



SESIÓN PLENARIA

(Comienza la sesión a las dieciséis horas)

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Señoras y señores Diputados y Diputadas... Señoras y señores Diputados y Diputadas. Buenas tardes Señorías. Buenas tardes a todos y a todas.

Se abre la sesión.

Y antes de pasar a tratar los asuntos que están incluidos en el orden del día, les informo del aplazamiento de la proposición no de ley N.º 260, correspondiente al punto quinto del orden del día.

Sr. Secretario Primero ruego dé lectura al punto primero del orden del día.

1.- Debate y votación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria 2014-2021, remitido por el Gobierno. (BOPCA n.º 149, de 10.10.2016) y de las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios Mixto, Podemos Cantabria, Regionalista y Socialista y Popular. [9L/6100-0014]

EL SR. BOLADO DONIS: Debate y votación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria 2014-2021, remitido por el Gobierno (BOPCA n.º 149, de 10 de octubre de 2016) y de las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios Mixto, Podemos Cantabria, Regionalista y Socialista y Popular

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Secretario.

Debate de los artículos 78.3 y 117 del Reglamento de la Cámara, posible presentación del plan por parte de un miembro del Gobierno. ¿sí? Tiene la palabra D. José María Mazón Consejero de Obras Públicas y Vivienda.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Muchas gracias Sra. Presidenta. Señorías, buenas tardes.

Hoy tengo la satisfacción de presentar el Plan de Puertos y de Instalaciones Portuarias 2014-2021.

Como saben, el Plan vigente el actual es el Plan 2006-2013, que si bien finalizó en el año 2013, seguimos actuando hoy en día con los parámetros de este Plan.

Como todos saben responde a una obligación legal. la ley de Puertos de 2004, ley que se aprobó ya hace cuatro legislaturas obliga a tener un Plan de Puertos vigente para los desarrollos que se vayan a hacer en esta materia.

Previamente creo que debemos aquí expresar algo en lo que estamos todos de acuerdo, al menos eso supongo y es lo siguiente.

Todos estamos orgullosos de nuestros puertos. Todos estamos orgullosos de Cantabria y dentro de lo que es su geografía, lo que es la costa, lo que son las playas, lo que son las villas marineras todos estamos orgullosos de las villas que tenemos y de sus propios puertos. Empezando por Castro Urdiales con esa magnífica situación que tiene al pie del casco histórico, con su antiguo puerto en el interior, continuando con el puerto de Laredo, con su historia desde la época de Carlos V y su tradición marinera, la tradición portuaria de esta Villa. Colindres cuyo puerto yo creo que es uno de los grandes orgullosos de los colindreses que siempre lo presentan a gala. Y Santoña, que decir de Santoña, que es prácticamente la esencia de la villa, una villa marinera que vive casi solo para el puerto, la mayor parte pesquera de Cantabria se desarrolla allí y en el área occidental comenzando con Suances, que si bien está en la zona baja de Suances y no en el centro es un complemento fundamental de la ciudad. Comillas, que tiene un puerto que probablemente sea uno de los más bonitos del norte, yo creo que en todo el arco atlántico como puerto pequeño con esa situación es el de mayor encanto

Y por último San Vicente de la Barquera, que también tiene una gran tradición, antiguo puerto ballenero y en ese entorno maravilloso que tiene con la Puebla, con los Picos de Europa como fondo, con las playas de alrededor. Creo que si los que estamos aquí estamos orgullosos de nuestros puertos, más aún lo están los vecinos, los vecinos de todas estas villas los consideran una parte esencial de su forma de vivir.

Y qué decir de los visitantes, los que no viven junto a un puerto, la gente del interior disfruta no solo con las villas sino paseando por las zonas pesqueras, viendo el ambiente en las zonas deportivas, por eso hoy creo que todos sentimos la necesidad de tener un Plan de Puertos, de hacer inversiones y podremos dejar espero las diferencias a un lado.



Y porque todos estamos de acuerdo que a pesar de la crisis, hay que seguir cuidándolos y adaptándolos desde el presente y con vocación de futuro. También es preciso recordar los cambios y la evolución que han tenido en estos últimos años desde el año 1995, desde que el hoy Presidente Revilla legó al Gobierno, las inversiones en puertos han sido sin duda muy notorias, hay que recordar que Presidentes anteriores, llegaron a decir que para qué íbamos a invertir en puertos si solamente representaban un mínimo porcentaje del PIB, pero cuando en el año 1995 Miguel Ángel Revilla y el Partido Regionalista llegaron al Gobierno, primero en coalición con el Partido Popular y posteriormente con el Partido Socialista, siempre, se ha pretendido cambiar esta visión y no hay más que ir por ellos para ver como han ido evolucionando, como ha cambiado Santoña que hoy se puede enseñar como modelo de puerto pesquero, no digo nada del puerto de Castro que es otro de los orgullos que tenemos hoy dentro de los puertos de Cantabria o las realizaciones que se han hecho alrededor del puerto de Castro, con el Parque Amestoy, incluso el parking subterráneo aprovechando la circunstancia de estar en zona de servicio portuario.

Todo ha sido también parte de otro tipo de actividad que ha sido la apertura de las ciudades a la villa, del puerto a la villa, eso que se llama integración puerto ciudad, que en aquel momento cuando empezó no estaba, no era tan novedosa, otro ejemplo es Colindres donde se quitó la valla y se unió a la ciudad, antes eran recintos cerrados, hoy en Santander desde hace ya tiempo se viene exigiendo integrar el puerto en la ciudad, bueno pues esto nosotros lo hemos venido haciendo en todos los puertos de Cantabria desde hace ya 25 años.

En fin, qué decir de la recuperación de Comillas, alcaldesa, con toda esa zona posterior que tenemos en la zona de los acantilados, que antes era un auténtico vertedero y hoy es un hermoso mirador. Todas las zonas de urbanización han ido desarrollándose en el conjunto.

Y tampoco podemos olvidar las ayudas que han tenido el sector pesquero, porque en toda esta época han recibido cuantiosas inversiones, han recibido muchas subvenciones para modernizar sus instalaciones, para modernizar la flota, esos barcos modernos que hoy en día también requieren infraestructuras mejores, mayores calados, porque el tamaño y la modernidad de los barcos actuales pues lo merecen.

Por eso yo creo que hoy todos tenemos que sentir la necesidad de aprobar este Plan o al menos un Plan y éste es el que les corresponde.

Finalmente como esta introducción también les quiero recordar que esto no solamente se trata de un tema puramente político y técnico yo creo que es una hermosa lección de geografía de nuestra naturaleza en la propia memoria de ordenación del Plan de Puertos, y de información es completísima y yo creo que este aspecto cultural es algo que no debemos olvidar.

Bien, pues dicho esto voy a hablar estrictamente del documento. El documento luego si ha lugar puedo entrar en detalles en algunas cuestiones comienza con unos antecedentes que vienen desde el año 2010 cuando se licita una asistencia técnica para la redacción de la revisión del Plan de vigente, que finalizaba en el año 2013, pero se fue preparando con antelación la revisión.

Este contrato que se adjudicó en febrero del 2011, pues ha venido desarrollando por esta empresa dirigida por los servicios técnicos de la Consejería, específicamente la Dirección General de Puertos, hasta que se terminó prácticamente en el 2015. Y nosotros en el 2016, después de sucesivas prórrogas, suspensiones que en este momento no merece la pena recordar, lo cierto que se tramitó y se remitió al Parlamento, a final del 2016, concretamente en octubre de 2016.

Y respecto a esto, quiero decir algo que es importante. Si bien la programación normalmente en los planes a largo plazo no es vinculante, sí es cierto que en este tipo de actuaciones hubo un desfase desde la redacción, puesto que no se quiso someter a información pública. Y por eso hoy, en el año 2018, algunas actuaciones necesitaban una reprogramación.

Por eso, en la Comisión cuando presentamos el puerto ya propusimos a los Grupos Parlamentarios que se hicieran unas enmiendas para darle coherencia al Plan y que se pudieran adaptar a las intervenciones ya hechas y en las pendientes. Cosa que agradezco especialmente al Partido Popular que es el que más ha participado en las enmiendas, pero que coincidimos todos que hay que adaptar en la programación a este tipo de inversiones.

Bien. En el puerto de San Vicente, en la nave para usos pesqueros, se modificó la anualidad, se fueron modificando en todos prácticamente. Algunas están terminadas, otras han quedado un poco retiradas. No las voy a leer porque sería... además es objeto de enmienda que ustedes van a debatir luego, los Portavoces, dentro de lo que es sus intervenciones.

Yo agradezco mucho a los Grupos esto. Y en fin, no es una disculpa pero realmente siempre ha ocurrido así, en todos los planes; pues lo mismo pasó con el plan de carreteras, cuando se aprueban realmente al final llegan al Parlamento y entre que se aprueban se van desfasando y siempre la programación y las cifras de las inversiones, pues es muy difícil ir manteniéndolas a lo largo del tiempo.



También quiero decir que este es un documento, que este Plan tal como está concebido es el que se comenzó en el 2011 y lo redactó el Gobierno anterior; es decir, que prácticamente hemos respetado los principios, los criterios y los objetivos del plan. Un plan que en cierto sentido también tenía continuidad con el plan del 2006 al 2013 con algunas modificaciones.

Lógicamente, este es un plan mucho más modesto que el anterior. Porque fíjense que recuerden que en el Plan anterior estábamos hablando de un plan del orden de unos 20 millones anuales de inversiones. Y en este estamos hablando de cinco millones de euros al año. Estamos realmente manejando cifras más modestas. La coyuntura es otra. Y luego les hablaré de los criterios y objetivos, la normativa, y finalmente de las propuestas de actuaciones.

Bien. Dentro de lo que es lo fundamental respecto al cambio del Plan anterior, dada la coyuntura, se suprimen dos actuaciones llamativas: una era el puerto de Suances en la zona interior de la rivera, donde se había planificado en su momento un gran puerto y por cuestiones medioambientales se descartó y fue retirado del Plan.

En el puerto de Castro también se suprimió la ordenación marítima que llevaba una amplia zona de atraques y una zona comercial. Y luego se ha sustituido por una ordenación interior de fondeos. Ahí había calado suficiente y de momento se va a mantener el sistema de fondeos, aunque supongo que en su día acabará habiendo atraques en ese puerto, que es un puerto existente; no es un nuevo puerto. Y se trata nada más que de dotar de más seguridad y más calidad al uso portuario y al uso deportivo.

Bien. Yo entrando en el diseño del Plan, yo creo que técnicamente es un plan que está muy bien, consta de una Memoria de información, la información general, en la cual a parte de todos los antecedentes de la revisión explica como fue el avance, como fue el contenido y cual es la programación e incluye también el marco normativo. Establece cual es el ámbito de actuación de los puertos, lo que afecta a costas, el ámbito medioambiental donde se trata no solamente del medio ambiente general sino también la eliminación de residuos, la contaminación del suelo, emisiones a la atmósfera, la afección a las aguas, al ruido, etc.

Hay una normativa propia de embarcaciones de recreo y otra de la actividad pesquera y hay una normativa general sobre espacios naturales, sobre el sector aeronáutico y una metodología donde está el procedimiento completo.

Continúa con las directrices que vienen establecidas en esta Memoria de información. Y que vienen luego repetidas gran parte de ellas... –de Memoria de Ordenación, perdón– en el texto articulado de la normativa.

Una parte importante es el análisis de la situación actual, tanto desde el punto de vista de la caracterización territorial y ambiental, como el aspecto socio-económico. Las características económicas de las poblaciones y su propia economía en general.

Y también incluye cómo ha sido la evolución de los sectores; los dos sectores clave. El que estamos manejando: el sector náutico recreativo y el pesquero. Asimismo se trata también de la producción de otros productos relacionados, como es la industria conservera y la afección de su actividad.

Se hace un análisis, puerto por puerto, en cada uno de ellos. Y del estudio de su evolución y de su demanda en los últimos tiempos.

Y finalmente, hay un grado de ejecución... de determinación del grado de ejecución de los programas y de los subprogramas. Programas que se diferencian fundamentalmente en las grandes actuaciones, lo llamamos así. Y los programas de modernización y potenciación. Así como actuaciones específicas.

La parte más novedosa es el apartado que corresponde a lo que es la preadaptación al cambio climático, al estudio básico de necesidades. Aquí, tras una introducción se analizan los fenómenos climáticos externos, los agentes forzadores, las potenciales repercusiones en la costa. Y en resumen, hay una visión multidisciplinar.

En segundo lugar, como decía está la Memoria de ordenación, que es la clave del Plan. Es donde esto se transformará fundamentalmente ya en la programación, en la normativa vinculante. Y aquí están establecidos cuáles son los criterios y los objetivos que se persiguen.

Brevemente, sin ánimo de leerlos todos, no daría tiempo, dentro de los objetivos genéricos, están: el desarrollar un ámbito de puertos moderno y eficaz, garantizar la integración territorial de las instalaciones en el entorno. Su integración en sus villas, en sus zonas. Garantizar la sostenibilidad ambiental. Hay un análisis ambiental muy potente.

Se han cumplido todos los requisitos. Los informes de sostenibilidad, tienen la Memoria ambiental, ha tenido su evaluación ambiental estratégica.



Garantizar la viabilidad económica de esta planificación, que si bien nunca se puede garantizar al cien por cien el futuro de las inversiones en los presupuestos, en este caso es bastante realista.

Hay que potenciar y no abandonar –entendemos– estos aspectos de la economía. Y yo creo que ya no se puede reducir más este tipo de infraestructuras. No se pueden quedar a cero, porque ya se han reducido bastante en los últimos tiempos.

Yo creo que podría llegar un momento como ocurrió en su día cuando se abandonaron las inversiones de Carreteras, al cabo de cinco años estaban empezando a notarse el deterioro de tal manera que muchas necesitaban una mayor inversión que la propia conservación.

Y con los puertos, entendemos que no debe pasar algo parecido a lo que ocurrió hace veinticinco años. Por eso, yo mantengo que las inversiones que se plantean de estas cuantías son adecuadas y convenientes para la situación actual.

Y dentro de los objetivos parciales, en el sector náutico recreativo y deportivo, en este caso tienen menos importancia que en el Plan anterior. En el cual, se pretendía potenciar más la generación de atraques nuevos. Y era bastante superior a éste. Sin embargo, entendemos que esto sigue siendo un factor de desarrollo importante para el futuro.

Por lo tanto, no podemos dejar que esta actividad se vaya a otros sitios. Tenemos que ser competitivos y desarrollar este marco de la actuación náutico deportiva, la náutica.

Por eso, yo entiendo que debemos potenciarlo. Y ésta es una de las cuestiones clave. También que afectan a uno de los problemas que tiene Cantabria en general, el tema especialmente turístico, que es la estacionalidad. Hay que potenciar y diversificar la oferta que se da para acabar con la estacionalidad. Lógicamente, siempre decimos que el que tiene un barco pues procura aprovecharlo no solamente un mes al año, o dos meses al año; sino que menos que cinco o seis meses.

Contempla dentro de sus objetivos también una mejora de los servicios en general. ¿Por qué? Porque aparte de los servicios auxiliares, siempre genera una mano de obra cualquier tipo de actividad alrededor de la náutica, incluso la industria asociada.

Y dentro de los objetivos tradicionales, fundamentalmente más importante es la pesca. Sabemos que la actividad pesquera en los términos actuales hay que mantenerla hasta donde quepa. Ya sabemos que hay unas limitaciones que son exigentes desde el punto de vista medioambiental, incluso los límites de las capturas que impone la Unión Europea, hacen que sea muy difícil que esto crezca mucho, pero hay que mantenerla y mantener su competitividad.

Y todo esto tiene un valor relacionado, como decíamos, con el propio turismo, porque incluso en los puertos pesqueros, como decía al principio, atraen a los visitantes, ¡eh!, a la gente le gusta ver la vida alrededor de los puertos, sobre todo en las villas pequeñas.

Mantenemos los objetivos de protección territorial y ambiental, que siempre que se tienen en cuenta a la hora de hacer cualquier programa y cualquier proyecto. Todos pasan sus evaluaciones, se pretende minimizar el uso del suelo, de manera que no cause un impacto estrictamente, es a mayores que el estrictamente necesario. Y, en fin, lo que he nombrado antes de minimizar residuos, la calidad del aire, etc.

Por supuesto se pretende, no se intenta preservar la diversidad y lo que es el patrimonio cultural de una manera adecuada. Yo no quiero extenderme más en este aspecto.

Los criterios generales están directamente relacionados con los objetivos, algunos son de carácter general y otros ya son más específicos, como son el conseguir que todas las infraestructuras de abrigo estén en buenas condiciones, que los canales de entrada en los puertos sean asequibles para los barcos, que se vayan adaptando los calados a los tamaños de los nuevos barcos.

En fin, dentro de estos objetivos y estos criterios se han analizado además distintas alternativas con distintos escenarios de futuro. Y en este caso se ha escogido un escenario realista.

El plan, por supuesto se adapta a la legislación existente, no solamente como decimos a la Ley de Puertos, sino la Ley del Suelo también incluye dentro de sus planes sectoriales en el artículo 59.4, que derivan, que lo derivan a su propia legislación, lo mismo que la Ley de Costas y la Ley de Sostenibilidad de la Costa, el Plan de Ordenación del Litoral, de Ordenación del Litoral; todo esto está incluido.

Así como un estudio económico financiero, con la rentabilidad de las actuaciones.



En este sentido se han analizado las inversiones desde un punto de vista económico, de (...) su valor actual. Aunque también quiero decir que no contemplamos en este plan, en este plan inversión privada, no se contemplan los contratos de concesión de obra pública, no se ha analizado esto desde un punto de vista estrictamente de rentabilidad económica sino que se pretende dar una dotación en este sentido, como sector público, lo mismo que se hacen las carreteras y no se mira que haya peajes, pues en este caso estamos haciendo algo parecido.

No estamos en esta línea que a veces nos achacan ni mucho menos.

Bien, el documento, incluye el documento referencial, las consultas, etc.

Y dentro de las obras, haciendo un repaso muy rápido, en Suances está la ampliación del puerto deportivo de las embarcaciones, en lo que es el campo de fútbol que está pendiente de adscripción, como saben está al lado del mar, en un sitio totalmente inadecuado para este tipo de instalación deportiva y está pendiente de desarrollar un cambio de situación.

En Castro Urdiales, contemplamos el refuerzo y acondicionamiento del dique norte, el llamado rompeolas, lo mismo que el acondicionamiento de los paramentos del muelle Eguillor, el entronque del parque Ocharán con el parque Amestoy. Alguna de estas actuaciones ha terminado este año, porque como digo el plan arrancaba antes.

En Laredo tenemos la nave de almacenamiento del área pesquera, esta está acabada y estamos con el pabellón de actividades náutico-recreativas en marcha. Está también contemplada la ampliación de la lonja.

En Colindres acabamos de terminar al nueva lonja y ahora estamos pendientes de rehacer los nuevos almaceniillos y las nuevas bodegas.

En Santoña destaca la rehabilitación de la estructura de los muelles, que está en muy mal estado, dentro de lo que es la dársena, la parte pesquera. Y también seguimos con el tratamiento de la cubierta, una actuación que ya está comenzada.

Lo fundamental en estos casos, yo creo que está acabado.

En el caso de Suances, aparte del dragado de la dársena, que es uno que se hace con una periodicidad bastante grande y que está ahora mismo en actuación y esperamos acabarlo pronto, se contempla también los estudios para realizar lo que es la zona de protección de la canal de entrada.

Y en Comillas, tenemos una actuación pendiente, que es el dragado interior de la dársena, con el refuerzo de los diques de los paramentos y de los cantiles interiores, que son complicados de rehacer y hay que hacerlos con bastante cuidado. Es decir, el perímetro interior.

En San Vicente, contemplamos el, la ampliación del puerto existente, porque realmente San Vicente está donde está. Vamos a hacer una continuación, ya sabemos que esto ha generado una polémica muy grande, todos los que conocen San Vicente saben que de lo que se trata es de crear una zona de atraques delante del parque que viene a ser la continuación del puerto existente, de los amarres existentes, que no va a llevar un dique y que además solamente contempla la zona de dragado de la parte más cercana en un ámbito que apenas representa un porcentaje mínimo sobre el total.

Hay un almacén, la nave taller y luego hay otras actuaciones de carácter específico, tenemos la gestión ordinaria puntual tanto la periódica como la extraordinaria y como la que se hace en momento a momento.

Con esto yo creo que esto es un resumen de lo que es el Plan, el Plan sus Señorías no lo conocen, supongo la mayoría, yo creo que es interesante si le echan una ojeada los Diputados que han participado en la Comisión yo creo que han disfrutado con él, porque yo creo que como decía al principio es un Plan que es muy interesante y yo creo que es algo muy nuestro y yo he visto las enmiendas, me parece la mayor parte muy constructivas, he hablado con el Grupo Parlamentario para darle la opinión del Gobierno y creo que realmente va a haber un consenso muy, muy amplio, lo deseable sería que hubiera unanimidad, porque cuando todos estamos tirando del mismo carro pues todas las cosas salen peor.

No puede ser que Cantabria se quede atrás y que luego con el paso del tiempo nos vayamos arrepintiendo de no haber hecho lo que teníamos que haber hecho.

Nada más y muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): A usted Sr. Consejero.



Muchas gracias, pasamos al turno de fijación de posiciones, en primer lugar por parte del Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el Sr. Carrancio.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Muchas gracias Sra. Presidenta.

Señorías, hablamos hoy aquí de algo tan importante para nuestra Comunidad como es el Plan de Puertos, plan que afecta a todas las instalaciones portuarias cuya titularidad ostenta la administración regional.

Instalaciones que salvo excepciones soportan prácticamente toda la actividad pesquera en la región e indudablemente un porcentaje considerable de las actividades náutico-recreativas. Si tenemos en cuenta que el peso del sector turístico en la economía cántabra supera el 10 por ciento año tras año, las características de nuestra costa tanto naturales como dotación de servicios, lo cierto es que parece que todavía hay recorrido para mejorar en un sector concreto de los servicios turísticos que además tiene la capacidad de crear puestos de trabajo habitualmente de mayor cualificación y mejor pagados que la media del sector.

En cuanto a la actividad pesquera se refiere, es una actividad económica de primer orden en nuestra región, valorando por supuesto el aspecto en cuanto al enraizamiento de la actividad en nuestras tradiciones más allá del aspecto meramente económico.

Aspecto que en sí mismo, tiene una importancia nada desdeñable, les cuento, solo circunscribiéndonos a él el sector pesquero de nuestra región proporciona empleo directo a más de un millar de personas, siendo además el soporte de una empresa transformadora que soporta aún bastantes más empleos directos, a los que habría que añadir los indirectos.

Con el añadido, de que ahora mismo las 72 empresas del sector, constituyen la primera fuente de riqueza para Cantabria en cuanto a industria alimentaria se refiere. Es cierto que la industria láctea genera dos veces y media más movimiento y la chocolatera confitera tres, pero claro en esta última industria tres cuartas partes de lo que genera lo mueve La Penilla y en las industrias lácteas la mayoría son empresas con matriz situada fuera de Cantabria, situación diametralmente opuesta a la del sector conservero de la región donde tan solo tres de las 72 empresas tributan fuera de Cantabria y yo creo que esto es un dato a tener en cuenta.

Ello nos da idea de la importancia que las instalaciones portuarias han de tener para nuestra autonomía, desde este punto de vista no tengo ninguna duda sobre la pertinencia de tener en vigor un Plan de Puertos que ordene las intervenciones que se han de acometer para su correcto mantenimiento y las mejoras tendentes a garantizar la seguridad a sus usuarios, ya sea profesional o lúdicamente, además como ha dicho el Sr. Consejero de su armónica integración en los municipios.

Ya digo que encuentro totalmente adecuada asistencia al Plan de Puertos si algo he de criticar del Plan, es precisamente y también se ha referido el Consejero la poca dotación presupuestaria que se dedica a estos planes, ello ha traído acarreado al igual que el de carreteras que también se ha comentado aquí un retraso considerable en su ejecución, cuestión que acertadamente señala en una de las enmiendas el Partido Popular. Hablando de enmiendas, únicamente he presentado tres. Con la intención de prestar una atención especial, dentro del Plan anual de dragados, a los puertos de San Vicente y Santoña, debido a su problemática específica en este aspecto. Problemática que en cuanto al puerto de Santoña se refiere se complica con el hecho de que el volumen máximo permitido parece no ser suficiente como para garantizar el acceso al puerto durante todo el año.

Por ello pido que se estudie la posibilidad de aumentar el volumen máximo permitido.

Por último, pido que se incluya también en el Plan, la construcción de un dique exterior en el puerto de Suances. Dique que proteja las embarcaciones, a la hora de acceder o partir del puerto. Acciones que en la actualidad, en determinadas fechas del año sobremanera, son bastante peligrosas.

En cuanto a las enmiendas del resto de los Grupos, voy a apoyar tres enmiendas de Ciudadanos. La tercera, que pide: efectuar un estudio para reordenar el puerto de Laredo. Es cierto que en la actualidad, zona pesquera, según qué costera se queda corta. La segunda, que pide poner en marcha el Plan de marketing, con el objeto de revitalizar la parte recreativa del mismo puerto. Y la novena, que pide respeto a la legislación medioambiental en la actuación del puerto de San Vicente. No dudo que se esté teniendo dicho respeto, pero sobre estas cuestiones nunca está de más el insistir.

En otras cuatro, me voy a abstener; no porque no me gusten, sino porque en realidad piden actuaciones que ya se están realizando, como va a ser el programa de dragados por ejemplo. Y la verdad que no le encuentro mucho sentido pedir algo que ya se está ejecutando.

El resto, las de Ciudadanos, las votaré en contra. Bien porque pide cuestiones que escapan del ámbito de la Consejería, para entrar en competencias de Intervención por ejemplo. O bien porque se piden inversiones innecesarias o



sin sentido, como asumir la titularidad del puerto de Requejada, teniendo al lado y mejor situado, con mejores condiciones de mantenimiento el de Suances, que ya es de titularidad pública. O bien porque son cuestiones ya ejecutadas. Estoy pensando en el balizamiento del puerto de Santoña, por ejemplo.

Del Grupo Podemos, voy a apoyar la que pide mejorar las instalaciones de las rederas en el puerto de Santoña. Y la que pide incluir en el Plan de Puertos, los estudios técnicos del Instituto de Hidráulica.

Me voy a abstener en un par de cuestiones, que en realidad ya se están ejecutando. Como por ejemplo cuando pide el dragado en piedra de la canal de San Vicente. Y al resto, las voy a votar en contra.

Algunas de las cuestiones ya están realizadas. Otras, aunque son razonables, se escapan del ámbito del Plan, incluso de la Consejería, y entran en cuestiones de otras Consejerías. Y otras porque supondrían un perjuicio, bien para la Administración, bien para el Medio Ambiente. Estoy pensando en la petición de ampliar el actual puerto deportivo en su situación. Lo que supondría invadir la canal del puerto, y con ello previsiblemente alterar todo el sistema de corrientes de la bahía. Con los perjuicios que todo ello ya acarrea, en cuanto a posteriores dragados, connotaciones de puerto, etc.

En lo concerniente a las enmiendas presentadas por los partidos que sustentan al Gobierno, voy a apoyarles la última. Viendo que con ello se intenta poner coto al abuso de subcontratas con dinero público. Y por eso la voy a apoyar.

En cuanto al resto de las enmiendas, me voy a abstener. Todas ellas se refieren a asignación de cantidades en actuaciones concretas. No dispongo de los datos suficientes como para juzgar sin son correctas, o no. Y me temo que ellos tampoco. Porque las previsiones que había nunca se cumplieron, la verdad.

Es exactamente lo mismo que me ocurre con las realizadas en el mismo sentido por el Partido Popular. Luego he visto que han transaccionado. Bueno, mi voto lo mantendré en abstención.

De las 13 que ha presentado, no le voy a votar negativamente ninguna al Partido Popular. Me voy a abstener además de las que hablan de cantidades, en la 5 y en la 13. Me generan dudas, en cuanto a que sirvan para mejorar. En particular, la última, sobre la que parece que hay serias controversias en las mismas cofradías. Todas las demás como he dicho las votaré afirmativamente.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias, Sr. Carrancio.

Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el Sr. Gómez.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, Sra. Presidenta. Señorías. Buenas tardes a todos.

Merece entrar directamente en las enmiendas. El Plan ya tuvimos ocasión de hablar de él, en Comisión. Y el total de 14 enmiendas que hemos presentado van dirigidas precisamente a lo que nosotros entendemos que debiera ser incluido en el Plan. Y donde vemos que hay ciertas lagunas, que es una gestión más eficiente y más eficaz también de los puertos de nuestra región.

Gestión más eficaz, en el sentido de... estamos hablando siempre de dinero público, de titularidad pública. Y entendemos y creemos que esto no es óbice para que cuando se plantea una nueva infraestructura, e incluso la gestión de las que ya conocemos, esto no se haga buscando la mayor de las eficiencias y la mejor de las gestiones.

Todo esto está motivado, evidentemente, por algo que ya conocemos todos. Y de lo que hemos hablado largo y tendido a lo largo de esta legislatura. Hemos tenido también una Comisión ex profeso para hablar de esta cuestión, en la que el Consejero nos expuso cómo estaba y en qué situación se encontraba el puerto de Laredo.

Y los datos no son nada halagüeños, de 800 atraques de la parte deportiva del puerto, solamente cien están ocupados; 700 están libres y sin ocupación. Entendemos que esto no se puede consentir desde el punto de vista de la gestión pública, no es de recibo que una infraestructura tan importante y que lleva también aparejada una cantidad importante de millones de dinero público, al final esté desocupada en su inmensa mayoría y por esa razón como digo y detallando ya alguna de las enmiendas que hemos presentado, lo que solicitamos es que se haga una auditoria de la situación de los puertos de Cantabria.

La explicación que puede dar el Gobierno para no apoyar esta iniciativa es que esto al estar ya dentro de lo que son los puertos de Cantabria lo realiza la intervención. Intervención que ha sido recientemente protagonista precisamente por la inhabilitación y el artículo 155 que le ha aplicado el Gobierno a una función tan fundamental como es la de control y fiscalización de la gestión y el control público. Debido a la falta de confianza que nos motiva este cambio sin explicación alguna como pudimos comprobar en al Comisión en la que el Consejero a petición de Ciudadanos compareció para dar las



pertinentes explicaciones, ya digo, debido a esta desconfianza es por lo que especificamos y explicitamos a nuestro juicio la necesidad de hacer una auditoría, dado que entendemos que la figura del interventor ha quedado muy tocada con este cambio que ha realizado el Gobierno.

Precisamente sobre el puerto de Laredo hemos presentado una propuesta de resolución para ampliar la parte pesquera, hablamos siempre de que la parte deportiva está sobredimensionada puesto que no se ocupan las plazas y no hay demanda suficiente, sin embargo la pesquera si es cierto que cumple con su función y se ha quedado incluso pequeña de ahí que hayamos presentado esta propuesta de resolución que ha sido transaccionada con el Partido Regionalista.

Hemos solicitado también y hemos vinculado muchas de nuestras propuestas a los servicios de demanda. Una de las discusiones que tuvimos cuando compareció el Consejero era la diferencia entre oferta y demanda. El Consejero nos hablaba de oferta, concretamente de que la zona oriental se contaban aproximadamente el 40 por ciento de la oferta de atraques de la región, que la zona de Santander también por encima del 40 por ciento y que la zona occidental, la zona de San Vicente de la Barquera era, escasamente no llega al diez por ciento la oferta de atraques. Nosotros entendemos que esto se habrá de dirigir, perdón, hacia la demanda no hacia la oferta, sino no sirve de nada tener muchos atraques si luego al final no hay quien los ocupe.

También hemos presentado una enmienda para que la construcción de las nuevas infraestructuras se realice por fases, que no se nos ocurra, y vuelvo a poner el ejemplo del puerto de Laredo, que si se hubieran construido por fases ahora mismo no nos encontraríamos con 700 atraques vacíos. Nos encontraríamos evidentemente con un puerto más ajustado a su oferta real y esto siempre se puede modificar en el tiempo ampliando el puerto según está previsto en su planificación.

Y también, como digo hemos vinculado muchas de nuestras enmiendas a los estudios de demandas que los técnicos de la Consejería ya nos avanzaron debido a las dudas que nos surgía respecto a los estudios de demanda que iban a volver a solicitar unos nuevos estudios de demanda que la vinculación, que las nuevas infraestructuras o las ampliaciones de las ya existentes se vinculen a los estudios de demanda.

Nosotros entendemos que esto es fundamental para el puerto de San Vicente donde todavía estamos esperando la justificación de porqué 273 atraques y no 152.

Con respecto a otras enmiendas, todas que son de carácter económico y que lo que hacen es ubicar partidas de manera diferente. Entendemos que esto es una cuestión técnica que quien tiene que valorar es la propia Consejería además están vinculadas a futuros presupuestos que como hemos visto también en el plan de carreteras no tienen que responder con exactitud al plan, por tanto vemos necesario abstenernos en este sentido.

Con respecto a las iniciativas de Podemos, vamos a apoyar aquellas que van en la línea de lo que nosotros solicitamos, de esa mayor eficiencia y mejor gestión.

Vamos a rechazar las que se refieren a su modelo, a la propuesta que ustedes hacen del puerto deportivo de San Vicente de la Barquera, puesto que entendemos y ya lo comentaron los técnicos de la Consejería que es más perjudicial medioambientalmente hablando lo que ustedes proponen y no hace falta más que comprobar lo que nos trasladaron en comisión que la construcción de una nueva infraestructura.

Hablan también de atraques de precio hiperreducido, de reservar espacio al mismo precio de lo que están ahora las barcas o los chalanes que están en la ría de San Vicente que están situados en un muerto.

Miren lo que no es coherente es que nosotros pidamos mejor gestión y mayor eficiencia para que esta infraestructura no nos cueste dinero y que ustedes después Gratuitamente el Puerto Deportivo de San Vicente. Evidentemente como entenderán no lo vamos a apoyar.

Con respecto a lo que hacen de Castro Urdiales y lo que piden del plan para la bahía o del BIC, entendemos que nos faltan datos, supongo que ustedes lo podrán justificar; si lo justifican me plantearé el voto, pero en principio nos abstendremos en ellas.

Con respecto a la N.º 9, que habla del plan de explotación de la ría para marisqueros y demás. Entendemos que eso no es competencia del Plan de Puertos, sino de otra Consejería. Nos parece una buena propuesta; si ustedes la traen aquí como una proposición no de Ley se la apoyaremos sin mayor problema, pero no dentro del Plan de Puertos que no le vemos en el encaje.

Las del Partido Popular en su mayoría tienen carácter económico y como digo nos vamos a abstener; las que no son de carácter económico, las vamos a apoyar porque van en la línea también de las enmiendas que nosotros hemos presentado.



Y en definitiva, como digo, este va a ser el posicionamiento que va a tener Ciudadanos a este respecto y siempre y cuando se respete nuestra voluntad apoyaremos el Plan sin ningún problema.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Gómez.

Por el Grupo Parlamentario Podemos Cantabria tiene la palabra D. José Ramón Blanco.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Gracias Sra. Presidenta.

Decía el Sr. Consejero, Sr. Mazón, que hoy se aprobaba el Plan 2014-2021; un poco tarde pero ha llegado por fin el día, cuatro años después ha llegado, tres de su mandato como Consejero. Nunca es tarde si la dicha es buena, dice el refrán.

Decía que este Plan le empezó el Partido Popular; totalmente cierto. Solo hay que ver la enmienda N.º 1, presentada por el Partido Popular, que corrige prácticamente todo el Plan para que este Plan tenga sentido; solo hay que ver esa enmienda.

Así que lo lógico, por lo menos para mí ha sido felicitar al Consejero de Obras Públicas y Vivienda porque hoy va a sacar adelante a su Plan de Puertos; así que felicidades Sr. Francisco Rodríguez Argüeso. Usted ha conseguido sacar adelante su Plan de Puertos tres años después de dejar la Consejería, creo que esto puede ser uno de los mayores hitos de este Parlamento. Así que felicidades Sr. Consejero.

Y precisamente porque el Plan de Puertos que hoy traemos a debate, el Plan de Puertos del Partido Popular, el cual profundiza en un modelo que tiene este partido para Cantabria, mi Grupo Parlamentario no está de acuerdo con el modelo del Partido Popular, como hemos dicho en innumerables ocasiones.

Y no nos gusta el modelo que trae, sobre todo este modelo se ve en la actuación de la que solo ha mencionado un poquito del super puerto deportivo de San Vicente de la Barquera, que busca explotar al máximo, pero es que explotar al máximo los recursos naturales en la Ría, sin importar las consecuencias que este modelo de desarrollo, que es tan respetable como cualquier otro modelo pero que a mi Grupo Parlamentario no nos gusta; y que ha asumido por completo el Partido Regionalista de Cantabria.

Y aquí, Señorías, también lo que no llevo a entender es la postura del Partido Socialista, que este Partido vaya a apoyar el modelo de explotación de nuestra tierra que tiene el Partido Popular, es algo que no llegamos a comprender. No llegamos a entender que vayáis a apoyar este plan o este modelo del Partido Popular, un modelo que como he dicho se basa en agotar todos los recursos naturales que tenemos en Cantabria, crecer a cualquier precio prácticamente sin importar las consecuencias, y que muchas veces los socialistas habéis denunciado que el modelo del Partido Popular es un modelo que está caduco, eso lo habéis dicho vosotros en Infinidad de ocasiones.

Y por lo tanto no entiendo, Señorías, que vayáis a apoyar el modelo que trae el Partido Regionalista.

Porque este Plan de Puertos que va a destruir, y digo destruir medioambientalmente y paisajísticamente la Ría de San Vicente de la Barquera, y que vais a apoyar vosotros los Socialistas, es una cosa que por muchas vueltas que le he estado dando este fin de semana preparando esto, no lo he llegado a encontrar ningún sentido y más cuando el nuevo Partido Socialista, o eso dice la dirección actual, el responsable de medio ambiente que es un conocido activista y defensor de nuestro patrimonio medio ambiental, no llevo a entender que podáis apoyar este plan de puertos como vais a hacer.

Es más, durante estas semanas pasadas yo he estado esperando a que nos hubiéramos sentado Podemos y el PSOE para ver si podíamos entre las dos fuerzas del Parlamento que estamos en el espectro de la izquierda, nos pusiéramos de acuerdo al menos para esta barbaridad que se quiere hacer en San Vicente de la Barquera.

Pero la semana pasada vi que esta reunión no iba a ocurrir nunca ya que vi –no está presente– cómo el Sr. Hernando actuaba de portavoz de ambos, estaba realizando con nosotros que hemos realizado dos transacciones de hecho al Plan de Puertos. Así que no llevo a entender por qué el Partido Socialista sigue secuestrado o está secuestrado por el Partido Regionalista aplicando estas políticas que está destruyendo nuestra tierra.

Es algo que no he llegado a entender y espero que nos expliquen por qué el Partido Socialista apoya el plan y el modelo económico y de desarrollo del Partido Popular.

Ahora paso a comentaros mis propuestas de resolución y si me da tiempo también comentaré las del resto de los Grupos.



La primera de las propuestas, que como he dicho ha sido transaccionada, es una propuesta para mejorar las instalaciones de las rederas del Puerto de Santoña. Una petición que viene de la Cofradía de Santoña y por supuesto hemos recogido y la hemos presentado y que ha sido transaccionada con el Gobierno.

Las propuestas 2, 3 y 4 que tienen que ver con actuaciones en Castro Urdiales, son reivindicaciones del colectivo en defensa de la Bahía de Castro que en su día propusieron como alternativa al macro puerto, súper puerto que este mismo gobierno entonces tenía pensado realizar en Castro Urdiales.

Y son propuestas de sentido común; la verdad Señorías; como la reordenación de los amarres y la regulación de éstos, siguiendo el estudio que en su día le presentaron a usted, Sr. Mazón, siguiendo aquél escrupuloso además respeto por el medio ambiente y por el patrimonio histórico en la Bahía de Castro Urdiales, demostrando así que si se quiere siempre hay medidas para mejorar los puertos y no destruir su paisaje o el medio ambiente de nuestros puertos, Sr. Mazón.

También pedimos crear un plan estratégico para la reactivación de la Bahía de Castro Urdiales, y nadie entendería que esto no se hiciera la verdad, ya que un pueblo con la tradición pesquera que tiene Castro pues lo lógico es que tenga un plan de reactivación de este sector.

Y para proteger, que me decía el Sr. Gómez, para proteger el Puerto de Castro que como sabéis, como ha dicho el propio Consejero es un puerto histórico de Cantabria que tiene una singularidad y una tipología constructiva muy específica, y para que nunca más el Gobierno o un gobierno de turno se le pase por la cabeza volver a planificar un súper puerto o un macro puerto en Castro Urdiales, en la Bahía de Castro, pues qué mejor que protegerlo con la declaración de bien de interés cultural.

Ese ha sido el motivo por lo cual el colectivo en defensa de la bahía de Castro, nos han dicho que propongamos lo de declarar BIC la dársena interior.

Seguro que saldrán aquí algunos Portavoces queriendo desviar el debate diciendo que hay varias propuestas como yo creo que ya ha dicho el Sr. Carrancio, que no son competencias del Plan de Puertos ¿no? Pero os tengo que decir que el propio Plan de Puertos, dice: que hay acciones, o que se tendrán que contemplar acciones que sean de manera transversal. El propio Plan lo contempla.

Por lo tanto, entendemos que estas acciones que hemos propuesto, algunas de ellas que son culturales como ésta que acabo de hablar, o que van enfocadas como bien ha dicho antes sobre el marisqueo, etc., que van enfocadas más al mundo rural o al de la pesca, pues entendemos que son acciones transversales y que tienen también su lado, que igual tienen que desarrollar obras, etc., o infraestructuras o lo que fuere para esa mejora de esas acciones y por eso creemos conveniente que se incluyan dentro del Plan de Puertos.

Como os imagináis todas, pedimos la eliminación de la actuación que crea el superpuerto deportivo de San Vicente de la Barquera tal y como estaba planteada y diseñada que como bien he dicho está basada en el modelo del Partido Popular.

Y como propuesta a la eliminación de esta actuación, pedimos la reordenación y la ampliación del actual puerto deportivo para que dé servicio a la demanda real que hay en San Vicente de la Barquera que todos y todas lo podéis comprobar en la web de puertos de Cantabria, que dicha demanda no llega ni siquiera a 50 solicitudes de amarre. Así que no tiene sentido crear el superpuerto deportivo para 300, ó cerca de 300 barcos.

Lo que yo propuse en la Comisión, Sr. Gómez, era una idea; era una idea para estudiar, los propios técnicos sin ver nada, porque era una idea, era un borrador, después yo estuve hablando con ellos y el problema fue que habría que empezar todo de nuevo: a hacer estudios ambientales, hacer... etc., etc. Pero eso no quiere decir que no se pudiera desarrollar.

También solicitamos, Señorías, en la propuesta número 13 nuestra, que se garantice a los pensionistas y a los jubilados, o a los trabajadores parados, que en el Puerto de San Vicente que pueden tener un atraque de su pequeño bote de manera gratuita, o a un precio superreducido.

Esto es una propuesta, porque estamos viendo y es un debate que lo hemos visto este mismo fin de semana por todas las calles, aunque esta propuesta viene de hace un mes atrás. Pero bueno, es un debate que estamos viendo como las pensiones no se están incrementando o lo hacen de manera irrisoria, vemos que las pensiones o jubilaciones son cada vez más bajas, etc., que ése no es el debate ahora, y por lo tanto entendemos que esta propuesta es necesaria para que no se les pueda poner impedimentos de tener allí su amarre, en lo que es en el Puerto de San Vicente de la Barquera para poder seguir practicando lo que han estado haciendo durante toda su vida lo que pasa es que lo hacían durante toda su vida para vivir y ahora lo hacen como hobby por eso es esta propuesta.



También tenemos la propuesta número 14, que en la ría de San Vicente como bien sabéis todas y todos porque habéis visto si no habéis ido allí in situ habéis visto alguna que otra foto, hay bastantes lo que se llama chalanes o pequeños botes que tienen allí fondeados como bien decía el Sr. Gómez, que tienen fondeado el muerto allí ¿no?

Y hacemos esta propuesta ya que el Gobierno va a realizar este superpuerto deportivo, todos estos amarres van a desaparecer de la ría De San Vicente. Y por lo menos, para que los vecinos que tienen allí puesto el muerto en la ría; además ya les ha llegado, les ha llegado a todos, les ha llegado una carta de Costas de que vayan marchando de la ría, ya les ha llegado.

Por lo tanto... (murmullos)... Ya, pero les estoy avisando que ya les ha llegado y se les va a echar de la ría, precisamente porque se va a construir el superpuerto deportivo, Sr. Mañanes, porque se va a construir este superpuerto deportivo y por eso se les tiene que echar.

Esa es la realidad; a los jubilados, a parados, que es los que están allí atracados... Atracados no, amarrados con sus pequeños botes. Sé que a usted le da absolutamente igual, pues a mí no precisamente.

Y por eso hemos hecho esta propuesta; para que se le reserve en este superpuerto, al menos un espacio para que puedan seguir haciendo esta actividad que hacen de manera..., pues eso, prácticamente que es un hobby, y por eso.

Respecto a las propuestas de los demás, me gustaría del Partido Regionalista, que no sé quién va a salir, que me explicara en profundidad la número 6; la que tiene que ver con las encomiendas de gestión. Pues bueno, para que me la desarrollara un poco más, la propuesta del Partido Regionalista de las encomiendas de gestión.

Respecto a las del Partido Popular, no vamos a apoyar la número 2, es la actuación del superpuerto deportivo de San Vicente. La número 1, evidentemente la vamos a apoyar, que es una corrección completa del plan. Apoyamos prácticamente el resto de las propuestas. Y no hay así ninguna que quepa resaltar. Y ya voy terminando.

Del Sr. Carrancio, apoyamos la 1 y la 2. Y nos abstenemos en la tercera. Y sobre Ciudadanos, como no está, tampoco le voy a explicar; nos abstenemos en la 6, porque tenemos varias dudas de lo que pretende Así como la número... –bueno no me acuerdo ahora cuál era– la número siete o la ocho que también nos abstenemos. El resto las apoyamos.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Blanco.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra D. ^a Silvia Abascal.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: Gracias Presidente. Buenas tardes Señorías.

Hoy es el último trámite para la aprobación de este Plan de Puertos e Instalaciones portuarias de Cantabria, aprobado por el Consejo de Gobierno y que cuenta con una inversión de más de 39 millones de euros hasta el 2021. Plan que entra dentro de nuestras competencias como Comunidad Autónoma y que comenzó su andadura en 2010 y que hasta la fecha de hoy ha llevado un largo proceso administrativo, como no podía ser de otra manera, llevado, debido a la importancia del mismo y a la complejidad del mismo plan.

Un plan que posee un análisis pormenorizado del nivel cuantitativo y cualitativo de las demandas que hay en nuestros puertos, tanto la zona pesquera como la deportiva, para ajustarse a la realidad y a las necesidades de nuestra región.

Un plan con unas actuaciones concretas, donde se incorporan cronogramas de ejecución en las actuaciones más prioritarias para una buena conservación de estas instalaciones.

Pero no solo tienen en cuenta las instalaciones sino que también utiliza herramientas para dinamizar una de las ramas de nuestra economía, que es nuestro sector pesquero.

Un plan, Señorías, con grandes objetivos que tiende a establecer grandes directrices para su ejecución. Garantiza un crecimiento sostenible en las infraestructuras portuarias, integrando la planificación portuaria en la ordenación territorial y cómo no, con un debido respeto al medio ambiente.

Un plan en el que todos los Grupos Parlamentarios de esta Cámara hemos podido participar. Donde se ha puesto una vez más de manifiesto la voluntad de este Gobierno y de los Grupos Parlamentarios que le sustenta del interés de negociar, acordar y pactar con todos los Grupos Políticos y desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos poner en valor este hito y esta circunstancia.



Señorías, a continuación voy a pasar a hacer un pequeño resumen de las aportaciones que se han hecho, a partir de los Grupos Parlamentarios, a través de las resoluciones; de las cuales se han presentado un total de 49 resoluciones: tres son del Sr. Carrancio, 13 del Sr. Gómez del Grupo Ciudadanos, 14 del Grupo Parlamentario Podemos, 13 del Grupo Parlamentario Popular y seis de los Grupos Parlamentarios Regionalista y Socialista.

De las 49 resoluciones, el Grupo Parlamentario Socialista va a votar que sí a las dos primeras enmiendas del Sr. Carrancio, a la uno y a la dos. Y votará en contra de la número tres.

Del Grupo Parlamentario Mixto, que como he dicho ha presentado un total de 13 resoluciones, votaremos sí a seis resoluciones presentadas por el Grupo Ciudadanos; seis que no. Y hemos realizado una transaccional junto con el Partido Regionalista para llegar a un acuerdo, en la número tres presentada por Ciudadanos.

Del Grupo Parlamentario Podemos vamos a votar que sí a dos resoluciones presentadas. Hemos llegado a acuerdo en dos transaccionales y el resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Podemos votaremos que no.

Del Grupo Parlamentario Popular votaremos que sí a siete de sus enmiendas; que no votaremos a una, a la número cinco. Y hemos llegado a tres transaccionales a un acuerdo con él, a tres transaccionales y una que ha retirado hoy por la mañana el Grupo Parlamentario Popular.

El Grupo Parlamentario Socialista y Regionalista hemos retirado dos resoluciones hoy por la mañana, fruto del acuerdo llegado en las transaccionales que hemos aceptado. Y vamos a votar al resto que sí.

Como verán sus Señorías, se han retirado tres enmiendas; se van a aceptar veinte resoluciones; se han transaccionado seis. Y el resto de las resoluciones que proponente los grupos, o están ejecutadas o no son competencias estrictas de la Consejería de Obras Públicas.

Como verán, el nivel de acuerdo y el consenso es amplio. Y creo que viendo estos indicadores de aprobación y de consenso, auguro y espero no equivocarme en mí pronóstico de que este plan de puertos saldrá con un gran respaldo de este Parlamento.

Resoluciones todas ellas que van encaminadas más o menos en el mismo sentido: en recalcular las inversiones y redistribuirlas en los años de vigencia de este Plan, en aumentar las inversiones en el mantenimiento de las infraestructuras, en facilitar el trabajo a nuestros pescadores y rederas, seguir dragando, seguir trabajando en nuestras instalaciones en dos vertientes, tanto en la pesquera como en la vertiente turística o recreativa.

Pero desde el Grupo Parlamentario Socialista, queremos hacer hincapié que para nosotros es mucho más importante y más relevante la pesquera.

Señorías, desde las instituciones debemos de trabajar y centrar un pequeño esfuerzo extra en nuestros municipios costeros para que se pueda seguir beneficiando de las posibilidades que ofrece nuestro desarrollo marítimo y costero de nuestra región.

Por todos los aquí presentes es sabido la gran riqueza que tiene nuestra costa. Y tenemos que ayudar a los puertos a maximizar su potencial mediante la implantación de modelos más participativos. Es vital para el desarrollo de los mismos.

Desde las instituciones debemos de promover el mantenimiento y la calidad de los recursos pesqueros con unas cantidades suficientes de crecimiento sostenible para nuestros puertos, manteniendo así la calidad, la diversidad y la disponibilidad de los recursos pesqueros.

El desarrollo tiene que estar enfocado en un modelo sostenible, medioambiental y económicamente, ya que en nuestra región no podemos olvidar la gran importancia del sector pesquero en nuestro Producto Interior Bruto. Estamos hablando de un sector que tiene un volumen de negocio de más de 2.600.000 euros, analizando simplemente el primer semestre del año pasado.

Y como verán, Señorías, la cantidad es importante. Que muestra un volumen de negocio muy significativo que a la vez genera muchos puestos de trabajo y riqueza para nuestros pueblos costeros. Puertos tan importantes como el de Castro Urdiales, el de Colindres, el de Comillas, el de Laredo, el de San Vicente de la Barquera, el de Santander, el de Suances y el de Santoña. Todos ellos motores económicos de estos ayuntamientos, pero también de las comarcas.

La comercialización y la transformación de las capturas del producto pesquero es de gran importancia, ya que lleva adherida a la misma un desarrollo industrial a las empresas de transformación pesquera, siendo ésta la principal riqueza de las localidades donde nuestras costas. Y a su vez es un buen nicho de creación de puestos de trabajo, tanto directo



como indirecto que se localizan en las industrias comercializadoras en las mayoristas en los minoristas en los transportistas, en las industrias transformadoras de los productos y en las industrias auxiliares.

Se potencia un mercado en el sector de servicios que crea un entorno turístico, precisamente en estas zonas, que se desarrolla la actividad pesquera.

Sin olvidarnos de las lonjas que cumplen un extraordinario papel en este sector, ya que es el primer lugar y la primera infraestructura donde comienza la actividad industrial ligada a la actividad pesquera.

Señorías, como verán estas sinergias generan una cuantiosa y significativa actividad económica, teniendo así una incidencia como he dicho antes, en el conjunto de nuestra economía regional.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista vemos que garantizar el crecimiento sostenible de nuestras infraestructuras portuarias de una manera planificada, de una manera sostenible, es vital para nuestra economía y para el mantenimiento de los puestos de trabajo, que las inversiones que se llevan a cabo en este Plan benefician a nuestro sector pesquero y a las empresas auxiliares, ya que con ello contribuiremos al equilibrio y a la capacidad pesquera y a las posibilidades de implantación y arraigo de nuestras empresas vinculadas a este sector.

Se fomentará la competitividad, la viabilidad de estas industrias con la inclusión de las mejores condiciones de trabajo para esta gente.

Señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista vemos que esta planificación, que este plan que recoge el Plan de Puertos de Cantabria de una manera integrada, donde se contemplan actuaciones de modernización, de potenciación de las instalaciones, conseguirá sin lugar a dudas el desarrollo de nuestros puertos de una manera sostenible y medio ambientalmente, como he dicho antes.

Y por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista votará que sí a este Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sra. Abascal.

Por el Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra D. Ángel Sainz.

EL SR. SAINZ RUIZ: Buenas tardes Sra. Presidenta. Señores y señoras Diputados y Diputadas.

A comienzos del año, en el mes de febrero pasado, analizamos en la Comisión: el Plan de Puertos de Cantabria 2014-2021, dotado con casi 40 millones de euros que contemplan obras de modernización, conservación y dragados, entre otras infraestructuras tendentes a dinamizar no solamente este sector, sino también otros que de manera transversal están ligados a la actividad portuaria.

Antes de profundizar en mi intervención, quería agradecer el trabajo realizado por los técnicos de la Consejería de Obras Públicas con la asistencia el pasado mes a la Comisión y que desde entonces nos han permitido tener un enfoque pertinente en la labor realizada.

Un enfoque a que mi entender debe ir más allá del propio Plan, apostando por un modelo de confluencia de las diferentes vías de comunicación y comercialización con las que cuenta Cantabria, apostando por la modernización, la convergencia con otras zonas europeas, fundamentales para mejorar la competitividad de la Región. Y donde evidentemente la actividad portuaria debe de ser uno de los ejes fundamentales dentro de esta estrategia global.

Una apuesta que también confluye con otras actuaciones que se realizan para el apoyo del sector pesquero y náutico deportivo, desde otras instituciones y Consejerías, propiciando actuaciones de mejora y progreso en el sector, su flota, garantizando la operatividad y la rentabilidad de la actividad.

Es por ello que el propio Plan incluye una serie de actuaciones transversales que podrían ser desarrolladas con el objeto de aumentar la eficacia y eficiencia de las mismas.

Dichas propuestas no se ciñen estrictamente a los espacios portuarios, ya que se entiende que los puertos son una herramienta más en el entramado económico, regional y abarcan campos como la investigación, la comunicación, la creación de nuevos productos y servicios así como una vinculación urbana territorial.



Recordar también la oportunidad del informe de la Dirección General de Medio Ambiente en el año 2015 en especial el compromiso con el medio ambiente en cuanto a la protección de las especies, dunas y playas, entre otros factores relevantes.

Respecto a esas actuaciones específicas que se realizarán en los puertos de Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera, creo que ya se ha hablado muy bien e informado oportunamente sobre las mismas, en la presentación del Plan.

Así como las diferentes actuaciones que son transversales a las mismas. Y que tienen que ver con el mantenimiento, instalación y adecuado y modernización de las instalaciones. Además de las labores de dragados de mantenimiento de todos los puertos con el fin de garantizar las mejores condiciones de navegabilidad.

Bajo este contexto, creo que las propuestas de resolución elaboradas por los diferentes grupos parlamentarios, en algunos casos se adecuan y son coherentes a las necesidades plasmados en los diferentes estudios elaborados y consultas realizadas. Y en otros casos no tanto, como pasará a detallar a continuación.

En el caso del Grupo Podemos, se rechazan las propuestas de resolución: 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 13 y 14. Se admiten la: 7 y la 12. Hay propuestas como la: 3, 4 y la 9, que son de competencia de otras Consejerías.

Por su parte, las presentadas por el Grupo Mixto, en su nombre el Sr. Juan Ramón Carrancio, se aceptan: la 1 y la 2. Se rechaza la número 3, al aceptarse la propuesta de resolución del Grupo Popular número 12.

En el caso del Grupo Mixto, Ciudadanos, se admiten la 2, la 4, la 5, la 9 y la 10. Y se rechaza la 1, la 6, la 7, la 8, la 11, la 12 y la 13.

En cuanto a las presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, se admiten: la 1, 2, 3, 4, 7, 10, 12 y 13. Y se rechaza: la número 5.

Por último, por lo que respecta al Grupo Parlamentario Regionalista y Socialista, se acepta: la 3, 4 y 6.

Como Sus Señorías habrán podido observar, no he nombrado alguna de las propuestas de resolución. Ya que (...) una enmienda transaccional, como es la propuesta número uno del Grupo Podemos, donde se insta al Gobierno de Cantabria a ampliar, mejorar y acondicionar las instalaciones para las rederas del puerto de Santoña, con el fin de que posibiliten unas condiciones óptimas de trabajo.

Lo mismo en la enmienda transaccional a la propuesta de resolución número 3, formulada por el Grupo Mixto, Ciudadanos. Donde se propone llevar a cabo un estudio, evaluar la posibilidad de ordenar el puerto de Laredo con el objetivo de aumentar la capacidad de la zona pesquera.

La enmienda de resolución número 6 del Grupo Parlamentario Popular, donde se propone una reprogramación en la rehabilitación de la estructura de los muelles de la dársena pesquera de Santoña, con un presupuesto para el año 2019, de 800.000 euros. Y para el año 2020, de 270.000 euros.

También la enmienda propuesta número 8, por el Grupo Popular, donde se proponen pantalanes de ataque para barcos, artes fijas, por un importe de 170.000 euros, para esta presente anualidad.

Y también la enmienda número 11, del mismo grupo parlamentario, donde se propone la reprogramación de los dragados de mantenimiento de todos los puertos.

Y por último, la propuesta número 10 del Grupo Podemos, donde se insta al Gobierno a incluir un anexo, en el Plan de Puertos, todos los estudios técnicos realizados por el Instituto de Hidráulica de Cantabria de las actuaciones recogidas en dicho Plan.

Por todo ello, y con la presentación de este Plan de Puertos, Señorías, creo que estamos ante una buena oportunidad de dotar a este sector de relevancia en la economía y en el entramado social y cultural de Cantabria de una herramienta que le permita contar con elementos que permitan su desarrollo.

Bajo un contexto de modernidad. Además sin ser pretencioso ni con grandes ambiciones, entiendo que da en la tecla de las necesidades actuales en convergencia con otras iniciativas que están desarrollando proyectos que están implementando con fondos locales autonómicos europeos y que se adecua al actual coyuntura económica.

Muchas gracias Sra. Presidenta.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): A usted Sr. Sainz.



Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra D. Francisco Rodríguez.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias Sra. Presidenta.

Señoras y señores Diputados, hoy según dice el artículo 11 de la Ley de Puertos d, Ley 5/2004, el Parlamento de Cantabria se debe pronunciar sobre el Plan de Puertos de nuestra Comunidad Autónoma hasta el año 2021, según dice la propia ley antes de que se apruebe por parte del Gobierno de Cantabria, es decir, este Plan no le aprueba el Parlamento de Cantabria sino que se pronuncia sobre él, el que aprueba el Plan es el Gobierno de Cantabria.

Por lo tanto hoy aquí no sale una aprobación del Plan sino sale un pronunciamiento que espero y deseo que sea un pronunciamiento favorable en líneas generales con la incorporación de varias enmiendas y otras no serán incorporadas pero no siempre se puede incorporar todo lo que uno desea y quiere.

Yo creo que sobran mis palabras sobre este Plan, es muy difícil, posiblemente como0 decía el Portavoz del Grupo Podemos es muy difícil que un Plan hecho desde la primera hasta la última letra que se ha traído a este Parlamento fue hecho por el Gobierno anterior, y salga el Consejero actual diciendo que es una satisfacción presentarle.

Y además salga el Consejero actual y diga que técnicamente está muy bien el Plan y salgan los Portavoces del Grupo Socialista y Grupo Regionalista diciendo que tiene los objetivos claros y que es un gran plan.

Yo sinceramente señoras y señores del Partido Regionalista y del Partido Socialista puedo sentir como dicen ustedes satisfacción, satisfacción que tres años después, de haber hecho este Plan, los Socialistas y Regionalistas digan que es un gran Plan, que tienen una satisfacción inmensa de presentarle, que técnicamente es muy bueno y que tiene los objetivos claros, simplemente decir que este Plan que hoy debatimos en este Parlamento, tal cual ha venido del Gobierno no tiene absolutamente ninguna aportación de este Gobierno, ni un a sola coma, es decir, ni una sola coma tiene de este Gobierno, este Plan está finalizado en el 2014, este Plan no se ha tocado absolutamente nada y es más el Plan traía cosas que obviamente se cambiaron por ejemplo se desarrolló la Ley de Costas por el Reglamento de Costas en el cual influía sin duda alguna en el Puerto de Laredo y en otros puertos de Cantabria, en todos los puertos de Cantabria y en cuanto a la instalación de temas de restauración, hostelería o de ocio y ni eso se cambió.

Yo agradezco que claro que se apruebe la número uno, que la número uno, a la propuesta de resolución que hemos presentado lo que dice es que tiene más de 30 páginas extemporáneas este Plan aquí porque habla de temas desde el 2014 al 2017 y que no se corresponden ya nada con el año 2018, porque sería un ridículo además importante de esta institución, el Parlamento de Cantabria aprobar un Plan 2014-2021, estando en el año 2018.

En el que todas las actuaciones que se han realizado del Plan hasta el 2018 fueron licitadas por el Gobierno anterior, es decir, que todas las inversiones en los puertos que se han realizado fueron licitadas incluso los dragados por el Gobierno anterior, por lo tanto, salvo el dragado en roca de San Vicente de la Barquera que eso ha sido licitado por este Gobierno, todo lo demás fue licitado por el Gobierno anterior, lo de Colindres, lo de Laredo, bueno pues todo ¿no?

Por lo tanto, bueno ya digo que obviamente Antes de la aprobación por parte del Gobierno tienen que cambiar, al menos nosotros en esta propuesta decimos que 30 páginas, al menos 30 páginas porque espero que ni este Parlamento ni el Gobierno por supuesto apruebe un plan donde diga que tenemos concesionado Laredo, Marina de Laredo cuando se rescindió el contrato en el año 2016 en febrero. Y aquí se remitió este plan en noviembre de 2016 diciendo todavía que estaba concesionado a Marina de Laredo.

Creo que el Gobierno de Cantabria con el Plan Puertos hay que reconocer que ha sido un irresponsable, un irresponsable porque no se puede traer a este Parlamento sin haber leído el Plan, sin haber cambiado una coma.

Pero sin embargo tengo que reconocer que después de la intervención en la Comisión, porque lo único que ha aportado el Gobierno de Cantabria a este Plan ha sido la comparecencia del Consejero y luego posteriormente la comparecencia o la reunión que mantuvimos con el Director General de Obras Públicas, responsable de Puertos de Cantabria, y en el cual, bueno pues se habló de la necesidad de intentar llegar al máximo consenso.

Como comprenderán, para nuestro Grupo Parlamentario, es muy importante llegar a un consenso, al máximo consenso con este Plan, puesto que como digo desde la primera a la última coma es del Partido Popular.

Y como dice Podemos, estarán de acuerdo Podemos o no con él pero yo también les voy a hablar algo de San Vicente de la Barquera. Porque como digo esta propuesta se va a aprobar, no nos queda otra nada más que aprobarla y no hacer el ridículo, nada más que cambiar todas estas páginas por parte del Gobierno.

Y la propuesta N.º 2 de San Vicente de la Barquera, bueno ya lo dijimos en Comisión que lo que estaba en el Plan que se terminó en 2014, era invertir 1.500.000 euros este año en el Puerto de San Vicente pero que obviamente no daba



tiempo. Y por lo tanto hemos reformado y hemos reformulado la programación para que dé tiempo y para que se pueda invertir el dinero.

También introducimos un tema importante, un tema importante que va a ser votado hoy unánimemente en el cual se haga la infraestructura básica del Puerto de San Vicente de la Barquera, se haga la infraestructura básica pero que la instalación de los atraques se vaya haciendo en función de la demanda real del momento y que no nos pase lo que nos ha pasado en Laredo que hemos puesto 890 atraques, 850 atraques, están más de la mitad vacíos con la inversión que eso conlleva y el deterioro que está llevando el tener, primero la imagen y segundo el deterioro de una inversión que no se está utilizando.

Por lo tanto, la puesta de los atraques se vaya poniendo y se vaya haciendo en función de las peticiones que existan.

Nosotros hemos analizado técnicamente también el solicitar que se llevasen los atraques vacíos que existen, los pantalanes vacíos que existen desde Laredo pero no se puede hacer según nos han dicho técnicamente, porque sería importante todos los vacíos llevarles allí y ahorrarnos ese dinero en el Puerto de San Vicente; pero técnicamente nos han dicho que como están instalados no se puede y por tanto no lo hemos planteado.

Pero fíjese la diferencia, el Plan de Puertos 2006-2013 ya contemplaba el Puerto de San Vicente de la Barquera, pero fíjese la gran diferencia, el Plan de Puertos de 2006-2013 recogía un puerto con 475 atraques más de los que hay y este Plan no, este lo reduce a 272, lo reduce y no lleva espigones, ni lleva diques, lleva la primera fase sin absolutamente nada con una balsa en la cual se pueden depositar las arenas y esperemos que no se necesite la segunda fase, y de hacerse sería un dique sumergido.

Por tanto hay una gran diferencia entre el modelo del Partido Popular y el del Regionalista. Se cambió y eso es lo que planteamos y en el Plan actual pasa.

Bueno luego hemos reprogramado actuaciones que claro no podía ser porque se han retrasado por parte del Gobierno de Cantabria en cuanto estaba el Plan del 2014 hechas y por lo tanto hay que adaptarlas a las circunstancias del 2018-2021 y punto, aquí no vale decir se ha retrasado por el Gobierno pues se ha retrasado, no se ha hecho, no se ha hecho, pues hay que hacerlo cuando se pueda, hasta el 2021.

Por lo tanto las siguientes propuestas van así, hombre, incorporamos una cosa nueva que no estaba en el Plan que es que en el Plan estaba la lonja de Laredo y sin embargo pues nos hemos dado cuenta que es necesario ampliar también la fábrica de hielo y hemos hecho la propuesta de que se amplíe la fábrica de hielo con una inversión de 500.000 euros.

Realmente no entiendo cómo ni los Grupos que apoyan al Gobierno ni algún otro Diputado, se abstiene en la propuesta N.º 5. Ya me dijo el Gobierno que ellos no lo iban a aceptar, pero no lo entiendo cómo los demás no lo aceptan.

En la propuesta número 5, decimos: que todas las obras de construcción que se vayan a realizar en el puerto de Laredo, que no estén recogidas explícitamente en este Plan, como es la lonja y la construcción para el tema del remo, deberán remitirse por orden de este Parlamento para su pronunciamiento. Ninguna actuación de ningún puerto, construcción, se realizan si no está en un Plan.

Y me parece que aquí no se ha traído. Porque no se ha cambiado absolutamente nada del Plan que estaba hecho para el 2014, en el cual todavía no estaba el reglamento aprobado que permite la construcción. Y es muy importante que en el Plan de Puertos estuviese el Plan de Laredo, pero no ha sido remitido el puerto de Laredo.

Por lo tanto, es muy importante que el Parlamento decida siempre las inversiones en construcción que se van a hacer en Laredo. Que el Gobierno no pueda realizar cualquier cosa, sin haber pasado por aquí como se decide en cualquier otro puerto de Cantabria.

En todos los puertos de Cantabria se decide en este Parlamento, por el Plan de Puertos, qué obras se realizan. ¿Por qué en el de Laredo no? ¿Por qué en el de Laredo no? ¿Por qué el Gobierno se niega que en el de Laredo se pronuncia el Parlamento? ¡Hombre! Yo espero que las propuestas sean buenas. Y por lo tanto, como aquí estamos diciendo: que a lo bueno se vota a favor; si se traen propuestas buenas, se vota a favor.

Pero lo que no queremos es que no venga en el plan de puertos y luego haga barbaridades nuestro Gobierno. Cualquiera. Porque este Plan es hasta el 2021, igual el Gobierno que hay en Cantabria dentro de un año es otro. Y no tiene nada que ver.

Pero digamos, y yo les pido que reflexionen sobre esto. Remítanse aquí. Remítanse aquí las propuestas de construcción, en la marina seca...; en la superficie. En la superficie seca del puerto de Laredo, cada vez que se vaya a



hacer una construcción como en cualquier otro puerto. Como en cualquier otro puerto. Y yo digo, por qué se dice que no. Por qué se dice que no.

Bueno, yo creo que hay una propuesta también que va a ser votada a favor, por parte de todos. Que es el tema de que se analice, y nosotros hacemos caso a lo que el Consejero nos ha dicho en Comisión, que se están haciendo los estudios necesarios con el IH para el tema de Suances. Y así como el Presidente fue a la campaña electoral, y dijo: que la primera obra que iba a adjudicar era la del dique de Suances. Y han pasado dos años y medio, si no hubiese adjudicado ninguna obra buenos estábamos. Pues eso es una responsabilidad más del Presidente, pero no lo debemos de cometer los demás. Las irresponsabilidades se las dejamos a él. Y nosotros vamos a las responsabilidades. Es decir, sigan con los estudios que está realizando el Gobierno con el IH, y en función de los resultados hágase; usted ha dicho que tiene esperanza en que algunos estudios sean positivos para que se pueda hacer una obra para mejorar la navegabilidad en Suances. Háganse.

Y qué es lo que decimos. Pues decimos que esté finalizada esa obra cuando finalice el Plan de Puertos. ¿Cuándo finaliza el Plan de Puertos? En el 2021.

¿Qué es lo que finaliza también en el 2021, según este Plan? La construcción del puerto de Suances.

Y entonces para todos creo que es muy importante que si se hace una construcción del puerto de Suances, se tenga ya solucionado el problema de la navegabilidad. Porque es realmente peligrosa el tema de la barra de Suances. Y es menos peligrosa para los expertos que tienen los barcos de Suances de toda la vida que conocen la barra.

Pero si hacemos un puerto con la intención de que vengan nuevas embarcaciones a ese puerto, deberíamos tener solucionado el problema de la barra.

Por lo tanto, agradezco que se apruebe, que se apoye. Y a ver si entre todos, y sobre todos los estudios, pues dan una solución; se puede llevar a cabo en este Plan. Que es verdad que no está contemplado económicamente. Pero que sin duda alguna cabe, porque la inversión tampoco supondría grandísimas cantidades de dinero para invalidar el propio Plan.

Luego hemos hecho una transaccional. Porque nosotros habíamos puesto un incremento en el tema del mantenimiento, pero nos referíamos a dragados. Hemos hecho una transaccional incrementando los dragados en la próxima licitación fundamentalmente. Saben que la licitación actual en la que se están ejecutando en estos momentos los dragados en Cantabria, se incremento en un 20 por ciento la capacidad del tema de dragados. Y eso se hizo en el año 2015.

Y una vez que finalice en el 2019, la última anualidad en el 2020 aunque no va a cubrir todo el 2020, pues pedimos que se incremente considerablemente. Porque sin duda alguna, los últimos datos de las mareas que existen, pues están llevando a cabo a que cada día exijan más dragados para poder acceder con seguridad a los puertos de Cantabria.

Y por lo tanto, aquello que en el 2014 habíamos puesto con unas inversiones de 750.000 para dragados, consideramos que el tiempo Más dragados para poder acceder con seguridad a los puertos de Cantabria.

Por lo tanto, aquello que en el 2014 habíamos puesto con unas inversiones 750.000 para dragados, consideramos que el tiempo nos está demostrando que se necesitan más recursos económicos, les ponemos y le agradezco que hayamos llegado a un acuerdo entre el Grupo Regionalista, Socialista y Grupo Parlamentario Popular para llevarlo a cabo.

Bueno, yo la número 13 tampoco la entiendo que es vote en contra, máxime cuando se votó a favor y por unanimidad aquí en el Parlamento. No lo entiendo, no lo entiendo porque no me vale que se diga, coincide alguno, siempre coincide el Gobierno que se diga que hay cofradías que dicen que no se puede, claro, es que hay puertos deportivos, puertos en Cantabria que no se pueden, que no tienen espacio a o mejor, para hacer otros temas, que el propio Plan de Puertos lo recoge en las páginas del 56 al 66 creo recordar, en el que se tienen que hacer medidas transversales y sobre todo reactivación económica para la generación del empleo en los puertos, como es hace en todos los puertos de Europa y fundamentalmente en los de Francia y también en los de España.

Y por lo tanto, a mí me parece una irresponsabilidad que por ejemplo uno de los puertos donde se puede desarrollar y generar empleo y hacer actividad económica y tiene espacio, como dice la propia cofradía, en la contestación que le ha dado al Gobierno, es el puerto de Santoña. El puerto de Santoña tiene muchísimo espacio donde poder desarrollar actividades, yo estoy convencido que de verano, de verano en el que generarían muchos puestos de trabajo, turismo a la zona de Santoña.

Y ustedes se siguen negando a trabajar en eso.



Miren, nosotros abrimos una parte del puerto de Suances para aparcamiento cuando llegamos allí, porque estaba sin utilizar, ¿pocos coches?, ¿80?, 80 que podían aparcar. Y allí hay una zona que estuvimos estudiando que no se podía en un principio con el tema del plan del decreto nacional o de la ley nacional, en el cual donde está los depósitos del aceite, donde el tema de los aceites se podía llevar a otra zona y poner ahí un tema por ejemplo de hostelería en el mejor sitio de Suances. Háganlo, que no cuesta.

San Vicente de la Barquera, pues no tiene espacio y almacencillos para generar ahí actividad económica. No tengamos los mejores sitios, mejores sitios de los ayuntamientos que tienen puerto son los puertos; los mejores sitios, usted lo ha dicho, Comillas, Castro Urdiales, todos los mejores sitios, todos, analícese. Nosotros vamos a votar a favor de hacer que se haga un plan estratégico en Castro, ¿cómo no vamos a votar a favor?...

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sr. Rodríguez.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Sí, termino hay Sra. Presidenta. Y nos vamos a abstener que en el tema de que se declare cultural o no, porque nos parece que es otro tema. Y sobre todo que el plan estratégico lo estudien, ¡pues claro!, si es que Cantabria lo que tiene que hacer es buscar y analizar, para eso están los Gobiernos todas las posibilidades de desarrollo y vamos a votar a favor de un plan de explotación en la ría de San Vicente, ¡cómo no!, ¿cómo no vamos a votar a favor de que se haga un plan de explotación de la ría de San Vicente si se pueden conseguir recursos económicos...

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sr. Rodríguez.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ...y empleo para Cantabria?

¡Claro!, pues desde nuestro punto de visto creo que todavía más propuestas de resolución que hay encima de la mesa que debíamos de votar tenían que haber salido adelante, porque creo que son buenas para todos. No para este Gobierno ni para el Gobierno que venga, que lo que hacer falta es que sean buenas para todos los cántabros, que es para lo que estamos intentando trabajar todos los que estamos en esta mesa.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sr. Rodríguez, gracias.

Señorías vamos a comenzar la votación de las propuestas de resolución del Plan de Puertos.

Votamos en primer lugar el Grupo Parlamentario Mixto, del Sr. Carrancio, las propuestas de resolución números 1 y 2.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Resultado.

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Veintiuno a favor, uno en contra, trece abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Quedan aprobadas por veintiún votos a favor, uno en contra y trece abstenciones.

Sometemos a votación la propuesta de resolución número 3, también del Grupo Parlamentario Mixto del Sr. Carrancio.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Uno a favor, dieciocho en contra, dieciséis abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda rechazada por un voto a favor, dieciocho en contra y dieciséis abstenciones.

Pasamos a votar las resoluciones también del Grupo Parlamentario Mixto, en este caso del Sr. Gómez.

Votamos las propuestas de resolución 1, 7 y 8.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, no hay abstenciones.



¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecisiete votos a favor, dieciocho en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son rechazadas por diecisiete votos a favor y dieciocho en contra.

Votamos la propuesta de resolución número 2 del Sr. Gómez.

¿Votos a favor?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y cinco.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Es aprobada por unanimidad de los treinta y cinco Diputados.

Votamos la propuesta de resolución tres, bueno en este caso con la incorporación de una enmienda transaccional propuesta por los Grupos Parlamentarios Regionalista y Mixto.

¿Votos a favor?

Es aprobada por unanimidad de los treinta y cinco Diputados.

Votamos la propuesta de resolución cuatro,

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Veintiuno a favor, catorce abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con veintiún votos a favor y catorce abstenciones.

Votamos la propuesta de resolución número cinco.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, no hay, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y cuatro a favor, una abstención.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con treinta y cuatro votos a favor y una abstención.

Votamos las propuestas de resolución seis y doce.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Catorce a favor; dieciocho en contra; tres abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son rechazadas con catorce votos a favor, dieciocho en contra y tres abstenciones.

Votamos la propuesta de resolución número nueve.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y dos a favor, tres abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con treinta dos votos a favor y tres abstenciones.

Votamos las propuestas de resolución diez y trece.



¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y uno a favor, cuatro abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Quedas aprobadas con treinta y un votos a favor y cuatro abstenciones.

Votamos la propuesta de resolución número once.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDORBRO: Cuatro a favor; dieciocho en contra, trece abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda rechazada con cuatro votos a favor, dieciocho en contra y trece abstenciones.

Pasamos a votar las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Podemos Cantabria.

Votamos en primer lugar las propuestas de resolución uno y diez, con la incorporación de las enmiendas transaccionales propuestas por los Grupos Parlamentarios Regionalista y Podemos Cantabria.

¿Votos a favor?

Quedan aprobadas por unanimidad de los treinta y cinco Diputados y Diputadas.

Votamos las propuestas de resolución dos, trece y catorce del mismo Grupo Parlamentario Podemos Cantabria.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDORBRO: Tres a favor, Diecinueve en contra, trece abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son rechazadas con tres votos a favor, diecinueve en contra y trece abstenciones.

Votamos las propuestas de resolución tres y nueve.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecisiete a favor, dieciocho en contra, una abstención.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son rechazadas por diecisiete votos a favor, dieciocho en contra y una abstención.

Votamos las propuestas de resolución números cuatro y ocho.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Tres a favor, dieciocho en contra, catorce abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Quedan rechazadas con tres votos a favor, dieciocho en contra y catorce abstenciones.

Me estaban diciendo en estos momentos que la anterior estaba mal, las propuestas de resolución tres y nueve del Grupo Parlamentario Podemos, dieciséis votos a favor, dieciocho en contra y una abstención, bueno da igual lo corregimos si estamos mal

Votamos a continuación las propuestas de resolución números cinco y seis del Grupo Parlamentario Podemos.



¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Tres a favor, treinta y dos en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son rechazadas con tres votos a favor y treinta y dos en contra.

Votamos la propuesta de resolución número siete del Grupo Parlamentario Podemos.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Veintidós a favor, catorce en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con veintidós votos a favor y catorce en contra.

Sometemos a votación la propuesta de resolución número once...

Con veintidós votos a favor y trece en contra...

Está mal puesto.

Mal contado.

Queda aprobada con veintidós votos a favor, y trece en contra.

Sometemos a votación la propuesta de resolución número once.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

LA SRA. VALDÉS HUDIOBRO: Diecisiete a favor, dieciocho en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda rechazada con diecisiete votos a favor y dieciocho en contra.

Sometemos a votación la propuesta de resolución número doce del Grupo Parlamentario Podemos.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Veintiún votos a favor; catorce abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con veintiún votos a favor y catorce abstenciones.

Pasamos a continuación a votar las propuestas de resolución de los Grupos Regionalista y Socialista.

Sometemos en primer lugar a votación la propuesta de resolución N.º 6 del Grupo Parlamentario... un momento, que hay un error, es una transaccional la que votamos en primer lugar, que es el resultado de transaccionar la propuesta de resolución N.º 6 del Grupo Parlamentario Popular y la N.º 2 de los Grupos Parlamentarios Regionalista y Socialista.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y tres votos a favor; dos abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Quedan aprobadas con treinta y tres votos a favor y dos abstenciones.

Votamos a continuación la propuesta de resolución N.º 3 de los Grupos Parlamentarios Regionalista y Socialista.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y tres a favor; dos abstenciones.



LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Quedan aprobadas con treinta y tres votos a favor y dos abstenciones.

Sometemos a votación la propuesta de resolución N.º 4 de los Grupos Parlamentarios Regionalista y Socialista.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecisiete a favor; trece en contra; cinco abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): queda aprobada con diecisiete votos a favor, trece en contra y cinco abstenciones.

Y votamos a continuación la propuesta de resolución N.º 6 de los Grupos Parlamentarios Regionalista y Socialista.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecinueve votos a favor y dieciséis en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con diecinueve votos a favor y dieciséis en contra.

Y pasamos a continuación a votar las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Popular.

Sometemos a votación en primer lugar la propuesta de resolución N.º 1.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y cuatro a favor; una abstención.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada con treinta y cuatro votos a favor y una abstención.

Sometemos a votación la propuesta de resolución N.º 2 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y dos a favor; tres en contra; dos abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada por treinta votos a favor, tres en contra y dos abstenciones.

Y pasamos a votar las propuestas de resolución 3, 4 y 7 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y tres votos a favor y dos abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Son aprobadas por treinta y tres votos a favor y dos abstenciones.

Sometemos a votación las propuestas de resolución 8 y 11 del Grupo Parlamentario Popular, con la incorporación de la enmienda transaccional propuesta por los Grupos Parlamentarios Regionalista y Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y tres votos a favor; dos abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Que son aprobadas por treinta y tres votos a favor y dos abstenciones.



Y sometemos a votación la propuesta de resolución N.º 5 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecisiete a favor; diecisiete en contra; una abstención.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Como es habitual consecuencia de la resolución de Presidencia, como no vamos a votar tres veces, pues el resultado sería que es desechada por diecisiete votos a favor, diecisiete en contra y una abstención.

Sometemos por tanto a votación la propuesta de resolución N.º 10 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

¿Resultado?

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta a favor y cinco abstenciones.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda aprobada por treinta votos a favor y cinco abstenciones.

Sometemos a votación la propuesta de resolución N.º 12 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra? No hay abstenciones, es evidente que tampoco.

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Treinta y cinco.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Es aprobada por unanimidad de los treinta y cinco Diputados y Diputadas.

Y sometemos a votación finalmente la propuesta de resolución N.º 13 del Grupo Parlamentario Popular.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

Queda aprobada por treinta cuatro votos a favor y una abstención.