



# DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

COMISIÓN GENERAL DE CABILDOS INSULARES

---

Año: 2002

V LEGISLATURA

Núm. 13

---

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON JOSÉ MIGUEL BRAVO DE LAGUNA BERMÚDEZ

Sesión núm. 13

Jueves, 13 de junio de 2002

## ORDEN DEL DÍA

### 1.- PROYECTOS DE LEY

1.1.- PL-24 De Puertos de Canarias.

### 2.- MEMORIAS DE LOS CABILDOS INSULARES

2.1.- MCI-9 Del Cabildo Insular de Fuerteventura, memoria sobre funcionamiento de los servicios transferidos, año 2000.



## SUMARIO

Se abre la sesión a las doce horas y seis minutos.

PL-24 PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANARIAS.

Página ..... 3

*Los presidentes de los Cabildos Insulares de Gran Canaria (señora Márquez Rodríguez), Fuerteventura (señor Herrera Velázquez), La Gomera (señor Curbelo Curbelo), Lanzarote (señor Pérez Parrilla) y Tenerife (señor Melchior Navarro) y la señora diputada Allende Riera (GP Mixto) y los señores diputados Matos Mascareño (GP Popular), Fajardo Spínola (GP Socialista Canario) y Barragán Cabrera (GP Coalición Canaria-CC) toman la palabra para manifestar su opinión en relación con el proyecto de ley presentado por el Gobierno.*

MCI-9 MEMORIAS DE LOS CABILDOS INSULARES. DEL CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA, MEMORIA SOBRE FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS TRANSFERIDOS, AÑO 2000.

Página ..... 15

*Para informar sobre la cuestión hace uso de la palabra el señor presidente del Cabildo de Fuerteventura (Herrera Velázquez) y, a continuación, interviene el señor diputado Fajardo Spínola (GP Socialista Canario).*

Se levanta la sesión a las trece horas y treinta minutos.



*(Se abre la sesión a las doce horas y seis minutos.)*

#### **PL-24 PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DE CANARIAS.**

**El señor PRESIDENTE:** Bien, buenas tardes.

Señora presidenta y señores presidentes de cabildos, señoras y señores diputados, vamos a comenzar la sesión.

Es una convocatoria fuera del calendario inicialmente previsto de convocatoria de la Comisión de Cabildos, obligados por la circunstancia de que hay un proyecto de ley, respecto del cual todavía no se ha abierto el trámite de enmiendas, y que requieren el pronunciamiento de esta Comisión, el proyecto de Ley de Puertos de Canarias.

Como siempre, agradecer la presencia de la señora y señores presidentes de cabildos que han asistido a esta Comisión, hay dos presidentes que han manifestado su disculpa, los presidentes de Cabildo de La Palma y de El Hierro, y esperemos que se incorpore el presidente del Cabildo de Tenerife, que es el faltaría para completar los presidentes.

Bien, pues sin más dilación, vamos a comenzar el orden del día, como digo, en primer lugar, el proyecto de Ley de Puertos de Canarias, respecto del cual, y como es obligado en función del artículo 45 de la Ley de Administraciones Públicas Canarias hay un pronunciamiento de los cabildos en el trámite previo a la confección del proyecto de ley.

Tienen ustedes una documentación complementaria sobre los cabildos que se han pronunciado sobre dicho proyecto, y en virtud del artículo 54 de nuestro Reglamento procede, por tanto, que se pronuncie esta Comisión General de Cabildos del Parlamento de Canarias.

Como habitualmente hacemos, en primer lugar daremos la palabra, si les parece, a los presidentes de cabildos que lo soliciten, y luego, pues, los portavoces de los grupos parlamentarios.

La presidenta del Cabildo de Gran Canaria, en primer lugar, pide la palabra.

**La señora PRESIDENTA DEL CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA (Márquez Rodríguez):** Hola, muy buenos días a todos.

Mi intervención va a ser muy breve, más que nada porque nosotros en su día ya informamos sobre el anteproyecto que –y me refiero a Gran Canaria– que nos enviaron, y

estoy hablando del verano pasado, sobre la idoneidad, bueno, pues de regular un marco normativo de puertos de Canarias, la necesidad, y por lo tanto, en ese sentido, totalmente de acuerdo, y en su momento, con fecha 15 de junio del año pasado, pues veníamos a decir que nos parecía correcto el anteproyecto de ley que se nos planteaba, aunque considerábamos entonces insuficiente la representación de los cabildos insulares en la entidad Puertos de Canarias, donde es que se prevé también en su articulado crear, dada la renuncia tácita que realizan, que podíamos realizar, a los cabildos de una competencia que ya estaba regulada por la Ley 14/92.

Sin embargo tengo que decir, para empezar esta intervención, que lo que se trae hoy aquí y el anteproyecto sobre el cual vamos a hablar, bueno, pues que para nosotros es novedoso, por lo menos para el Cabildo de Gran Canaria, puesto que el anteproyecto sobre el que se está trabajando no es el que se nos envió en su momento. Por lo tanto, ha cambiado en algunas cosas sustancialmente, y por lo tanto, pues, para empezar, decir que, bueno, pues que ha sido recientemente cuando nos hemos enterado de que el documento ha variado. Bueno, en ese cambio también hay que decir que ha mejorado la redacción técnica del anterior proyecto de ley, anteproyecto de ley, pero que hay otras cuestiones que me gustaría comentar que también varían respecto a ese primer documento que nos enviaron, y que fundamentalmente son las siguientes.

Para empezar, varía el número de vocales que se asigna a la Comunidad Autónoma, en el anterior anteproyecto eran siete y ahora pasa a nueve, es decir, es una cuestión que, bueno, pues ustedes verán, el Parlamento y tal, pero en principio decir que no tiene nada que ver con lo que nos mandaron, no solo en esto sino que después viene el tema de los cabildos, que mantienen los siete vocales que se nos planteaba en un primer anteproyecto, pero se añade la novedad de excluir la representación de los cabildos en ese consejo de administración cuando los cabildos optasen, o hubieren optado, por la gestión de los puertos deportivos y de refugio, en igual sentido que la disposición adicional quinta, y ésa... y luego hay una disposición adicional, que es la que comentaba, que introduce la novedad de que los cabildos insulares asuman la gestión de los puertos deportivos y de refugio, en cuyo caso no tendrán la representación en el consejo de administración; es decir, que si optáramos por estar en una parte, por asumir esa gestión,

pues no estaríamos en el consejo de administración. Y si esa fuese la opción, viene a decir que los cabildos asuman la gestión de los puertos deportivos y de refugio, no tendríamos ninguna clase de participación, no solo en esta entidad Puertos Canarios, sino tampoco en el consejo asesor, artículo 29 del anteproyecto, que tampoco recoge representación alguna de los cabildos. Es decir, que desaparecería la representación de los cabildos tanto en el consejo asesor como en el consejo de administración. A nosotros nos parece que ésta es una cuestión importante y a tener en cuenta por este Parlamento y por los señores diputados si así lo consideran, aunque también nosotros, bueno, pues podremos presentar alguna enmienda si viniera al caso.

Y en cuanto a las funciones, destaca que el nuevo proyecto no se recoja la función de emitir informes preceptivos sobre los proyectos elaborados por los órganos estatales sobre actuaciones en la costa, o regeneración de playas, susceptibles de producir efectos sensibles sobre el litoral canario. A nosotros nos parece también que estos informes, bueno, pues son necesarios y además imprescindibles, porque desde los cabildos, pues, sería necesario, pues, opinar al respecto de lo que se va a hacer sobre su propio territorio.

Y en cuanto a los puertos e instalaciones marítimas y portuarias, lo que viene en los anexos de este anteproyecto de ley, destacar una observación que también a nosotros nos parece importante desde Gran Canaria. En el actual proyecto de ley falta el anexo cuarto, falta el anexo cuarto del anterior proyecto, denominado "embarcaderos", es decir, las rampas o tacones donde se recogía, entre otros, los de Gran Canaria, y que en ese anteproyecto anterior se recogió el de Sardina, Amadores y Salinetas, ha desaparecido.

Y también falta el anexo quinto del antiguo proyecto, relativo a los refugios.

Bueno, pues todas éstas son cuestiones que a nosotros nos parecen de cierta importancia, y por eso, bueno, pues, las planteo aquí para si los señores diputados de todos los partidos políticos presentes pues lo consideran, pues, lo retomen y lo tomen en consideración.

Por mi parte nada más, muchas gracias.

**El señor PRESIDENTE:** Gracias, señora Presidenta.

El presidente del Cabildo de Fuerteventura, señor Herrera.

**El señor PRESIDENTE DEL CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA (Herrera Velázquez):** Bien, gracias. Muy buenos días, muchas gracias, señor Presidente.

Bien, el Cabildo Insular de Fuerteventura, en el pleno del 11 de junio de 2001, estudió también el anteproyecto de la Ley de Puertos y remitió una certificación del acta de ese acuerdo plenario, que, bueno, recoge las aportaciones del cabildo a este anteproyecto.

Bueno, algunas de ellas, pues bueno, se han recogido de alguna forma, otras se han... no se han contemplado, y hay alguna que otra puntualización que se quiere hacer.

El artículo 7, por ejemplo, del actual documento, pues se recoge tal como lo plantea el Cabildo Insular de Fuerteventura, aunque con un texto, pues, parecido ¿no? Ahí lo que decíamos nosotros era relativo a la zona de servicios, que nosotros planteábamos que debería quedar redactado de "corresponderá a la consejería del Gobierno de Canarias competente en materia de puertos la aprobación del pertinente proyecto, y en su caso, de los estudios complementarios, previo informe del cabildo insular que corresponda y del municipio afectado". Lo recoge, en el apartado a) también lo recoge, cuando habla "previo el trámite de cooperación administrativa previsto en el artículo 6.2 de esta ley". Nos vamos al artículo 6.2 y habla del previo el trámite de los ayuntamientos y los cabildos.

Después hay una serie de artículos que tocamos en su día, que eran modificaciones del texto de los mismos, hay uno que sí merece la pena comentarlo, el artículo 30, que... o 30 del anteproyecto que nos enviaron, que es el 29 de hoy, se habla de incluir en el consejo asesor representantes de los cabildos insulares, igual que en otros... en los otros órganos previstos en el anteproyecto. En el artículo 29, si le echan un vistazo, quisiera entender que no se recoge en artículo 30 de hoy –a ver, perdón–, en el artículo 29, bien digo, se constituirá un consejo asesor de la entidad puertos, y los representantes son los municipios, la federación de cofradías, las cámaras oficiales de comercio, las asociaciones de puertos deportivos, los clubes náuticos deportivos y las organizaciones sindicales. Entendemos que los cabildos deben de estar, a nivel técnico o a nivel político, integrados en ese consejo asesor.

Después hay una serie más de artículos que tocamos también, pero hay otro que hace referencia a la concesión de obras e instalaciones, es el artículo 54, que nosotros

planteábamos que debe decir "la concesión, sus obras e instalaciones, revertirán gratuitamente a la Comunidad Autónoma de Canarias, quien podrá adscribir las a Puertos Canarios o afectarlas a otros usos al término del plazo establecido", eso es lo que dice, y nosotros entendemos que debe decir "la concesión, sus obras e instalaciones, revertirán gratuitamente a la Comunidad Autónoma de Canarias –y ahora es, lo que incorporamos es–, que las adscribirá a Puertos Canarios al término del plazo establecido". Bien.

Y en los anexos también hablamos de... ¡bueno!, se recortan, nosotros teníamos... en el documento anterior se hablaba del grupo cuatro y el grupo cinco, y en el documento que nos han entregado, pues, si mal no recuerdo, se llega al grupo uno, grupo dos y grupo tres. Y nosotros hablamos de incluir embarcaderos como el de Las Playitas en el grupo cuatro, y el del Puertito de la Cruz también en el grupo cuatro, uno en el término municipal de Tuineje, y otro en el término municipal de Pájara. Y también comentábamos que el de la playa de Tarajalejo debe pasar del grupo cuatro... debe pasar al grupo cuatro y suprimirlo en el grupo cinco. Y en el grupo cinco incluir el de La Lajita.

Bien, pero veo que todo esto se ha remodelado, que han quedado tres grupos, y que de Fuerteventura pues no se han recogido las aportaciones que habíamos planteado.

Nada más, gracias.

**El señor PRESIDENTE:** Señor presidente del Cabildo de La Gomera.

**El señor PRESIDENTE DEL CABILDO INSULAR DE LA GOMERA (Curbelo Curbelo):** Buenas tardes, Señorías, señor Presidente.

Voy a intentar ser breve en la exposición... o en la exposición del criterio del Cabildo de La Gomera, respecto del contenido del proyecto de ley que se plantea hoy.

En primer lugar, tengo que decir que la ley ha llegado un poquitito tarde, porque para Canarias las infraestructuras portuarias, no solo como infraestructuras básicas para las comunicaciones marítimas interinsulares sino también para las propias comunicaciones de cabotaje entre las islas, son importantes. Ha llegado un poco tarde, es una ley que es compleja pero a su vez necesaria para nuestra Comunidad Autónoma.

A pesar de que no se reconozca, es una ley centralista. De nuevo tengo que manifestar la queja del Cabildo de La Gomera para lo que

se da después retirarlo, y ahora diré por qué y dónde, y por tanto es una ley que en ese sentido tiene una... manifiesta, una cierta desconfianza hacia los cabildos.

También es conveniente que sus Señorías entiendan que es una ley que requiere la máxima coordinación con el Estado en sus competencias, y además es una ley que en un momento donde estamos intentando planificar y buscar los modelos de planificación en el ámbito territorial de cada una de las islas del archipiélago una vez se la da importancia teórica a los planes territoriales especiales y a los planes insulares de ordenación, pero después, cuando hay que hablar del modelo de acuerdo con esos planes el Gobierno, en esta ley también dice "pues, lo sentimos mucho, si no tiene modelo nosotros dejamos caer los puertos en paracaídas y los implantamos a la fuerza aunque los cabildos no los quieran".

Me parece que hay que tener un poco de objetividad y de confianza en las administraciones insulares en este sentido.

En primer lugar, llega tarde porque mucho ha tardado que el texto de este proyecto de ley llegue al Parlamento, más de dos años desde su formulación inicial, y todos estarán de acuerdo conmigo en que esta ley es necesaria para buscar de forma eficaz, coherente, un sistema moderno, ágil y flexible para la administración y la gestión de los puertos en nuestra Comunidad Autónoma.

En segundo lugar, creo que como consecuencia de llegar tarde, no estamos todavía fuera del marco y la posibilidad de obtener una racionalización desde el punto de vista de la gestión futura en los puertos canarios, entre otras cosas, porque, como decía antes, en una comunidad archipelágica la insularidad y la necesidad de comunicar las islas por vía marítima pues necesitan, lógicamente, que estas infraestructuras se gestionen bien. La experiencia que tenemos hasta hoy, pues, hay algunos casos donde la realidad no es así, pero, en cualquier caso, tenemos que decir que tanto para el transporte a nivel general, no solo de pasajeros, sino a otros niveles, creo que son infraestructuras muy importantes y por tanto, a pesar de llegar tarde, creo que siempre es el momento oportuno, porque peor sería que llegara dentro un año la ley.

A pesar de que no se reconoce, la ley es centralista por un sentido claro. La modificación que se hizo en su momento de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias, pero especialmente en su disposición adicional

primera de la Ley 14/90, recuerdo que decía que los puertos de refugio y los puertos deportivos debía ser la gestión transferida a los cabildos, aunque a veces se pierda la memoria en este sentido, y sin embargo, sin embargo, en la propuesta de representación en el consejo de administración –fijense la forma sutil para que los cabildos finalmente prácticamente no tengan ni siquiera representación en el consejo de administración de este ente que se va a crear en el futuro–, es decir, si usted pide la gestión de los puertos deportivos o los refugios pesqueros, le condenamos para que no tenga representación en el consejo de administración. Y en el preámbulo de la ley se dice “queremos contar con los cabildos para que finalmente puedan participar”, y dice textualmente “lo que se traducirá en un mecanismo jurídico que garantice la unidad de gestión, así como la intervención de los cabildos en la financiación de los objetivos, en la fijación de la política portuaria y en el control final del desarrollo de la actividad”. Si ustedes no nos dejan, si ustedes no nos dejan formar parte del consejo de administración, difícilmente podamos cooperar para trabajar de una forma coordinada en la planificación del futuro de esos puertos.

Es decir, yo creo que aquí hay una trampa, que sus Señorías deben reconsiderar, si lo creen oportuno, porque si no los cabildos al final de algo que inicialmente de acuerdo con la ley debíamos recibir en concepto de transferencia, lo vamos a tener en un ente, el ente de los Puertos Canarios, pero al final no nos van a dejar ni siquiera participar, es decir, si queremos trabajar en la gestión nos van a condenar diciendo “y ahora se quedan fuera”, y yo desde luego no me gustaría en la isla de La Gomera quedarme con la gestión de los pequeños embarcaderos ¿eh?, que esos desde luego que los tenga la propia Comunidad Autónoma, y que los financie y que los administre.

Y por último, cuando digo que los cabildos a veces, personalmente hablo desde el Cabildo de La Gomera, estamos hablando de los modelos, de los modelos para cada isla, de las directrices, de una ley específica para que La Palma, La Gomera y El Hierro, pues, definan esos modelos, pero sin embargo cuando tenemos que definir el modelo ya queremos retomar de nuevo algo que en su momento dijimos que iba a ser transferido, para volver a hacer las imposiciones. Si estamos definiendo los modelos digamos claramente los puertos que necesita cada una de las islas, en La Gomera lo tenemos claro y

el resto de las islas también. Y, por favor, crean en el modelo de cada isla, crean en el plan insular de ordenación de cada isla, creamos en los planes territoriales especiales y si creemos en ello el Gobierno, de verdad, que permita que esos instrumentos sean los que recojan finalmente estas inversiones que además, y estas infraestructuras que no se deben improvisar de un año para otro, son infraestructuras, porque, claro, si cabe la posibilidad de improvisar infraestructuras de éstas y para ello el Gobierno se reserva la potestad de acuerdo con el contenido de la ley quiere decir que los modelos tenemos intención de romperlos en el futuro y, desde luego, en el caso de La Gomera no es así.

Por tanto, y esto lo digo porque finalmente cuando desde el punto de vista de la adecuación de los contenidos del plan insular o de los planes territoriales no existe un puerto, el Gobierno tiene la posibilidad de imponerlo, me parece que es una situación que se debe corregir.

Y, por último, creo que después de todo esto, la ley tiene un contenido importante y debemos establecer una coordinación específica. Yo he visto conflictos en puertos que hoy no son de interés del Estado sino que son de la Comunidad Autónoma, conflictos internos entre dos consejerías directamente, y no digo ya entre la gestión y administración del mismo respecto de un puerto del Estado que se pueden producir, pero que hagamos un esfuerzo para que el ente este futuro, que será el que administre la gestión de los puertos en nuestra Comunidad Autónoma, tenga la posibilidad también de establecer una absoluta coordinación con los puertos que hay en cada una de las islas que son competencia del Estado.

Nada más, muchas gracias, señor Presidente.

**El señor PRESIDENTE:** Señor presidente del Cabildo de Lanzarote, señor Enrique Pérez Parrilla.

**El señor PRESIDENTE DEL CABILDO INSULAR DE LANZAROTE (Pérez Parrilla):** Gracias, señor Presidente.

En principio..., seguramente repetiré cosas que ya se han dicho, pero lo primero que hay que decir de este proyecto de ley es que viene de manera extraña, yo diría, porque de esto se estuvo hablando hace ya más de dos años, en su día, el Cabildo de Lanzarote hizo sus alegaciones, veo ahí la firma del 27 de junio del 2001, se enviaron las alegaciones a aquel proyecto de ley que en su momento había,

viene ahora nuevamente un poco después de haber dormido un tiempo ahí, no sabemos por qué razón durmió tanto tiempo, si porque la posición de los cabildos era contraria a ver si esto desaparecía o no, o nos cansábamos o nos aburríamos o nos olvidábamos. En principio, parece evidente que la ley se olvida de cuál es la voluntad del legislador canario. La Ley 14/90 establece claramente que, bueno, que se delega en los cabildos insulares en materia portuaria salvo aquellos que se declararán de interés general para la Comunidad Autónoma; bien, entonces aquí yo creo que hay un cambio completo de filosofía, otra cosa es que efectivamente la virtualidad de esas transferencias no se hicieran, pero, de hecho, la voluntad del legislador estaba perfectamente plasmada en la Ley 14/90 y entendemos que esta ley es centralista y esta ley se olvida, esa ley que es básica y que es fundamental para el desarrollo de Canarias, entendemos que lo que se hiciera en los puertos, al margen de que la necesidad evidente de planificación de todos los puertos que correspondería al Gobierno y que estaría por encima, entendíamos siempre que la gestión de los puertos debería basarse en unidades insulares que parecen las razonables. En ese sentido sorprende que mientras el Estado pues en su política de puertos ha llevado a buen tiempo una política descentralizadora creando puertos autónomos, etcétera, en la Comunidad Autónoma parezca que se esté en el proceso contrario.

Por otro lado, parece incluso que la conveniencia, ya lo citaba el presidente del Cabildo de La Gomera, no sólo ya de los puertos canarios que fueran competencias de los cabildos, fueran competencia de la Comunidad Autónoma incluso yo diría los puertos del Estado, los puertos de interés regional que tienen sus propias, su propia estructura y su propia autonomía, pues, parecería conveniente que de alguna forma se integraran todos en lo que son los intereses de Canarias y los intereses de cada isla dentro de Canarias, porque me temo que en estos momentos se está produciendo un fenómeno curioso que es una especie de competencia entre la Comunidad Autónoma y los puertos de interés general. Los puertos empiezan a hacer cosas relativamente rentables y da la impresión, y a veces hay políticas claras en ese sentido, de hacer la competencia a los puertos de interés general del Estado y creando otros puertos o desarrollando otros puertos e, incluso, entrando en dinámicas que pudieran, bueno, ponen en duda hasta

capitalidades de islas, etcétera, por mor de, bueno, de prurito de que nuestros puertos sean mejores que el de los demás, lo mismo podría ocurrir y se podrían dar en competencias con los cabildos insulares. Yo creo que se ha señalado ya el tema de esa especie de penalización si los cabildos reclaman sus competencias quedan fuera de ese consejo de administración, lo cual desde luego dice muy poco en lo que se establecía en las declaraciones iniciales de la necesidad de un organismo que coordine, etcétera, pero, bueno, ésa es una primera parte.

Otra segunda parte que quisiera señalar, y que a nosotros nos parece que no está perfectamente claro –no sólo que no está perfectamente claro sino que está peligrosamente deslizada en medio de toda esta legislación– es que, bueno, la no clara dependencia de la Ley de Puertos o de los puertos de lo que es la política territorial. A nadie se le esconde que en unos momentos en que la Comunidad Autónoma, bueno, pues está lanzando sus Directrices Generales en las cuales se está hablando de que la planificación del territorio es algo fundamental para Canarias, en la cual se está hablando de que es preciso preservar los territorios, parece que el hecho de tratar de poner por encima una ley como la de Puertos que pudieran establecer puertos que no estuvieran contemplados por los PIOT, etcétera, eso es, cuando menos, peligroso, desde luego incoherente, y desde luego también muy peligroso o con unas actuaciones que, se quiera o no y se diga o no, yo soy partidario, me parece muy bien, que la Consejería de Obras Públicas, bueno, pues trate de mejorar lo que son, modernizar lo que son las comunicaciones en Canarias, pero a nadie se le esconde que los puertos y otras grandes infraestructuras, pues, son condicionantes territoriales básicos que estructuran el territorio y que, desde luego, no pueden estar por encima de lo que es el documento de planificación de una isla que es el plan insular de ordenación de cada isla, y en ese sentido peligrosamente parece que cabe la... que por vía, Consejería de Obras Públicas en este caso, pues pudieran poner puertos, no digo puertos de interés general que muchos más no se van a poner, pero dense cuenta de que sí se está hablando mucho de puertos deportivos, etcétera, que es además una zona lindante con el turismo y lindante con los desarrollos económicos importantes, bueno, que podrían generar muchísimas tensiones entre la Comunidad Autónoma y las propias islas y entre la propia población o

parte de la población de esta Comunidad Autónoma que apuesta por no seguir en la desbandada del crecimiento desbocado y lo que puede ser los afanes inversores que puedan tener determinadas consejerías, muy loable por otro lado, pero que tienen que estar contrapesados por el interés general y las personas que piensan que el desarrollo debe ir por otro camino.

Yo con esto termino, señor Presidente, porque yo creo que los anteriores intervinientes han señalado ya claramente algunas cosas más concretas, pero en principio diríamos que, si tuviera que dar una opinión personal, la ley es centralista, está contra el espíritu de la Ley 14/90 y, por otro lado, es peligroso el hecho de que se pretenda que esta Ley de Puertos pueda tener un nivel superior a los propios planes insulares de ordenación del territorio insular.

**El señor PRESIDENTE:** Sí, señor presidente del Cabildo de Tenerife, que también le damos la bienvenida como hicimos al inicio de la sesión con los restantes presidentes. Tiene la palabra.

**El señor PRESIDENTE DEL CABILDO INSULAR DE TENERIFE (Melchior Navarro):** Muchas gracias, Presidente. Señorías. Queridos compañeros presidentes de cabildos.

La posición en mi intervención va a ser brevísima porque coincidimos plenamente con lo manifestado por la presidenta del Cabildo de Gran Canaria, presidenta de la Fecai y ésta es exactamente también nuestra posición que, por otro lado, pues coincide también y, como hemos visto en la exposición, pues, tanto del presidente del Cabildo de Fuerteventura, de La Gomera y de Lanzarote, y es que cuando se quiere que la gestión sea compartida pues tiene que ser compartida también pues lógicamente la responsabilidad y los órganos de gobierno.

Y nada más, Presidente, gracias.

**El señor PRESIDENTE:** Muy bien, pues vamos entonces a dar un turno de palabra a los portavoces de los grupos parlamentarios que lo soliciten. Por parte del Grupo Mixto, doña Belén Allende tiene la palabra.

**La señora ALLENDE RIERA:** Gracias, señor Presidente. Bienvenidos presidentes de los siete cabildos insulares a excepción de los dos cabildos que se han disculpado para fijar las posiciones.

Si bien con respecto al Cabildo Insular de El Hierro sí se contiene documentación a

efecto también de su remisión al anteproyecto por fecha de julio del 2001 con respecto a las alegaciones vertidas y en un sentido muy similar al que se ha venido efectuando por los representantes de los gobiernos insulares.

Bien, como grupo no nos resta más que fijar y ratificarnos en las manifestaciones que en su momento se hicieron a la toma en consideración del proyecto que se nos presentaba, y nosotros partíamos para la fijación de la exposición del concepto o del sistema del que parte el Estatuto de Autonomía, y que se fundamenta en el principio de descentralización, que a su vez recoge dentro del marco normativo la propia Ley 14/90, del régimen jurídico administrativo, lo que significa que, si bien todo lo lento que sea necesario –yo soy de la opinión que más vale tarde que nunca–, y partiendo de esto, si bien todo lo lento que sea necesario, porque no es un proceso precisamente sencillo sino muy complejo, pero de forma progresiva, y eso sí es verdad que este grupo ha sido muy reivindicativo en cuanto a la necesidad de plasmar ya el marco de regulación de lo transferido y delegado a efecto también, a su vez, de contemplar todo lo delegado como transferido, porque la experiencia te va dando nuevas pautas en el camino, el nivel de gestión administrativa de la Comunidad se vaya circunscribiendo, efectivamente, a aquellas materias y funciones de evidente interés regional o insular, según de las mismas se trate, para no invertir ni conseguir invertir, porque creo y, además aquí ha quedado patente desde la defensa de ultranza por los presidentes de los cabildos, de ese proceso de descentralización, y por ello creo que es necesaria una definición exacta y comedida de aquel interés general para que a su vez, y por exclusión, el interés insular o municipal pueda también definirse con ciertas bases y con cierta seguridad jurídica, no solamente para aquél que le toque regular el ejercicio de ese interés en pro del ciudadano sino también como garantía efectiva para el administrado. El interés general yo creo que es el que queda perfectamente definido dentro de este proyecto de puertos que se presenta, y también implica, o está determinándose el marco de esas competencias, a través de una gestión, que compartimos, centralizada del mismo, pero también concluimos que lo que no se considere como interés general, que es lo que la ley sí determina, es susceptible, o debería ser susceptible de ser descentralizado hacia los cabildos, entonces debe de regularse también un ámbito de interés insular sobre el



que proyectarse las competencias de esa índole, que son las competencias que entiendo están ustedes en este sentido, y en base a sus exposiciones, demandando. Si no fuese así, lo que estaríamos consiguiendo es invertir el proceso de descentralización, y yo creo que ése no debe ser el espíritu del legislador porque no se ha mandatado lo contrario a través de este Parlamento, debe haber un margen, por estrecho que éste fuera, para poder, en materia de puertos de refugio o puertos deportivos, evidentemente proyectarse la descentralización puntual hacia los cabildos insulares, y no se puede, yo entiendo, que admitir que la misma quede, pues, ya satisfecha por el simple hecho de que, por ejemplo, en la gestión de un puerto deportivo la misma se residencia a través de la participación de los órganos de administración del ente público que se crea al efecto, Puertos Canarios, y porque sería como renunciar tácitamente a no poderla aplicar desde territorio insular a través de una propia autoridad, en este caso portuaria, de gestión o de canalización de la gestión administrativa frente a la coordinación o planificación que iría a través de ese ente supremo que es el de Puertos Canarios.

Nosotros compartimos en cierta medida que no se puede defender que sea un proyecto que abogue por la descentralización, incluso se hace referencia a que se sigue el proceso similar que en el Estado, los referentes del Estado y los referentes europeos precisamente nos dicen todo lo contrario, se tiende a la descentralización. Si nos vamos al ámbito estrictamente normativo general, el de puertos, encontramos que efectivamente hay, o se residencia, una autoridad... está Puertos del Estado, que es el que lleva a cabo las políticas de coordinación y planificación, pero a su vez cada puerto tiene su propia administración a través de sus autoridades portuarias, que son los que llevan la gestión administrativa y de ejecución de las competencias, y el marco de esas competencias evidentemente tiene que reconducirse también a un modelo de gestión, que en el proyecto se unen, nosotros entendemos que una cosa y la otra no tiene por qué ir mal encaminada, pero sí residenciarse en diferentes aspectos lo que es la descentralización con respecto a lo que es la gestión del modelo que son conceptos totalmente diferentes. Y ni siquiera tendrían que suponer una merma en el proceso de descentralización ¿no?

Dependerá, por tanto, si se consiguiera en el trámite posterior una vez que sea tomado

en consideración y cabe el enmendar el mismo, de la voluntad que tengamos todos de conseguir el mejor marco normativo, y yo creo que de la fijación de posturas de los grupos parlamentarios, si bien hubo críticas constructivas hacia ese aspecto de la... de no residir en favor de la descentralización sino, aparentemente, intuir que se estaba centralizando todo a través de este ente, yo creo que el esfuerzo debe de reconducirse hacia el plantear enmiendas en el sentido de configurar lo que ha hecho el marco nacional con respecto a sus autoridades portuarias, residenciándoles ciertas competencias y las mismas, evidentemente, dependerán de aspectos cuantitativos, como debería ser el volumen de tráfico portuario, suficiencia económica, de forma que a mayor entidad de estos parámetros mayor nivel de autonomía de gestión tendrían los puertos.

¿Qué puede estar ocurriendo aquí para nosotros quejarnos de que parezca que se descentraliza sino que se centraliza? Que evidentemente se está velando, porque hay también una fase importante de descentralización, por aquellas reivindicaciones o reclamaciones que, sobre todo, los cabildos pequeños se hacen en base a la asunción efectiva de sus competencias con la garantía de recursos materiales y personales, pero si bien esto es cierto, y por eso dependerá, digo, de esos aspectos cuantitativos para determinar cuál es la capacidad de gestión y dejar que esa autonomía la determine la propia gestión administrativa insular residenciada a través de la propia autoridad portuaria insular, que dependerá en planificación y coordinación del ente Puertos de Canarias, no se debe de extender el manto y tratar a todos por igual sino que en el proceso de descentralización y en la asunción de esas competencias sea cada realidad insular la que determine cómo se debe de enmarcar esa no a lo mejor gestión directa sino coparticipar a través del ente Puertos del Estado; pero no por ello se debe de abordar de forma general, pues, las reclamaciones que han hecho los cabildos en orden a no garantizar y residenciar la confianza en quien se debe depositar, que en este caso es los gobiernos insulares de las islas para una planificación tan importante, y aquí también quiero hacer causa común con lo que se ha dicho, que no se puede separar este proceso, como en el proyecto parece evidenciarse, de lo que es el proceso paralelo de ordenación territorial, porque estamos hablando de residenciar insularizadamente, según sea el interés de uno u otro, sea regional o sea, en

este caso, pesqueros o deportivos, en territorios cuya –y a nadie se le esconde– importancia de estos entes radica en ese desarrollo a posteriori social y económico que genera el mismo y con las incidencias de cohesión social que necesariamente en la definición del modelo insular se tiene que plasmar a través de los planes insulares, por lo tanto aborta cualquier tipo de actuación en este sentido sería fallar al grado de madurez que está imprimiéndose, y que, de hecho, tenemos ejemplos muy recientes de aprobación, se está denotando en la intención del legislador canario.

No me queda más que decir que si bien el marco normativo no está a priori satisfaciendo los intereses desde la óptica insular, sí parte de un buen instrumento de trabajo, que me consta ha sido estudiado en profundidad, porque es una materia que se exigía y se reclamaba de cara a su normalización y regulación por la importancia que la misma tiene para la configuración y el desarrollo político-administrativo de Canarias, como son nuestros puertos, o en otro tipo de asuntos, pero que también de incidencia directa en la comunicación pueden ser los aeropuertos, sí decir que nuestra actitud ante la crítica que se está vertiendo va a ser totalmente constructiva y en orden a recoger, y por eso entendíamos fundamental la participación de los cabildos a través de esta comisión, las sugerencias aquí vertidas, a su vez plasmadas por el Cabildo de Fuerteventura, Gran Canaria y El Hierro, y Lanzarote, que son los que han contestado al anteproyecto que en su día se mandó en el año 2000, no duden que este grupo va a trabajar en las enmiendas necesarias para reconducir el tema antes denunciado.

Muchísimas gracias.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):** Gracias, señora Allende.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, don Pablo Matos Mascareño.

**El señor MATOS MASCAREÑO:** Gracias, señora Presidenta. Excelentísimos señores presidentes de cabildos. Señorías.

En la toma en consideración de esta ley celebrada hace pocas fechas en el Parlamento, en el pleno del Parlamento de Canarias nosotros ya manifestamos, nos pronunciamos a favor de la toma en consideración pero nos manifestamos sobre algunas críticas o algunos defectos que deben ser corregidos de

esta ley, los defectos que hacían referencia a alguna composición del propio ente Puertos Canarios, como la invasión de algunas competencias con respecto a los municipios y otras cuestiones, y me voy a ceñir solamente en esta intervención, en esta Comisión General de Cabildos, a las críticas que hicimos referente a aquellos aspectos que conciernen a los cabildos insulares, a los gobiernos insulares. Y la denuncia que hicimos hace 15 días con respecto a esto fue precisamente ésa, al carácter centralista de la ley. Y otra vez al carácter centralista de una nueva ley que se trae a este Parlamento y la verdad que me alegra mucho, me satisface mucho el ver la coincidencia que tiene el Grupo Parlamentario Popular con lo manifestado hoy por los presidentes de cabildos, por todos los presidentes de cabildos con respecto a la denuncia de ese centralismo. Yo, en otras leyes anteriores a las que a lo mejor luego me refiero, como la Ley de moratoria, como la Ley de Vivienda, lo había denunciado, lo que pasa es que con menos apoyos y en algunas ocasiones consideraba que estaba en esta comisión o en el pleno del Parlamento más... con posicionamientos propios de la FECAI, propios de los gobiernos insulares que del Gobierno de Canarias o del Parlamento de Canarias y esta vez percibo esa unanimidad por parte de todos los presidentes. Y es que el nuevo ente que se crea, Puertos Canarios, pretende gestionar los puertos deportivos y los puertos de refugio que la Ley 14/90 atribuía sin ningún género de dudas a los cabildos insulares. La Ley 14/90 en su disposición adicional primera decía textualmente: “quedan transferidas a las islas en su ámbito territorial respectivo las competencias administrativas sobre las siguientes materias...”; y en el punto 12, en el apartado 12: “la gestión de los puertos de refugio y deportivos salvo que se declaren por el Gobierno de interés regional”, cosa que no se ha producido ni lo hace esta ley.

Y lo que nos parecía realmente grave era lo que han manifestado los presidentes de cabildos, que en varios artículos de esa ley, del proyecto de ley se hace referencia a una frase que me parece realmente grave, se dice en varios artículos: “los cabildos insulares que opten por asumir la gestión de los puertos de refugio y deportivos...”; y eso tiene unas consecuencias, es decir, que a partir de la aprobación de esta ley, si se aprobara en los términos que viene propuesta por el Gobierno, los cabildos podrán optar a gestionar competencias que ya la Ley 14/90

les tiene atribuidos y les tiene transferidos, lo cual nos parece a nosotros completamente contradictorio a lo que fue el espíritu de la Ley 14/90 y más ahora porque después de la Ley 14/90 en la cual Canarias fue pionera en ese régimen de centralización ahora por lo menos mi grupo parlamentario y yo creo que otras fuerzas políticas o la sociedad está reclamando más competencias a los ayuntamientos y más competencias a los cabildos y menos competencias a las comunidades autónomas.

Y nosotros le volvíamos a preguntar al Gobierno lo mismo que en el debate de la Ley de Vivienda, ¿por qué ahora que todas las fuerzas políticas están inmersas en el pacto local, en traspasar a las administraciones más cercanas a los ciudadanos todas las competencias que puedan ejercitar de una manera efectiva el Gobierno vuelve, se vuelve más centralizador e incluso rescata competencias que ya por ley tiene transferidas los cabildos? Y es que el proyecto de ley, como bien citaba la presidenta del Cabildo de Gran Canaria, en algunos artículos como el 25.1 y en la disposición adicional quinta establece que no tendrán representación en el consejo de administración Puertos Canarios los cabildos que opten por asumir la gestión de los puertos de refugio y deportivo. Y nosotros decíamos en ese debate, es decir, si el Cabildo de Lanzarote opta por asumir la gestión del puerto deportivo de Puerto Calero y el puerto de refugio de Playa del Cable se queda sin representación en el consejo de administración del organismo autónomo o del ente autónomo Puertos Canarios a pesar de que tiene en las islas puertos de interés regional como Órzola, Caleta del Sebo, Puerto del Carmen y Playa Blanca, a pesar de tener esos puertos de interés regional en su propio territorio, no tendría presencia en el consejo de administración si opta por gestionar el puerto de o el puerto de refugio del Cable, a mí me parece esto realmente disparatado. Lo mismo ocurre con el Cabildo de Fuerteventura que, si opta por asumir sus competencias respecto al puerto deportivo de La Caleta de Fuste o al puerto de refugio de El Cotillo, se queda sin representación en el consejo de administración, a pesar de que en el territorio de Fuerteventura están los puertos de interés regional de Corralejo, Morro Jable y Gran Tarajal. Y lo mismo podría seguir con Gran Canaria, con Tenerife y con cada una de las islas.

Nosotros ya adelantamos ese día, y creo que queda claro en esta Comisión de

Cabildos, cuál es la posición del Grupo Parlamentario Popular con respecto a este tema.

Y es que, como decía antes, es la tercera vez en esta legislatura que el Gobierno intenta asumir competencias que tienen los cabildos. Primero fue con la moratoria en la cual la Ley de Turismo aprobada por este Parlamento en 1995 le decía que los cabildos son los que tenían que establecer la capacidad de carga y los ritmos de crecimiento de cada una de las islas a través de los planes insulares de ordenación y luego llegan intentos de la ley de moratoria, las directrices que nos ha enviado o la propuesta del Partido Socialista que creen que esos ritmos de crecimiento los tiene que establecer el Parlamento de Canarias o el Gobierno de Canarias, luego pasó lo mismo con la Ley de Vivienda con respecto al nuevo ente que se crea del consorcio que rescata competencias propias de los cabildos y ahora está pasando con la Ley de Puertos. Y por eso decía al principio que me satisface mucho ver la posición de los cabildos porque el Gobierno de Coalición Canaria que llevaba años como partido, como organización política defendiendo que Canarias se construye de abajo hacia arriba; desde luego, desde que están arriba aprovechan cualquier oportunidad o cualquier norma para quitarle competencias a los que están debajo como son los cabildos insulares, y por eso nosotros las enmiendas que vamos a presentar con respecto a este tema van en esa idea de respetar el espíritu de la Ley 14/90.

Para terminar, dos cuestiones, una, que ya lo han manifestado, lo manifestó doña María Eugenia Márquez y algún otro presidente del cabildo con respecto a la necesidad de que los cabildos, los gobiernos insulares puedan informar de todo aquello que se hace en el territorio ya sea con respecto a la legislación de la Comunidad Autónoma o a temas de la Comunidad Autónoma como a la legislación del Estado y, desde luego, les aseguro que desde el Grupo Parlamentario en esta Cámara tendrá todo el apoyo de la necesidad de esos informes o ese visto bueno de los gobiernos insulares para todo lo que afecte al territorio, incluido todo lo que sean estos temas referentes a los puertos deportivos y a los puertos de refugio.

Y otra cuestión más anecdótica, don Casimiro Curbelo refiriéndose a los grupos o mirando hacia los grupos parlamentarios decía: "ustedes no nos dejan ejercer nuestras competencias en esto"; yo creo o por lo menos le aseguro que vista la posición que

mantiene el grupo parlamentario sí les vamos a dejar, aunque haya habido un intento un poco del Gobierno de no permitirselos, pero yo creo que para eso tienen las competencias la Cámara y yo les aseguro de que sí se los vamos a dejar.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):** Gracias, señor Matos.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, don Luis Fajardo Spínola.

**El señor FAJARDO SPÍNOLA:** Buenos días, señora Presidenta. Señora y señores presidentes de cabildos. Señores diputados.

Bueno, no voy a reiterar aquí para los diputados la intervención que ya tuve ocasión de hacer sobre este proyecto de ley en el pleno hace ahora unas semanas, pero ésta es la Comisión de Cabildos, venimos a escuchar a los presidentes de cabildos y a debatir con ellos en este caso sobre una ley, efectivamente importantísima, y nuestro grupo tuvo ocasión de plantearse también en el pleno la posición similar a la que los presidentes de cabildos han planteado en relación con ese intento de llevar todas las competencias o casi todas las competencias en materia de puertos a la Comunidad Autónoma desconociendo las que deben estar en otras administraciones públicas, en particular en los cabildos, concretamente no ha parecido a nosotros que es una técnica incluso hasta chusca, poco, poco elegante, digamos, la de plantear que si se castiga, digamos, a los cabildos a que no cedan los puertos deportivos a no estar en Puertos de Canarias, porque efectivamente, como bien señalaba el presidente del Cabildo de La Gomera, el propio Gobierno a través de la exposición de motivos, indica que quiere que los cabildos sean llamados a la formulación de los grandes objetivos de la política portuaria de Canarias. Si eso es así, pues escuchemos a los cabildos dentro de las instituciones, y es Puertos Canarias el lugar adecuado. No tiene sentido que no se deje a los cabildos en esta institución cuando no cedan los puertos deportivos, porque simplemente, no solamente porque eso sería –es hasta cierto punto– un indirecto atentado a las competencias ya reconocidas en leyes anteriores a los cabildos, sino incluso va, choca, va en contra, de esa presencia necesaria para la formulación de la política portuaria en Puertos Canarias.

Pero nosotros vemos, y lo señalábamos en la intervención en el Pleno del Parlamento, vemos que hay algo muy grave, y aquí se ha

señalado por los señores presidentes también, en lo que se refiere a la ubicación de los puertos, puesto que, en definitiva, el proyecto de ley refleja la idea de que por delante del territorio está la obra pública –la obra pública manda sobre el territorio–; si la carretera hay que colocarla no importa el territorio, el territorio es elástico, no es elástico, pero en fin, se pretende que lo sea, vamos a ver si cabe la carretera, y si hay un espacio natural pues a ver si se rueda un poco o se recorta el espacio natural. Es la lógica de la obra pública sobre la lógica del territorio, y esta lógica se concreta en ese artículo 18 donde se dice si la pretensión del establecimiento o ubicación de un nuevo puerto fuera en contra incluso del Plan Insular de Ordenación modifíquese el Plan Insular de Ordenación. Bueno, esto va en contra del modelo de la Ley de 1999, de la Ley del Territorio, va en contra de toda lógica, que en cualquier lugar, pero mucho más en un archipiélago con poco territorio, el territorio manda, el territorio debe de mandar.

Afortunadamente no todo el Gobierno piensa como este proyecto de ley, no sé si como esta consejería, pero como este proyecto de ley, y en un documento del Gobierno más reciente, anteayer lo hemos tenido nosotros, el borrador de Directrices de Ordenación General, en la directriz número 89, punto 4, se dice, referido a los puertos, en cuanto a la creación de nuevos puertos se dice “tales actuaciones –la de creación de nuevos puertos– se efectuarán en los emplazamientos o tramos de costa definidos en los respectivos Planes Insulares de Ordenación, garantizando los efectos territoriales beneficiosos de sus implantaciones, su adecuada inserción paisajística, y la minimización de sus impactos ambientales”. Nos tranquiliza que haya ahora esta corrección, suponemos que es una corrección no será un despiste, en el sentido que apuntamos, que es en el sentido que apuntan los señores presidentes de cabildos, y yo ésta era la línea, nosotros ya lo señalamos en el Pleno, la línea que nos parecía más correcta, nosotros vamos a enmendar ese artículo 18 en ese sentido, y ahora tenemos, pues, este argumento de autoridad que nos va a servir mucho, las propias directrices que el Gobierno en su anteproyecto manifiesta.

Así que creemos que esto debe ser corregido, no solamente por lo que acabo de señalar, es incluso incongruente con algún otro artículo del propio proyecto de ley, donde dice que el Plan de Puertos, es decir,

el documento del Gobierno donde se recogen las obras portuarias, el Plan de Puertos, tendrá la condición de Plan Territorial Especial, Plan Territorial Especial de ámbito regional. Pues bien, según el artículo 23 de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias, un Plan Territorial Especial que no desarrolle un plan insular, éste es el caso, no desarrolla un plan insular directamente sino es... tiene ámbito en todos sus pronunciamientos o determinaciones de índole territorial, esas determinaciones tendrán carácter de recomendaciones, lo que quiere decir que lo que en el Plan de Puertos se dé referido no a cuánto cuesta un puerto ¿eh?, ni al color de la gorra del jefe de puertos, sino en lo que se refiera a la ubicación del puerto, a la conexión del puerto con el sistema territorial, a cualquier determinación de índole territorial, lo que diga de índole territorial el Plan de Puertos será una recomendación, según el artículo 23 de la Ley del Territorio de Canarias, y en consecuencia mandará sobre él la planificación territorial, las directrices o bien el PIOT, el Plan Insular.

Así que yo creo que esto está claro y debemos hacer que esta ley tan importante pues case con el resto de las piezas del ordenamiento jurídico territorial, colocando el territorio por delante de la obra pública.

Yo no quiero extenderme más, yo creo que efectivamente aquí se manifiesta una cierta voracidad competencial por los puertos deportivos, no sé si es por afición al deporte náutico del Gobierno, o por otra razón, porque en el fondo pues la ubicación de los puertos, yo lo señalaba el otro día, no es sino la ubicación de los puertos deportivos, porque los puertos... el puerto de Valverde, el puerto de San Sebastián o el puerto de Santa Cruz hace siglos que están donde están, y que yo sepa no se piensa en ponerlos en el otro lado de la isla. Habrá que crear algún nuevo puerto ¿eh?, pero, por ejemplo, yo cité el Plan Insular de... ¡vamos!, en el nivel documental que se encuentra, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, relativo al puerto de Fonsalía, y ahí se recoge la doctrina, en el Plan Insular de Tenerife, la doctrina de que es el PIOT de Tenerife quien dice dónde va el puerto, cómo debe ser, y cómo conecta el nuevo puerto de Fonsalía con todo el sistema territorial de Tenerife –es lo lógico– con un sistema viario, con el resto del sistema portuario, etcétera.

Finalmente me referiré a un aspecto que creo que es importante, el señor Pérez Parrilla lo mencionaba, no sé si directamente, pero

me pareció que hacía referencia a ello, la necesidad de que la política portuaria esté coordinada en el ámbito insular, esté coordinada en el ámbito insular. En cada isla, en todas las islas, hay puertos del Estado y puertos de la Comunidad Autónoma, y después algunos, éstos, los deportivos, los refugios, puertos que son de los cabildos o de competencia de los cabildos. Yo creo que en esta ley deberíamos al menos avanzar unos pasos, sin entrar naturalmente en lo que es la competencia estatal, Ley de Puertos y de la Marina Mercante, que eso iría en contra de las competencias que tiene este Parlamento, pero deberíamos caminar en la línea de establecer algún ámbito para la coordinación, y ese ámbito para la coordinación sería, el ámbito territorial sería la isla, y algún tipo de organismo que recogiera la presencia de la Administración del Estado, de la Autoridad Portuaria en definitiva, de los cabildos y del Gobierno de Canarias, sería muy saludable, porque no tiene sentido que el puerto de Santa Cruz no tenga relación con los puertos que en Tenerife están y son de la Comunidad Autónoma, o el Puerto del Rosario con el puerto de Corralejo, tiene que tener, hay que encontrar algún ámbito de coordinación.

Yo el otro día hablaba con los sindicatos, que me venían a hacer algunos planteamientos relativos a esta ley, porque hay un artículo referido al personal, y les decía esto, les decía voy... incluso ustedes, pues pueden empezar a pensar, tal vez en esta ley no se arregle del todo, pero se abra una senda para llegar en algún momento a esa coordinación definitiva –a lo mejor alguna integración orgánica en algún momento futuro, que incluso desde el punto de vista del personal pudiera ser interesante caminar hacia una homologación– pues si son las mismas funciones, pues, tendría sentido que hubiera cierta homologación también incluso en ese ámbito. Ésta es una idea que creo que deberíamos tal vez considerar al efecto de si el resto de los grupos parlamentarios vieran bien que pudiéramos caminar en ese sentido.

Nada más.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):** Muchas gracias, señor Fajardo.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, el señor José Miguel Barragán.

**El señor BARRAGÁN CABRERA:** Gracias, señora Presidenta en estos momentos. Bienvenidos a los presidentes de cabildos y a todos los compañeros de este Parlamento.

Yo no les voy a pedir el voto, a raíz de algún discurso que hemos oído en éste... no les voy a pedir el voto, vamos a simplemente a intentar cumplir lo que dice esta Comisión, que es oír a los cabildos sobre un proyecto de ley que es de importancia para toda la Comunidad Autónoma, y también indiscutiblemente para los cabildos insulares.

De todas las observaciones que han hecho los presidentes de cabildos, nosotros creemos que hay dos, que ya lo manifestamos también en el debate de... en este Parlamento, hay dos, una referente al ente de los puertos, donde consideramos que efectivamente el excluir a un cabildo como consecuencia de que esté interesado en gestionar alguno de los puertos que le permite la Ley 14/90, sí 14/90, pues quede excluido de ese ente de los Puertos Canarios, y eso pues nuestro grupo, al igual que han manifestado otros grupos, estamos en la intención de corregirlo de alguna manera ¿no?, porque tampoco veíamos, tampoco vemos que pueda ser una solución incluirlos en el consejo asesor, que podría ser una de las opciones: no estás en el consejo de administración pero estás en el consejo asesor que a pesar de que no aparezca explícitamente puesto en el artículo, también es verdad que los nombres que aparecen allí para el consejo asesor es simplemente orientativo.

Desde el punto de vista de lo que se está planteando en cuanto al tema de ordenación, yo creo que la sección II y la sección III de la Ley, concretamente los artículos 12 al 17 explican perfectamente cuál es la intencionalidad del Gobierno a la hora de colaborar con la Administración insular en la ubicación de los puertos. De hecho, el artículo 14 dice: "los planes insulares de ordenación del territorio deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica". De hecho casi todas las estructuras están puestas en los planes insulares, salvo que algún cabildo insular haya planteado la construcción de un nuevo puerto o cuando desde fuera se ha planteado la instalación de un nuevo puerto. Recuerdo que hasta hace poco, no con la Administración autonómica, pero sí con la Administración estatal, se ha resuelto hasta hace muy poco un acuerdo entre el cabildo, el Ayuntamiento de Puerto del Rosario y la Administración estatal a través de la entidad portuaria cuál es la ubicación definitiva del nuevo puerto de Fuerteventura, ¿no?, una vez que el plan insular también había diseñado un lugar concreto para esa infraestructura, por lo tanto hay colaboración.

Estoy de acuerdo que la redacción del artículo 18 en su última parte –no en todo el

artículo porque el artículo prevé una fórmula para llegar a un acuerdo con los cabildos– en su última parte, que pasado tres meses, ¿no?, si no hay un acuerdo entre la Administración autonómica y el cabildo insular el Gobierno de Canarias podría decidir la implantación de una infraestructura portuaria pues quizás debe ser corregida también, debe ser corregida en aras de buscar vías de consenso, como estamos buscando, por ejemplo, cuando se están instalando infraestructuras viarias en el territorio insular, y que sean los cabildos y los ayuntamientos, de acuerdo con la Comunidad Autónoma, quienes busquen definitivamente el emplazamiento, para algunas de estas infraestructuras también importantes para el desarrollo del territorio. Nos hemos pegado más de tres meses, ¿no?, y en algunos casos más de un año, en buscar la solución definitiva y en ese sentido también estamos dispuestos a corregir el texto para conseguir un poco lo que se nos ha planteado por los cabildos.

Lo que sí nosotros rechazamos de las interpretaciones que se han hecho es que la ley sea centralista. Miren, si efectivamente se hubiera cumplido la ley en aquel momento los cabildos insulares en estos momentos estarían desarrollando no por una renuncia tácita porque se hubiera hecho el decreto correspondiente de transferencias y hubieran estado gestionando los puertos de interés deportivo o refugios que tuvieran a bien gestionar y la Comunidad Autónoma no creando un ente sino por el propio interés de la Comunidad Autónoma estaría gestionando los puertos de interés de la Comunidad Autónoma sin participación directa de los cabildos salvo por las reuniones de coordinación a las que estamos habituados a ver entre la Administración autonómica y los cabildos para todos los temas que se tratan en esta Comunidad. Lejos de ser una ley centralista, lo que se permite en esta ley es, a imagen y semejanza de lo que se está planteando en la Unión Europea, es que en el ente Puertos Canarios, en el ente Puertos Canarios que podía gestionar para los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma y aquellos que los cabildos no quisieran asumir dice que también deben estar los cabildos, que también deben estar. Es decir, aparte de su competencia, los cabildos tienen la oportunidad de estar no por la vía de la consulta, del asesoramiento, de reunir a la FECAI y tener una reunión con el consejero de Obras Públicas o quien tenga la competencia en ese momento y resolver el problema sino que estarían sentados en el consejo de administración donde se toman

todas las decisiones en materia de política portuaria y, por lo tanto, yo, lejos de ver de eso como un elemento centralista, lo veo como un elemento positivo de integración.

Se ha hablado poco, hoy incluso, por los compañeros del... portavoces de los grupos parlamentarios, aunque sé que alguno de ellos tiene un gran conocimiento sobre materia del transporte, no podemos ver tampoco los puertos como una cuestión única y exclusivamente de una isla, como una cosa que sólo afecta a esa isla. Los puertos tenemos que verlos como de interés, e igual que los aeropuertos, todas estas infraestructuras portuarias los tenemos que ver con el interés de la Comunidad Autónoma, con el interés del cabildo de la isla, porque van a estar ubicados en un momento determinado en un punto determinado, pero también con el interés de la Comunidad Autónoma. Es imposible pensar que la segunda pista que, por ejemplo, reivindica la gente de Gran Canaria o la segunda pista que reivindica la gente de Tenerife, estoy hablando de los aeropuertos, desde el punto de vista del transporte de las mercancías y de las personas, sólo afecta a Tenerife y Gran Canaria. Por supuesto que no, afectan a todo el territorio; esas infraestructuras benefician a Gran Canaria y a Tenerife y nos van a beneficiar a todos, y los puertos es igual. Yo creo que existe coordinación entre los puertos, que es otra crítica que se ha hecho. Yo no llego a ver lo que ha comentado el compañero Fajardo sobre la necesidad de que haya una coordinación en el sentido que la ha planteado, una coordinación dentro del puerto, dentro de los puertos de una isla, ¿eh?, si el plan insular, yo de los que he visto tienen perfectamente especificados para qué sirve cada puerto y cuál es el interés que tiene cada puerto y, salvo la isla de La Gomera ahora mismo y algún puerto en la isla de Lanzarote, el resto no suele haber mucho tráfico marítimo, ¿eh?, ni de transporte de mercancías ni pasajeros entre los puertos, pero estamos dispuestos a asumir también que existen elementos de coordinación insular pero lo necesario es la comunicación intraindular, y hay comunicación entre los puertos del Estado y los puertos de la Comunidad Autónoma. De hecho, el tráfico generado, el tráfico generado en transporte de mercancías y pasajeros cuando se están acercando a las islas por los puntos más cortos se ha generado porque desde los puertos del Estado y de los puertos de la Comunidad Autónoma se ha generado que exista ese transporte, están las infraestructuras adecuadas y a través del transporte se está generando ese tráfico de

mercancías y pasajeros. Por lo tanto hay coordinación, no hay... hemos encontrado, es cierto, alguna vez alguna pega, alguna compañía naviera en la ubicación de las salidas del puerto estatal con respecto a combinaciones de transportes marítimos que quería hacer con una isla, pero son temas puntuales que pueden surgir del día a día de lo que es la gestión del transporte. Pero yo creo que en esta ley no se le puede acusar de centralista por querer que los cabildos estén en el órgano donde se van a gestionar los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias, no creo que sea ése el asunto.

Insisto, también, por terminar mi intervención, sobre el otro punto que más incidencia han hecho también los presidentes de cabildos, en el apartado de la sección II y la sección III. A pesar de que hay un reflejo perfecto hasta el artículo 18, es verdad que el artículo 18, insisto en eso, hace una referencia que si no hay acuerdo se impone una solución por parte de la Comunidad Autónoma y nosotros creemos que, al igual que ha pasado con los planes insulares, que se han ido aprobando por parte del Gobierno, debe existir el consenso hasta última hora. No tiene por qué haber una imposición de tres meses, dejar eso abierto y buscar que la solución sea consensuada entre todas las partes.

Gracias.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):**  
Gracias, señor Barragán.

¿Alguna petición de palabra más por parte de los presidentes de cabildos?

**MCI-9 MEMORIAS DE LOS CABILDOS INSULARES. DEL CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA, MEMORIA SOBRE FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS TRANSFERIDOS, AÑO 2000.**

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):**  
Pues pasamos entonces si no hay ninguna petición de palabra más al segundo punto del orden del día en el apartado de memorias de los cabildos insulares, del Cabildo Insular de Fuerteventura, memoria sobre funcionamiento de los servicios transferidos en el año 2000.

Tiene la palabra el señor Herrera.

**El señor PRESIDENTE DEL CABILDO INSULAR DE FUERTEVENTURA (Herrera Velázquez):**  
Bien, muy buenos días. Gracias, Presidenta.

Bueno, la memoria relativa al costo de funcionamiento y del rendimiento y eficacia

de los servicios transferidos del Cabildo Insular de Fuerteventura relativa al ejercicio 2000, bueno, el esquema de trabajo es muy similar a las anteriores memorias y como bien se dice en la introducción, pues bueno, recogiendo lo establecido en la *Ley 14/90, de 26 de julio, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias*, pues hacemos una explicación de esta memoria, ¿no?

Se hace referencia al traspaso de funciones y servicios en una primera parte en materia de cultura, entramos en lo que es fomento cultural, el tema competencial y ahí pues se describe detalladamente todas y cada una de las subvenciones, de las ayudas, de las concesiones de becas, de la planificación y organización de gestión de actividades y lo mismo ocurre con el fomento para el deporte que, como podrán comprobar, pues cada año se va incrementando las iniciativas, las actividades y la ejecución de programas al respecto.

Observen también cómo en la página 8, en cuanto al patrimonio histórico-artístico insular se ha incrementado considerablemente todo lo relativo a la emisión de informes preceptivos y vinculantes en relación a los planes especiales de protección y que ello conlleva, bueno, pues la incorporación de técnicos, de equipos técnicos, para la elaboración de estos informes.

En cuanto al decreto relativo a la materia de artesanía, artesanía –perdón–, ferias y mercados, pues bueno, ésta es una de las competencias transferidas que realmente en cuanto al Cabildo Insular de Fuerteventura mantiene el mismo marco de trabajo que en ejercicios pasados, si bien es cierto que en materia de ferias, pues bueno, hemos tenido que asumir lo que es el coste de ferias como la de artesanía, parte de la feria de artesanía también, al igual que la participación del Gobierno de Canarias, que, bueno, es bastante... bastante corto, y el cabildo y el propio ayuntamiento pues han tenido que asumir estas ferias, al igual que la feria agrícola, Feaga y demás.

En cuanto a la extensión agraria, en materia de agricultura, pues, bueno, si ustedes le echan un vistazo a la página 17 observarán en el nivel o la carga administrativa que tenemos en este sentido en cuanto a subvenciones y demás, que corren a costa de los propios cabildos, y el nivel de tramitación de expedientes.

Igual que en caza y actividades clasificadas ¿no?, yo no les voy a cansar entrando en cada uno de estos asuntos, porque lo tienen reflejado ahí.

Sí en cuanto a turismo. Observen que también el nivel de tramitación y resolución de expedientes de apertura y funcionamiento, pues bueno, hay cierta eficacia en cuanto que el número de expedientes de apertura tramitados son 109 y el número de expedientes de apertura resueltos son 103. Ello nos obliga, pues, a incrementar el personal dedicado a esta actividad. Y también se describe en la página 22, pues, todo lo relativo a la participación en la actividad promocional.

Luego entramos en lo concerniente a carreteras, se da la situación similar al resto de los cabildos, y también, en la página 26 ya, lo relativo a materias de aguas terrestres y obras hidráulicas, que nosotros las gestionamos a través de los consejos insulares de aguas. Ahí se describe el número de expedientes, las obras, etcétera ¿no?

Y luego, en materia de transporte también, pues, bueno, hacemos una descripción de la gestión y de los trabajos que se realizan desde el Cabildo Insular de Fuerteventura.

Quiero llamar especial atención de las Señorías, en la página 31, en el decreto de transferencia de competencias en materia de ejecución de las medidas de amparo, atención integral a los menores. Ahí sí que realmente la problemática, al igual me imagino que el Cabildo de Lanzarote, cada vez es más compleja, y estamos hablando de la gestión de centros de acogida, el hogar funcional de menores de Casillas del Ángel, y en la página ya 32, lo que es el programa de acogida inmediata para menores extranjeros.

¿Para qué les voy a explicar a sus Señorías la problemática de estos centros? En su día estaban gestionados por el cabildo, luego, en esta época del 2000, por una *ong*, Cear Canarias, y en la actualidad por otra *ong*, Cruz Roja, que se las ve y se las desea para sacar el centro adelante, con la colaboración en todo momento del Cabildo Insular de Fuerteventura.

Lo que sí es cierto es que el número de usuarios de este centro de menores inmigrantes extranjeros en este caso es cada vez mayor, más complejo, más problemático, y se requiere de la colaboración del Gobierno de Canarias.

Bien. El... hay una delegación, la recogida en la página 36, que hace referencia a la gestión de los centros de atención a los minusválidos y la tercera edad. Tengo que decir que el Cabildo Insular de Fuerteventura dispone de un centro ocupacional de minusválidos, una residencia de mayores, la Milagrosa, que en este momento, bueno, esto está recogida en el 2000, hoy ya tiene otro tipo de gestión, está la residencia de mayores de



Casillas del Ángel, en el 2000 con unos 70 usuarios, y hoy, pues bueno, hemos tenido que ampliar y hacer obras de ampliación ya digo, para dar cobertura a toda la demanda que esta residencia se está pidiendo. Y luego también tenemos la residencia de minusválidos.

Creo que en esta delegación los cabildos estamos haciendo un esfuerzo considerable, a pesar de la colaboración del Gobierno de Canarias, porque estamos hablando de la gestión de centros ya con personal que requiere una especial atención.

Y ya en la página 41, pues bueno, viene una descripción similar a la de años anteriores, para el estudio de costes y la metodología aplicable ¿no? Como verán los componentes de costo imputados a los servicios transferidos se definen de las dos formas siguientes: los costes directos, los costes indirectos, ahí se explica cómo se determina el coste directo, es bastante sencillo, y después los indirectos que, pues bueno, hay que determinar la ratio que... la ratio para cada uno de los capítulos pues se determina teniendo en cuenta el coste de personal general, perdón, el coste del personal de la partida correspondiente, y el coste del capítulo total, obtienes la ratio, que si lo multiplicas por el coste total de la actividad que sea hallas el coste imputable ¿no? Bien, ése es un tema que creo que las Señorías ya lo conocen, y que no merece la pena ahondar en ello, porque lo tenemos calculado para todos y cada uno de las competencias.

Y si nos vamos ya a la página 70 tienen ustedes ahí una tabla, un cuadro-resumen de coste de competencias transferidas, en cada una de las áreas ¿no?, empezando por extensión agraria, pues tienen ustedes un primer coste de personal, el coste directo, el coste indirecto, tienen los gastos corrientes directos e indirectos, y tienen la subvención y la inversión.

Bueno, y al final tienen un total de 2.096.291.169 millones de pesetas. Pasen a la página siguiente y tienen los ingresos de la Comunidad Autónoma en cuanto a las delegaciones, es un total de 408.667.000 pesetas, y pasan a la otra hoja, a la 72, y tienen los ingresos de la Comunidad Autónoma por cada uno de los apartados en cuanto a las transferencias.

Si vamos a las conclusiones, bueno, de las conclusiones se desprende lo siguiente en cuanto a la memoria del 2000. Primero, el total de gastos derivados del ejercicio de las competencias transferidas es de 2.096.291.169 millones de pesetas, respecto a los ingresos por tal concepto de la Comunidad Autónoma, que son 641.190 millones de pesetas, por lo

que presenta un déficit, como siempre estábamos hablando, de 1.455 millones de pesetas, aproximadamente. Es decir, que del total del coste de los servicios transferidos, el Cabildo Insular de Fuerteventura aporta el 69'4%, y la Comunidad Autónoma el 30'6%.

Segundo, en cuanto a las competencias delegadas, solo se han imputado los costes directos, excepto en materia de carreteras, que se han valorado conjuntamente las competencias transferidas y delegadas. Por lo tanto, no podemos comparar los gastos e ingresos de dichas competencias, aunque aparecen reflejados en los cuadros.

Tercero, el total de gastos derivados del ejercicio de las competencias transferidas y delegadas es de 2.566 millones de pesetas aproximadamente, respecto a los ingresos que está en torno a 1.000... 49.050, millones de pesetas, por tanto presenta un déficit aproximado de 1.500 millones de pesetas.

En cuanto a competencias transferidas y delegadas, el Cabildo Insular de Fuerteventura aporta 59'1% y la Comunidad Autónoma el 40'9%. Este análisis está reflejado en el cuadro siguiente ¿no?

Y bueno, y después, si le echan un vistazo al cuadro, del cuadro se desprende que el Cabildo Insular de Fuerteventura soporta del capítulo I, capítulo de personal, el 59'4%; del capítulo II el 87'7%; del capítulo IV, el 93'6%, y del capítulo VI-VII el 39'3% de los gastos derivados del ejercicio de las competencias delegadas y transferidas.

Y quinto, si realizamos un estudio comparativo entre los datos obtenidos la memoria del 99 respecto del ejercicio 2000, se puede concluir en primer lugar que los gastos derivados del ejercicio de competencias transferidas y delegadas ascendía en el ejercicio del 99 a mil ochocientos cuarenta y pico millones de pesetas, y en el ejercicio 2000 a dos mil quinientos y pico millones de pesetas, lo que supone un incremento del 28'2%. Y en el segundo lugar, que el déficit, entendido como la diferencia entre los ingresos de la Comunidad Autónoma de Canarias, el gasto realizado por el Cabildo Insular de Fuerteventura en el ejercicio 2000, 1.500 millones de pesetas respecto al ejercicio 99, 900 y pico millones de pesetas suponen un incremento del 36%; es decir, cabe destacar por tanto que el déficit relativo a la ejecución de las competencias delegadas y transferidas se debe tanto al incremento del expediente tramitado como a la ejecución de inversiones derivadas del ejercicio de la misma, lo que repercute indudablemente en la mayor eficacia de rendimiento.

Lo que queremos decir es de alguna manera que año tras año el coste de las transferencias a los cabildos insulares se va incrementando.

Y, por último, de la memoria se desprende que no sólo se ha mantenido el nivel de eficacia de los servicios correspondientes a las competencias y funciones transferidas tal y como establece el artículo 50 de la ley sino que se ha mejorado el nivel de eficacia. También cabe destacar que el Cabildo Insular de Fuerteventura aporta del coste total de las competencias transferidas y delegadas el 47'4% de fondos propios no cumpliéndose lo dispuesto en el artículo 12.2 de la Ley de 26 de abril que establece que la Comunidad Autónoma garantizará la suficiencia financiera de los cabildos insulares para el ejercicio de las competencias transferidas.

Bien, lo que de alguna manera venimos a reflejar en la memoria es lo que se repite año tras año, es que es necesario que en todos estos procesos de revisión de transferencias, de la conversión de delegaciones en transferencias se proceda, por parte del Gobierno y por parte del Parlamento, a tener en cuenta la situación que cada día se va agravando más de los cabildos insulares de Fuerteventura y el resto de las islas, del Cabildo, en este caso, de Fuerteventura y el resto de las islas como consecuencia del proceso de competencias delegadas y transferidas. A esto tenemos que añadir las competencias derivadas de la legislación territorial que ya, pues bueno, es mucho más compleja, que tendríamos que evaluar y que tendríamos que tener presente también el estudio de costes de gasto por asuntos o temas competenciales de los cabildos.

Gracias y a su entera disposición.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):** Gracias, señor Herrera.

¿Alguna petición de palabra más por parte de los cabildos? Pasamos al turno, por el Partido Popular no hay petición de palabra. Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Fajardo.

**El señor FAJARDO SPÍNOLA:** Sí, señora Presidenta. Señoras y señores presidentes y señores diputados.

Bueno, yo, en primer lugar, recibimos el informe y hemos leído con atención y ahora he escuchado la explicación del señor presidente del Cabildo de Fuerteventura el informe de los servicios transferidos año 2000. Yo quería aprovechar, en primer lugar, la ocasión para recordar a los presidentes de cabildos que nos traigan los informes que en

junio se vence el plazo para presentar los del 2001 y los del 2000 no han llegado todavía, en fin, yo creo que es útil, es útil políticamente que tengamos esta interlocución porque no se trata de otra cosa, no tendría sentido este tipo de memorias y sobre las memorias este debate si no fuera precisamente para hablar y para señalar, el señor presidente del Cabildo de Fuerteventura pues se ha aproximado al final en las conclusiones yo creo que a lo que es el núcleo de la cuestión, a las carencias financieras que se dan en un modelo que yo creo que todos queremos de descentralización dentro de Canarias, así que yo quería referirme a ello. Y quería también recordar y de alguna manera pues me gustaría que constara en el acta o en lo que se recogiera de esta sesión recordar que en otras sesiones anteriores se indicó, no sé si con la presencia del Gobierno en aquel momento, pero en todo caso plantearse al Gobierno la necesidad de que se hiciera un estudio entre el Gobierno, se entendiera un estudio entre el Gobierno y los cabildos para analizar la cuestión de las competencias y de su financiación y que a partir de esa comisión mixta Gobierno-cabildos se informara a esta comisión y se debatiera a partir de ese informe. Eso no está hecho y ha pasado tiempo y yo creo que sigue siendo necesario que se haga.

El Gobierno el otro día anunciaba la presentación, dice que dentro de esta legislatura, vamos a ver, de un proyecto de ley de cabildos, me parece que se decía por el señor Bonis el otro día, y de un proyecto de ley de Administración local de Canarias. Desde luego, nosotros creemos en la necesidad, ya va con retraso, de que estas cuestiones referidas al régimen jurídico y por tanto dentro de ello a las competencias de las corporaciones locales canarias se afine y se ponga al día en la línea, sin duda, de aquel pacto que en este mismo Parlamento en legislaturas anteriores, yo no estaba entonces en esta casa, se acordó entre todos los grupos parlamentarios una especie de pacto por la distribución de competencias que ha venido de alguna manera desarrollándose y desplegándose en su aspecto de competencias, pero tal vez no en el aspecto de financiación porque un pacto sobre competencias tiene que tener al lado un pacto sobre financiación independientemente de que si el cálculo se puede ajustar más o menos de ese déficit de 1.500 millones de pesetas, digo, si hay que incluir o no hay que incluir algunos gastos, bueno, que pueda ser discutible incluso a la técnica empleada, pero lo que no cabe duda es que hay déficit y eso pues no puede

mantenerse, unas administraciones reciben unas competencias porque se supone que se prestan mejor en el ámbito local, insular en este caso, que en el ámbito central, en el ámbito de la Administración central de la Comunidad Autónoma, pero lo que no puede ser es que no esté la asistencia y la cobertura financiera adecuada.

Yo creo que ésta es la consecuencia más importante que debe extraerse de este informe que, por otro lado, yo he leído con atención, reparé precisamente aparte de nuestras cuestiones en el problema que todos conocemos que se da en el Cabildo de Fuerteventura, en el de Lanzarote también, de los menores, la necesaria puesta en marcha de ese Plan de Acogida Inmediata de Menores Extranjeros, el PAIME y la financiación que

naturalmente requiere esa puesta de implantación de estas medidas en cuanto a casas de acogidas, etcétera.

Bueno, pues en fin, yo he leído con atención referido a Fuerteventura y saco esta conclusión general de este debate.

Gracias, Presidente.

**La señora SECRETARIA (Zamora Rodríguez):** Muchas gracias, señor Fajardo.

Por el Grupo Parlamentario Coalición Canaria, no hay petición de palabra. ¿Alguna petición de palabra más? Pues nada, muchas gracias por su asistencia a todos y se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las trece horas y treinta minutos).*



