trabajadas para que tomemos nota de las mismas. Nos ha expuesto sus inquietudes, especialmente de las tres ideas básicas que ha aportado me quedo con la de la seguridad jurídica. Por eso también desde los grupos de esta Cámara, de esta Asamblea, vamos a tratar, de hecho ya nos hemos marcado como fecha fija, que este decreto esté aprobado el día 22 de julio, por eso



la premura en hacer estas audiencias, y el camino ya está marcado tanto para que el debate de las enmiendas y demás se produzca y se pueda llevar a término el día 22 de julio, para quitar precisamente, entre otras cosas, esa inseguridad que produce el que no estén este tipo de normas en vigor.

Nada más. Darle las gracias y que nos transmita, si usted puede, a través de la Secretaría de la Asamblea, por escrito esas propuestas que usted ha hecho concretamente, y agradecer de nuevo su presencia ante esta Asamblea.

Muchas gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Álvarez.

A continuación tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular durante un tiempo de cinco minutos. Tomará la palabra el señor Mata Tamboleo.

SR. MATA TAMBOLEO:

Gracias, señor presidente.

Señor Prats, lo primero agradecerle la atención que ha tenido con esta comisión, por el desplazamiento desde su ciudad de origen. Y, por supuesto, también agradecerle la exposición que ha hecho y el trabajo previo, que en este caso hemos tenido oportunidad de ver en las enmiendas que plantean y las vemos muy positivas.

Yo creo que todos coincidimos en que el turismo ha sido uno de los sectores más golpeados por esta crisis, un sector que además es importantísimo en la Región, que supone el 11,4% del producto interior bruto, y que por supuesto requiere de medidas urgentes, sin demora, para poder reactivarlo.

Los puertos deportivos, cómo no, han demostrado también ser un auténtico motor económico en el tema turístico, por la atracción de turismo de calidad, por la organización de eventos náutico-deportivos, algo que además es especialmente necesario, no solo en las temporadas altas, sino precisamente en las temporadas bajas, por decirlo de alguna manera, con el fin de desestacionalizar la oferta turística y la demanda y poder consolidar también el empleo y la actividad que se genera en torno a ellos.

Quiero insistir en que es imprescindible extraer el máximo potencial dinamizador de este tipo de infraestructuras, para que se conviertan en elementos aceleradores de la actividad económica y generar, como digo, focos de intensa actividad y de empleo.

Y, por supuesto, seguridad jurídica siempre. En eso vamos a estar totalmente de acuerdo, y yo creo que en esta línea se está trabajando desde el Gobierno regional, no solo con este decreto-ley sino también con la Ley de Protección Integral del Mar Menor, que creo que evidentemente afecta en mucho a las instalaciones de los puertos. Un decreto-ley, este, que facilita los trámites para implantar las actividades en los puertos, con la reducción de plazos y también de documentación, pero siempre con el cumplimiento estricto de la ley y exigiendo aquellos informes que son preceptivos, sectoriales en este caso. No se elimina esa seguridad jurídica en la tramitación, lo que se hace es lograr una simplificación administrativa. Así lo vemos nosotros.

También es importante que estas concesiones y estas autorizaciones son otorgadas al final de forma directa, como ha comentado el señor López, a organismos públicos y a entidades sin ánimo de lucro que además no tengan la declaración de utilidad pública. Y este matiz es muy importante, porque las cofradías de pescadores no tienen utilidad pública, y por tanto, al ser entidades, en este caso, que aun teniendo ánimo de lucro sí podrían hacer uso de las lonjas y de las naves para las labores que realizan de forma habitual. Por ejemplo, la acuicultura, considerada de utilidad pública, al no ser una organización sin ánimo de lucro, no tendría acceso al uso de esas instalaciones. Es decir, son un poco los matices de eso en concreto, pero, no obstante, ahora el señor Prats igual nos ilustra mucho mejor.

Además, yo creo que el decreto-ley prioriza el uso de instalaciones que ya existen, sin necesidad de hacer nuevas y evitar así impactos añadidos al litoral. Se establece el registro de usuarios, muy importante para evitar el uso especulativo que se hace a veces de los puntos de amarre. Se introducen

las causas de fuerza mayor con motivo de bonificación excepcional en el canon y en autorizaciones, y también en las tarifas de los servicios portuarios, que creo que también es muy importante.

Luego, el canon de ocupación. Se permite que el canon de ocupación o aprovechamiento a satisfacer a la Administración regional pueda dedicarse en parte, hasta el 35%, a obras de mejora que sean consideradas de interés portuario por la Administración.

Quiero hacer especial hincapié en que estos cánones de ocupación se podrán destinar a regatas o a actividades para el fomento de los deportes náuticos, y también a actividades vinculadas al turismo y a la promoción de la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático. Creo que eso es algo a lo que cada vez más tienen que tender todas las actividades que están en entornos principalmente naturales.

Y, por último, destacar que en este ámbito de actuación, que es de suma importancia, como ya he dicho, como es promover la implantación de medidas de sostenibilidad y de ecoeficiencia en los puertos para reducir los efectos del cambio climático, se suma a lo que ya se establece en la Ley de Protección Integral del Mar Menor, porque en relación con esa ordenación y gestión de las infraestructuras portuarias de navegación se prohíbe la construcción de nuevos puertos deportivos, como ya la señora Marín ha preguntado, pero, bueno, lo pone en la Ley de Protección del Mar Menor, que se prohíbe la instalación de nuevos puertos deportivos. La ampliación de puertos existentes se realiza previamente con un programa de reconversión ambiental, en base al Plan de gestión integral de los espacios protegidos del Mar Menor, que busca soluciones a la dinámica del litoral, es decir, que no haya afectación a la dinámica del litoral. En el caso de prórroga o renovación de concesiones también se presenta por el interesado un estudio de afección a la dinámica del litoral buscando que no haya efectos adversos. Y ahondando más en esa protección ambiental del decreto del Mar Menor, obliga a la concesionaria a presentar un proyecto de vertido cero, en cuanto a sentinas, recogida de aguas residuales, aseos conectados a red de saneamiento o arquetas separadoras de grasas, la obligación a gestionar también los residuos sólidos que se produzcan, papeleras y puntos limpios en los entornos de los puertos.

Y luego, en cuanto a lo que ha hecho referencia de la atenuación de los efectos sobre la navegación, hay restricciones en el tema del uso de motores en la navegación en el Mar Menor, en cuanto a la velocidad, en cuanto al tipo de motor, que sea sobre todo de dos tiempos, que no sea contaminante, y también al ruido. Es decir, esto son también medidas que van a favorecer al final al ecosistema del Mar Menor. Y, por supuesto, la eliminación de sentinas y aguas fecales al Mar Menor.

Y en cuanto al fondeo, la prohibición del fondeo de embarcaciones, que no esté autorizado, y por supuesto también la instalación de fondeaderos ecológicos, de visita en momentos necesarios.

Y en relación con todo esto me gustaría hacerle dos preguntas que realmente son tres. La modificación que se recoge en el artículo 6 -como sé que ha tenido oportunidad de leer el decreto-ley le hago referencia exacta al artículo- establece que es el consejero competente en la materia de puertos quien otorga las concesiones en el ámbito de las instalaciones destinadas a la navegación. Hasta ahora era el Consejo de Gobierno. Durante la tramitación del expediente de concesión, el cual cuenta con todos los informes sectoriales vinculantes, ¿considera usted...?

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Señor Mata, disculpe, pero vaya terminando.

SR. MATA TAMBOLEO:

Es solo la pregunta, ¿vale?

¿Considera usted que hay menor certeza o seguridad jurídica y técnica por ser el consejero competente en materia de puertos quien firma la resolución y no el Consejo de Gobierno?

Y la otra pregunta, que, como digo, se divide en dos. En relación con las medidas de sostenibilidad y ecoeficacia en los puertos para reducir los efectos del cambio climático y evitar daños al patrimonio cultural y ambiental, y teniendo en cuenta por supuesto el reequilibrio económico de las concesiones en caso necesario, ¿considera usted estas medidas necesarias, realistas y asumibles por los

concesionarios y usuarios de puertos?

Y, por último, si considera usted que estos cambios normativos ponen a la Región de Murcia en cierto modo a la cabeza en gestión sostenible de puertos y en la protección del medio marino.

Nada más. Muchas gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Mata.

A continuación el señor Prats Sánchez contestará durante un tiempo de diez minutos a todas las preguntas o aclaraciones que le han formulado los grupos parlamentarios.

Cuando usted quiera.

SR. PRATS SÁNCHEZ (ABOGADO DE LA ASOCIACIÓN DE CLUBES NÁUTICOS Y PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA):

Gracias.

Gracias por sus preguntas. No sé si tendré tiempo de leer las preguntas en diez minutos, porque hay muchas, pero intentaré contestarlas e intentaré ser lo más objetivo posible.

El señor López Hernández hablaba sobre el tema de la eliminación del uso de embarcaciones en el Mar Menor, que es una cuestión... A ver, antes de entrar en el estado de alarma teníamos previsto con la asociación hacer un estudio sobre las consecuencias que tendría el Decreto 2/2019 sobre el Mar Menor, y allí, por ejemplo, lo que ya se dijo en el artículo 62 es que no se van a hacer más puertos durante los próximos siete años, y en este caso entiendo que la asociación nunca dijo que estaba en contra de que efectivamente no se hicieran los puertos dentro de La Manga.

Lo que pasa es que hay una realidad, y la realidad es: ¿qué es lo que está generando el problema medioambiental en el Mar Menor? Y ahí hemos de ser objetivos. Si considera la Asamblea que el problema son las embarcaciones deportivas, bueno, es una consideración política, pero yo me leí el decreto y me leí el tema medioambiental y el problema no eran extraordinariamente las embarcaciones ni la náutica deportiva, el problema de residuos no provenía de la náutica deportiva.

Por lo tanto entiendo que, efectivamente, hemos de valorar que haya un impacto menor. ¿No se han de hacer nuevas instalaciones? Pues tal vez no se deban hacer nuevas instalaciones. ¿Qué preferimos, que los usuarios que no están dentro del Mar Menor vayan a Alicante a navegar, o hemos de hacer instalaciones fuera, o promover instalaciones fuera, o no hemos de hacer instalaciones? Es muy complejo, qué hemos de hacer dentro, qué no hemos de hacer dentro. Desde la asociación, obviamente, nadie quiere un Mar Menor en pésimas condiciones medioambientales. Nadie va a navegar en un lugar donde no se pueda navegar ni se pueda estar, es un contrasentido. Desde la patronal nadie quiere que el Mar Menor esté mal ni nadie quiere hacer actuaciones en contra de criterios medioambientales, todo lo contrario.

Hay muchas veces que se promueven fondeos, y yo creo, está más que estudiado, que un fondeo es más perjudicial a veces que un puerto. Una instalación deportiva sabes dónde está, sabes lo que genera, se recogen los residuos, se pueden tratar los residuos, sabes quién gestiona, si lo hace bien, bien, y si no lo echas a la calle. Pero tienes un fondeo incontrolado, que la gente coge una nevera con cemento, la tira y pone su embarcación. Esto es un problema.

Yo creo que son diferentes las medidas de gestión de la náutica no necesariamente han de ser contra el medio ambiente. Hay prácticas que, efectivamente, van contra el medio ambiente y ahí es donde hemos de coger y hemos de buscar y hemos de estudiar dónde está el equilibrio. Podemos decir: sí, efectivamente, no hay ningún puerto dentro. Pero esto no tiene mucho sentido, porque alguna instalación debe tener y existen instalaciones en este momento.

Por tanto, ¿que se hagan nuevas instalaciones dentro? Pues igual no se han de hacer, ¿pero hacer desaparecer las que existan?, yo creo que es exagerado. Igual las que existen se han de mejorar y se ha de obligar al que es concesionario a que gestione correctamente con criterios medioambientales, se ha de imponer obligaciones al concesionario. Pero, bueno, es un tema bastante complejo.

No sé si le he contestado ahí.

El tema del abandono del sector. A ver, el sector no es que esté abandonado, el problema del sector náutico es que no da problemas. O sea, políticamente se ha de pensar qué es lo que queremos del sector náutico de aquí a veinte años. Ustedes pueden pensar qué pasará el año que viene. El año que viene no pasará nada. Hemos de pensar qué pasará con las instalaciones de aquí a veinte años, y el problema del sector náutico es que es un sector que no da problemas y que cuando se presentan la solución la tendremos de aquí a veinte años. Qué sector náutico queremos de aquí a veinte años, porque para hacer un puerto necesitas un proyecto, necesitan una concesión, necesitas 20.000 cosas, no es una cuestión rápida. Has de pensar qué política náutica quiero para de aquí... quien dice veinte años dice quince, pero es una industria que se mueve a muy largo plazo, y en el corto no genera problemas, no genera problemas de nada. A ver, podemos decir que las embarcaciones... pero no es problemático. La náutica vende ilusión, por tanto, es un sector que vende ilusión, y no todo el que está dentro de la náutica es rico, que ese es otro tema en el que igual podríamos entrar, pero igual no es este el foro.

El tema del hormigón y el tema del ánimo de lucro. A ver, las concesiones se han de otorgar con criterios de publicidad y se han de otorgar con todas las condiciones y saber cuál es el procedimiento, y Puertos del Estado tiene un procedimiento específico para aquellas concesiones que claramente ahí no vas a hacer un negocio, que solo harás pequeñas actividades que tienen un carácter manifiestamente deportivo. El procedimiento no necesariamente va a ser único. Valencia también ha buscado un procedimiento más ágil para otorgar concesiones, incluso en la legislación de Murcia, si un ayuntamiento quiere gestionar directamente su instalación, pues hay mecanismos para hacerlo. Lo importante es que exista el criterio de publicidad, que haya libre competencia, pero que se pueda adjudicar. No tiene sentido tener instalaciones que no se pueden adjudicar y que nadie las puede gestionar porque no somos capaces de generar un título. Hemos de hacerlo de alguna manera, simplificando el procedimiento, que no quiere decir saltarse el procedimiento. Simplificar el procedimiento no necesariamente es quitar las garantías. Dices: bueno, es que los pescadores han de opinar sobre la náutica deportiva. Pero es que los pescadores normalmente siempre opinarán que no. Para mí la simplificación del procedimiento no necesariamente es una pérdida de garantías, no necesariamente, siempre que tengas claro el procedimiento y siempre que si hay algún error se pueda frenar. No podemos, efectivamente, dejar a la consejería, o dejar que dos o tres gestiones... No, para algo tenemos un control político. Por tanto...

El tema de la utilidad pública yo creo que no es necesario, porque al final es casi una cuestión fiscal. Lo que hemos de hacer es que aquellas entidades que liciten y que sean sin ánimo de lucro realmente sean entidades que estén dedicadas al deporte, y que no tengamos allí, como ha pasado en otras comunidades, una sociedad mercantil que genera un club ficticio para licitar en una concesión. Por tanto, ahí sí que hemos de detectar que ha habido un problema, pero si tenemos un club con antecedentes que es capaz de licitar y presentarse a un concurso, yo creo que en el procedimiento administrativo hay suficientes resortes como para saber si hay un fraude de ley o no, y si hay un fraude de ley se ha de poder frenar. Por tanto, no necesariamente que no haya el tema de la utilidad pública es imprescindible.

El tema de la moratoria. Bueno, es lo que hemos tratado. Está redactado, es que hay una ley, y ya está. Y dices: bueno, es que otras legislaciones lo ponen. Sí, pero es que siete años pasan muy rápido. Cuando la señora Marín decía: es que la ley tal decía una moratoria de siete años. Bueno, es que lo hicieron en el 98, y el 98 ya hace veinte años que ha pasado. Los años pasan muy rápido en el tema de las concesiones, parece que nunca llega. Yo cuando empecé pensaba que el 2018 no lo veríamos. ¡Va, el 2018!, el problema era el 2018. El 2018 ya hace dos años que lo hemos pasado. Por tanto, está bien. ¿Medidas para frenar? Sí, por supuesto, no hemos de hacer las cosas mal, pero hemos de tener claro hacia dónde vamos. Lo que no podemos decir es: bueno, no dejamos. No, no dejamos no, tenemos 18 instalaciones que las hemos de gestionar. ¿Vamos a poner más? Pues igual las que tenemos vamos a gestionarlas correctamente. No sé.

El tema de los barcos abandonados. Yo creo que esto es imprescindible. No es que se lo tengan que estudiar, sinceramente, lo han de hacer. No tiene sentido que la Comunidad, cuando no pagan las tasas los barcos, pueda declarar que un barco es abandonado. En cambio, si un barco está dentro de

una concesión privada, porque lo ha puesto dentro de la concesión privada y allí se ha quedado, este ya no es un problema de la Comunidad, porque está dentro de la concesión privada. Es un problema de la Comunidad. Los usuarios que son jetas son un problema del concesionario, pero luego es un problema medioambiental. No podemos tener espacios para gestionar la náutica llenos de embarcaciones abandonadas. Por tanto, hemos de buscar un mecanismo. Yo creo que es muy importante no solamente que pongan el mecanismo y que lo regulen, sino que lo gestionen. No sirve para nada hacer un mecanismo que luego desde la consejería no tengan interés en promoverlo. Yo creo que es muy importante.

Y luego hablaba sobre la enmienda nueve. La enmienda nueve es una concreción de la modificación que se ha hecho en la propuesta. Simplemente era que hay algún que otro puerto que efectivamente gestiona canales, y diga: oiga, yo también estoy interesado en que aquel gasto que tenga para los canales se pueda utilizar para bonificar o no, o por lo menor tener claro que no. Digamos que es más clarificar qué es lo que se puede hacer, qué es lo que no se puede bonificar, que no dejarlo al arbitrio político. Si lo regulamos, lo regulamos; si no lo regulamos, no lo regulamos, pero si lo queremos poner, dejarlo claro. No había un interés en abrir nuevos canales, no era ese el criterio.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Vaya agilizando, por favor.

SR. PRATS SÁNCHEZ (ABOGADO DE LA ASOCIACIÓN DE CLUBES NÁUTICOS Y PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA):

Vale.

SR. MATA TAMBOLEO:

Señor presidente, pedirle flexibilidad en el tiempo, porque lo más interesante de la comisión creo que es escuchar las respuestas a todas las dudas que hemos planteado aquí, y más en el caso de una persona que se desplaza desde tan lejos, que tengamos un poco ese criterio de flexibilizar el tiempo y permitirle que termine en el tiempo que necesite, que yo creo que es lo importante.

Nada más, solo eso. Gracias.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Sí, muchas gracias. Lo tengo en cuenta y de hecho no le he cortado el tiempo, pero sí que tenía que ir avisándole de por dónde íbamos.

SR. PRATS SÁNCHEZ (ABOGADO DE LA ASOCIACIÓN DE CLUBES NÁUTICOS Y PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA):

Vale, voy a intentar no dejarme nada.

A ver, señor Hernández, concesiones caducadas. ¿Cómo hemos llegado a esta situación? No sé cómo hemos llegado a esta situación, pero es una realidad, por tanto es un hecho, y como es un hecho lo hemos de poner encima de la mesa.

¿Lo que hemos hecho en el pasado está bien o está mal? Bueno, es una certeza. Gestionar concesiones es difícil, es un procedimiento que no es fácil, pero, bueno, igual que se construyen carreteras se pueden hacer puertos. Es complejo pero se puede hacer. Lo importante creo que es tener claro que con las herramientas que tengamos, porque tenemos capacidad desde la Comunidad para otorgar concesiones, que lo podamos hacer. Impulsemos los procedimientos. No era tanto una crítica lo que exponía, lo que decía era: oiga, no exijan al sector que ha de invertir, cuando el sector no sabe... O sea, catorce puertos en agosto de 2020 no tienen derecho ni a cobrar sus tasas, o cobrar sus cánones,

o cobrar cuotas de mantenimiento, porque no tienen derecho, su propio derecho.

En cuanto a la legislación, estamos legislando la náutica deportiva en ocho formas distintas. Estamos regulando lo mismo en España en ocho formas distintas. De esto yo no voy a opinar qué me parece, pero como estudio es una locura. Es decir, ¿oiga, usted dónde está? Yo estoy en Murcia. Vale, Murcia, cómo son los cánones, cómo se interpreta, si tenemos ley o no tenemos ley. Estoy en Valencia, ¿qué ley tengo? Bueno, la ley es de hace cinco años, pero es que han hecho dos modificaciones, en 2017 y en 2019. En el País Vasco hace cuatro días que han hecho una nueva ley de puer-tos. Galicia, también. Cataluña tiene. Baleares, también. Canarias, también.

¿Esto es un problema? No, porque al final te adaptas, pero es una realidad. No le voy a decir que sí o que no, esto es una realidad y legislamos de ocho o nueve maneras distintas las mismas cosas. No sé si esto es bueno o es malo pero es así.

La señora Marín. Bueno, ya le he contestado, el tema de los siete años está clarísimo.

El tema de poner más instalaciones o más diques. Yo no soy técnico, pero, a ver, esto va a mo-das, hay modas, hay épocas que dicen que lo más importante para fijar es poner diques y hay modas que dicen que no. No soy ingeniero, por tanto mi opinión no es relevante. No le podría decir yo, y no me gustaría opinar sobre una cuestión que efectivamente desconozco. Sobre si se han de hacer diques o no se han de hacer diques he oído de todo, que se han de hacer diques y que los dragados en vez de ir de norte a sur han de ir de sur hacia norte. Vamos, esto es una locura, pero medioambientalmente hay ingenierías que lo pueden explicar.

El tema de las autorizaciones. En el tema de las autorizaciones de los 5-5-5, mire, hay un tema en el que un concesionario pide la concesión y le dan una concesión por treinta años, o por veinte años, o por quince años, y el concesionario vende el amarre a un usuario por los quince años, o por los diez años, o por los veinte años, o por los treinta años, si la compra, pero nos encontramos con que la Co-munidad Autónoma gestiona amarres directos y los va adjudicando año a año a cada usuario. ¿Qué pasa? Claro, un usuario que tiene barco siempre tiene el mismo amarre. Las autorizaciones son de un año, un año, un año, y en realidad eso es un derecho mucho más importante que una simple conce-sión, porque si estás allí y tienes barco y mantienes el barco...

De todas las comunidades que hay en España la Comunidad de Murcia es la única que tiene un procedimiento claro de cómo han de ser las adjudicaciones, Murcia y el País Vasco. Por tanto, dentro del desastre, creo que la Comunidad Autónoma de Murcia lo hace correctamente. Otro tema es si una autorización ha de ser de 5+5+5 y más prórrogas y más prórrogas. Esto es una cuestión estrictamente política, yo no voy a entrar porque es política, ustedes han de decidirlo.

El tema de la corrupción. Yo no veo corrupción siempre que el procedimiento sea claro. Cuando un procedimiento no es transparente, ahí es lo que tenemos, pero si el procedimiento es claro, es pú-blico, hay licitación, hay publicidad y libre concurrencia, no hay... Es muy complejo. En esto no po-dría entrar y es una cuestión que ustedes han de valorar dentro de la Asamblea.

Respecto a Ciudadanos. No hay ningún problema, hablaremos con el presidente y lo trasladare-mos a quien tengamos que trasladarlo.

Y respecto al Grupo Popular, señor Mata, ha hablado del turismo. Perfecto, sí, sí, entendemos que efectivamente un puerto deportivo es motor económico, estamos totalmente de acuerdo. El motor económico no es que tengamos un señor que sale navegando. Para que un señor salga navegando y pueda hacer un anuncio de la ONCE diciendo que me ha tocado la ONCE y he comprado un barco... No, ahí hay muchas más cosas, tenemos 20.000 cosas. Tenemos mecánicos, tenemos vigilancia, tene-mos revistas náuticas, tenemos abogados náuticos, tenemos seguros, tenemos una cantidad de econo-mía indirecta e inducida importante. Por tanto, efectivamente, es un motor.

Usted me ha preguntado sobre el tema de la inseguridad y la simplificación. Simplificar los pla-zos no es un problema, el problema es cuando dices que tienes un plazo de un mes y este plazo lo po-nes a veinte días, pero tardas dos años en resolver. Ahí está el problema. Por tanto, simplificar el pro-cedimiento cuando administrativamente no eres ágil, puedes decir que vas a ser muy ágil, pero si no tienes capacidad interna de gestionar esto con agilidad, los plazos, que me pongan un mes, y que di-gan que os hemos hecho una rebaja porque hemos pasado de un mes a veinte días, bueno, está bien porque ves un interés político, pero lo importante es que efectivamente se tomen las decisiones.

Usted ha hecho un resumen de la mayoría de las peticiones que hace el decreto, que nosotros es-

tamos de acuerdo.

El tema del consejero. Yo no creo que sea un problema que lo decida el consejero, porque al final otorgar una concesión es un contrato público. Un puerto deportivo no es un negocio millonario. La gestión de la náutica como puerto no es el gran negocio. Hay veces que factura mucho más un buen restaurante dentro de un puerto que el propio puerto, o hay veces que tienes puertos que la gestión del parking es mucho más rentable que la gestión de las embarcaciones. Por tanto, hemos de valorar, efectivamente, de acuerdo con la Ley de Contratación del sector público, qué capacidad tiene el consejero para contratar. No tiene sentido que pongamos a toda la Asamblea o al Gobierno a decidir una contratación que igual es una licitación relativamente baja. Por tanto, que lo haga el consejero o que lo haga un órgano superior, bueno, miremos qué es lo que efectivamente está contratando el consejero, porque igual el consejero está contratando obras importantísimas y no le damos importancia, y estamos haciendo el gran freno a una obra que igual no es tan importante. Por tanto, el criterio de que lo haga el consejero, efectivamente, las últimas concesiones las da el consejero, las gestiona directamente la consejería.

Luego, respecto al cambio climático ustedes ya han redactado una normativa sobre el tema del cambio climático, sobre la cual nosotros teníamos ciertas dudas, pero no creo que sea el foro en este momento. ¿Son ustedes abanderados? Lo importante es que tengan el criterio político de decir: hemos de cambiar el tema de gestión medioambiental y queremos una náutica deportiva con mejor gestión medioambiental. O sea, es mucho más importante la voluntad política de querer que no la regulación, porque podemos hacer una regulación inmensa, pero lo importante es efectivamente este principio de que queremos una mejora medioambiental. Yo creo que es hacia donde se ha de ir, nadie quiere un sector náutico que medioambientalmente sea desastroso. Es más, es que los usuarios que no son medioambientalmente educados no deben tener cabida en el sector, por lo tanto, creo que ahí está todo el tema de qué turismo se quiere, qué educación se quiere, qué formación se quiere, qué es lo que han de hacer los puertos.

Bueno, pues hasta aquí.

SR. SALVADOR HERNÁNDEZ (PRESIDENTE):

Pues muchísimas gracias, señor Prats Sánchez.

Debido a las circunstancias especiales de nuestro compareciente y debido un poco a los grupos parlamentarios, que me ha dado la sensación que aprobaban mi actuación, se le ha dejado excepcionalmente un poco más de tiempo de lo que marca el Reglamento.

Sin nada más, cerramos la sesión.