

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

2.- En su caso, comparecencia del Consejero de Obras Públicas y Vivienda, ante la Comisión de Obras Públicas y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan de Explotación y Viabilidad del Puerto de Laredo, a solicitud de cuatro Diputados del Grupo Parlamentario Popular. Comisión de Obras Públicas y Vivienda. [9L/7810-0022]

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Pasamos, por lo tanto, al punto número dos.- Comparecencia del Consejero de Obras Públicas y Vivienda ante la Comisión de Obras Públicas y Vivienda a fin de informar sobre el Plan de explotación y viabilidad del Puerto de Laredo a solicitud de cuatro Diputados del Grupo Parlamentario Popular, Comisión de Obras Públicas y Vivienda.

El debate se ajustará a lo dispuesto en el artículo 186.2 del Reglamento, las intervenciones del Gobierno que están previstas en el artículo 74.

En primer término, tendrá lugar la exposición del Sr. Consejero para informar del objeto de la comparecencia por un tiempo máximo de 30 minutos.

Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenos días, muchas gracias Sr. Presidente.

Buenos días a todos los Diputados y vamos a comenzar con la exposición del Plan de explotación y viabilidad del Puerto de Laredo elaborado durante el año 2017 y previamente pues voy a ir repasando un poco los antecedentes para poder situarnos en qué momento estamos y cuáles son los antecedentes previos.

Bien, como todos saben este puerto, en la construcción del Puerto de Laredo, comenzó con su adjudicación en el año 2005, la obra comenzó en el 2006, en octubre de 2005 fue la adjudicación de un contrato de concesión de obra pública. Este contrato, como todos ustedes saben, es un tipo de contrato de que construye una obra pública pero en vez de abonarse directamente por el Gobierno, pues se abona de una forma que puede ser o mediante los ingresos de una concesión futura o de una manera mixta como fue este caso, una parte en efectivo, digamos por simplificar y otra parte mediante la explotación futura, es decir, la concesión.

Bien, pues comenzaron las obras y del proyecto inicial hubo algunas modificaciones, las cuales la más importante fue en el propio diseño del puerto, donde se modificó la situación de la dársena pesquera de tal manera que inicialmente estaba más cerca de la villa y se sacó a la zona exterior con dos ventajas, la primera la mejora del calado de los buques pesqueros y la mejor maniobrabilidad para el desarrollo de todas estas actividades, y luego por otra parte un aumento del número de atraques sobre la concesión prevista.

En fin, yo no voy a entrar en muchos detalles en cuanto a todo el proceso porque como todos ustedes saben ha sido objeto aquí de distintas comparecencias y de hecho es un proyecto, perdón, es un contrato que una vez rescindido todavía está en un periodo de recursos porque no está finalizado totalmente, si bien la liquidación se ha hecho por parte del Gobierno, todavía hay un recurso pendiente.

Bien, el puerto en su globalidad ocupa unos 193.000 metros cuadrados, que se reparten en unos 126.500 que son marítimos, donde están las dársenas deportivas, la pesquera, las recreativas y luego 67.000 metros cuadrados terrestres. Aquí se incluye en la parte exterior lo que llamamos el rompeolas o el dique de abrigo que es un dique de 730 metros de longitud y luego hay un contradique de 380 digamos en la zona de la Playa Salvé, con unas bocanetas del orden de 70 metros aproximadamente de anchura y un espigón que separa en las dos dársenas de unos 180 metros de longitud, que son las dos dársenas tanto deportiva como pesquera.

En la dársena pesquera actualmente, tiene unos 37.000 metros cuadrados y además de la lámina y de la dársena incluye una fábrica de hielo, almacén, está la cofradía de pescadores, cafetería, restaurante, zona de combustible y ahora mismo añadido también un edificio de almacenamiento y lavado de cajas.

En la zona deportiva, existe un travelift que conviene señalarlo porque luego es objeto de explotación independiente que tiene una capacidad de carga de 50 toneladas y unos 26 metros de largo por 6 de ancho.

Una marina seca, que son casi 4.000 metros cuadrados de superficie cubierta y luego un área de carena de también 3.780, casi otros 4.000 metros también de área descubierta.

El número de atraques que tenemos en explotación son 857, de estos 857 la mayor parte son los que están entre 8 y 10 metros de eslora, que es la mayor son 246; hay 155 de menos de 6 metros y por no repararles todos de gran eslora



hay 10 atraques para 20 metros y estos oscilan pues desde 2,8 de ancho hasta 6 y pico que es lo que tienen los grandes barcos.

Tenemos en la zona seca tres parcelas libres de una superficie considerable, estas tres parcelas una mide 5.900 metros, otra 3.200 y otra otros 6.000.

En el Plan de Puertos e Instalaciones, se establecen una serie de usos permitidos y usos autorizables en estas parcelas. Y en el nuevo Plan de Puertos que está también en tramitación en el Parlamento, también se propone una delimitación de las áreas cubiertas y descubiertas no está todavía en vigor.

El conjunto de las áreas descubiertas suma unos 23.000 metros y las cubiertas 63.000 metros de superficie.

Bien, de cara a la explotación es muy importante tener claro cuáles son los usos permitidos y lo que viene regulado en la Ley de Costas. En la Ley de Costas por una parte establece en su artículo 30 una serie de posibilidades que no les voy a leer, están ahí, pero sí es importante que el reglamento, en el propio reglamento de costa ajusta las determinaciones algo más y en su artículo 105 regula los usos permitidos, de tal manera que son: en la zona de servicio portuaria de los bienes de dominio público que no reúna las características del artículo tal, tal y del reglamento, además de los usos necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, se podrán permitir usos comerciales y de restauración siempre que no se perjudique el dominio público marítimo terrestre ni la actividad portuaria y se ajusten a lo establecido en el planeamiento. En todo caso, se prohíben las edificaciones destinadas a residencia o habitación.

La superficie máxima permitida que debe cumplir las condiciones anteriores debe de ser inferior al 16 por ciento de la lamina de agua, comprendida entre los diques, tiene que ser inferior al 10 por ciento de la superficie de tierra y tiene que ser inferior a 20 metros cuadrados por atraque.

Las definiciones del Plan de puertos, en los usos permitidos autorizables, en el área cubierta además de los de carácter general, tenemos usos permitidos el pesquero, el náutico deportivo, el uso de viario, transporte y comunicaciones, el uso dotacional de infraestructuras y el de espacios libres transitorios hasta la implantación de otro uso o definitivos.

En los usos autorizables, está el mixto o de almacenaje y el terciario y en los prohibidos son el uso productivo industrial y el residencial. Y en el área descubierta, al margen de los mismos, los permitidos son el del viario, transportes y comunicaciones, el de infraestructuras y el de espacios libres, eso siempre libremente.

Autorizables, uso terciario, el pesquero, el náutico deportivo y el dotacional y prohibidos, lo mismo, el productivo industrial, el productivo mixto y el residencial.

Bien, pues como decíamos la superficie del puerto completo es de 86.630, en el Plan General de Laredo de 2015 establecía unos parámetros que los voy a decir porque tiene importancia de cara a la explotación, como saben este Plan General de Ordenación Urbana fue anulado por los tribunales, es decir, que en estos momentos si vienen aquí el plan, la edificabilidad permitida en los urbanizables era de 0,74 que es la referencia que se toma para el puerto, el puerto no se rige por el Plan General de Ordenación Urbana en los usos internos de los puertos como saben tienen su propia regulación, pero ese parámetro si se tomaba de cara a la edificabilidad.

Sin embargo, hay que volver al plan vigente del 87 que permite los urbanizables programados una edificabilidad de 0,57 metros cuadrados por metro cuadrado. Por lo tanto si se aplica estos límites como no pueden superar el 10 por ciento de los 86.000 tenemos una superficie de ocupación de 8.633, como la edificabilidad es de 0 a 57 sobre el total, nos queda unos metros cuadrados edificables de 49.000 metros cuadrados. A esta edificabilidad hay que descontarle lo que ya existe, es decir, hay 3.633 de naves y almacenes, la fábrica de hielo y la cofradía 1.900, el edificio de Capitanía 473, el de la Marina Seca 3.926, el aparcamiento 4.651 y la depuradora 98.000, esto estamos hablando de un orden de unos 15.000 metros cuadrados más o menos edificados actualmente.

Bien, también como referencia es importante recordar los cánones que la concesionaria tenía que abonar, de hecho los que fue abonando a lo largo del tiempo. La concesionaria pagó como canon anual pues desde los 100.003 euros del 2010 fueron aumentando 9, 11, en el 2014, 147.000, con una actualización ciento cuarenta y... en total, por resumir del 10 al 16 se abonaron 906.000 euros, algo menos de 1.000.000 de euros en ingresos de concesión. Luego veremos que, actualmente, los ingresos son bastante superiores los que está obteniendo el propio Gobierno como ingresos en una situación que tampoco es comparable.

Bien, también hay que recordar que la liquidación que se realizó del contrato, ascendió a 12.650.000 euros y es lo que está ahora mismo, como saben ustedes, en periodo de recurso.

Bien, finalizada la obra, bueno y recibida, tienen aquí unos datos que no les voy a repetir, efectivamente sobre los edificios de la lonja, etc., lo que sí está claro son que los ingresos de las concesiones de la zona pesquera también han ido aumentando desde los 10.000 hasta los 111.000 en el 2016, y en la Cofradía pues desde 2.000 hasta 10.000 en total,

bueno también hay un edificio de cafetería, por cierto que en estos momentos va a dejar de prestarse porque ha habido una renuncia de la concesión, tenemos que volver a sacar la de la lonja nuevamente a concesión administrativa. Ya se lo digo para su información. En total, en estos momentos estábamos en unos 163.000.

Lo que sí también es importante, y aquí se recuerda, es que el valor en lonja ha ido aumentando de una manera muy importante, y de hecho, en el año 2016, se llegaron a facturar siete millones y medio de euros en la propia Cofradía. Ya no recordamos los anteriores; pero bueno, podemos decir que incluso estábamos hablando de antes de la construcción y del puerto, estábamos hablando de 300.000 euros al año. En el 2005, que es lo que tenemos aquí están en 800.000. Pero ya en los últimos años ha aumentado muy considerablemente.

Para realizar el estudio se ha hecho una comparación del estudio de mercado, de cuáles son los precios de alquiler y aquí tienen una tabla que les hemos presentado, que las tarifas del Puerto de Laredo se han ido reduciendo considerablemente sobre lo que tenía la concesionaria. Y estas tarifas son las que vienen reguladas en la Ley de Medidas Fiscales y Administrativas. Las actuales son las que están en la Ley de Presupuestos de 2018, que suponen el incremento del IPC sobre las del 2017.

Hay que recordar que en estas tarifas, todos los que las domicilien tienen descuento del 20 por ciento. Con lo cual, en la práctica, todas habría que reducirlas un 20 por ciento; porque es lo que todo el mundo que tiene un atraque permanentemente.

Y en este caso de aquí tenemos también un tipo de tarifas especiales, que son las que se han obtenido mediante concurso en la concesión administrativa del Club Náutico de Laredo. Que inicialmente comenzó con 75 atraques, pero luego se ha ido aumentando; en estos momentos estamos en 103, me parece que son 103. Ha habido dos incrementos... ¿O 113? 103, me parece que son, incremento.

Bien. Si hacemos el estudio comparativo de lo que son las tarifas de otros puertos similares, aquí hemos hecho una comparación con los puertos del cantábrico, incluso con algunos franceses. Y Laredo está entre la tercera, la cuarta, en el norte, está por detrás de Marina de Santander y del Abra de Getxo. Los más competitivos precios en Laredo están entre 14 y 15 de metros de eslora, de amplitud.

Nosotros, para realizar la explotación, además de lo que es la parte correspondiente a la lámina de aguas se han estudiado los posibles usos de la parte seca. En la parte seca, se realizó un estudio de mercado. Y de hecho, hubo un sondeo para las parcelas 2 y 3 vacantes, una de tres mil y pico metros cuadrados y otra de 6.300.

Y las conclusiones que se sacaron son que Laredo era un emplazamiento demandado para los operadores alimentarios deportivos y de restauración que buscaban buenas comunicaciones y un aparcamiento anexo. Los alimentarios, en general buscan emplazamientos en planta baja, fundamentalmente con planta baja y aparcamientos. La concesión mínima que suelen aspirar es de 30 años. O sea, que normalmente es difícil hacer autorizaciones a corto plazo para esto. Luego, los operadores de restauración con franquicias, suelen buscar lugares con gran afluencia de público. Y normalmente siempre están interesados en una segunda fase, no en la primera fase. Porque en general, el problema que tiene es que muchos pequeños negocios, incluso locales que pretenden o estarían dispuestos a entrar pero tienen muchas precauciones con respecto a la inversión inicial. Es decir, cualquier tipo de franquicia, pequeños comercios, ellos en la conclusión que tenemos es que si no hacemos una pequeña inversión, desde luego el Gobierno, es difícil que se vayan consolidando.

Nosotros hemos reservado la parcela más cercana a la zona de la marina seca, para usos náuticos y portuarios. Y luego las otras dos, sobre todo la más cercana a lo que es la villa, más bien para otro tipo de usos comerciales.

En base a experiencias similares, los de usos de alimentación, de portes y de galería comercial serían los más operativos. Y la superficie mínima que suelen solicitar son 2.600 metros; 1.600 para alimentación y 1.000 metros cuadrados para deporte. A parte de una media, todos por lo menos, más de cien plazas de aparcamiento pueden ser lo que pueden solicitar estos.

Nosotros aquí tenemos en la segunda parcela que todos tendrían ahí una copia, es la que se acerca más a la parte de la dársena deportiva, ahí, pues esta sería la que estaría destinada al ocio y a la restauración. Y ahí habría que hacer un edificio, tendrían que construir una parte.

Nosotros hemos realizado una valoración de los usos comerciales, por ejemplo, y estamos hablando de una inversión de aproximadamente un millón y medio de euros.

La rentabilidad dependerá mucho de los cumplimientos de estos operadores, sí, será considerado como razonable unos ocho o diez años para el de alimentación y unos tres o cinco para el deporte. Sobre esta parte, se hace un cálculo de un ocho por ciento de rentabilidad que viene a ser unos 120.000 euros al año lo que le correspondería.

Bien aquí tenemos un análisis de ingresos y costes y lo que hemos llegado a la conclusión es que necesitaríamos hacer unos ingresos iniciales en cuanto a edificación, tasas, licencias de un millón y medio de euros.

El canon de puertos aquí hay distintos aspectos. Por una parte está el IBI que tiene una modificación y una reducción sustancial por parte del ayuntamiento. Hay tres aspectos. Luego está el propio canon de puertos, que cuando se expropia no se cobra. Y luego está por otro lado el canon de costas. O sea, que normalmente todas estas infraestructuras a veces me he quejado y mucha gente se queja que el propio Gobierno, el propio Estado, las castiga mucho con tanto impuesto ¿no? Entonces aquí se juntaban un montón de cánones en una palabra.

Entonces el de puertos que está regulado en nuestra propia ley, tiene un canon de ocupación de 3,94 a lo que se suma que hay añadirle todo el valor de las instalaciones que se construyan que tienen un valor de un seis por ciento.

Nosotros con la Ley de 2015 utilizaron bastante estos cánones y en concreto pues siempre podemos acudir a concursos específicos para conseguir algo que será realmente competitivo.

En un estudio inicial la estimación del coste para la parcela tres y la dos, son aproximadamente 114.000 y 106.000 euros al año.

El canon de costas, también aquí tenía una particularidad, aquí tienen el resultado de estimar el ocho por ciento del valor catastral y de los beneficios y tenemos aquí un desglose de lo que tendría pagarse a Costas.

Sí, es cierto que con Costas se ha tenido para este canon ha habido una negociación importante en cuanto a las valoraciones del catastro que ha habido que pues discutir un poco y tener una serie de no digo de recursos, pero en fin alegaciones, etcétera para poder reducir la valoración catastral que en muchos aspectos pues hacía prácticamente prohibitiva.

Pero bueno, se ha conseguido algo razonable y ahora mismo pues el valor catastral que tiene influencia luego tanto en Costas como en el IBI, pues también se ha ido reduciendo.

Bien, pues este plan de viabilidad, con estos antecedentes se ha hecho de tal manera de que lógicamente y con todas las cautelas hemos establecido dos periodos e inicialmente se plantea un periodo de cuatro años de manera transitoria en que en principio la gestión integral del puerto va a corresponder al Gobierno Regional, aunque se vayan haciendo concesiones parciales como de hecho se han hecho con el Náutico, con travelift, con la zona digamos los tránsitos. Está todo incluido.

Y luego lo que es la explotación directa por medio de los medios de la Consejería.

Y luego y a se plantea ya a medio plazo de una manera muy aproximada, muy aproximada, una futura concesión de todo el resto del puerto que tendría que asumir lo actual. Entonces esto se espera de momento a que esté algo más maduro porque todavía pues no tenemos la seguridad de que a la hora de sacarlo tenga realmente licitadores.

Es cierto que estamos en conversaciones con distintos operadores y con distintos inversores. Pero no podemos en estos momentos hablar con seguridad de que podamos sacarlo directamente ya este año. Estamos en ello y yo no puedo avanzar más porque todo lo que diga pues sería prematuro.

Por lo tanto, aquí tenemos claramente el periodo transitorio. Cuáles son los objetivos. Que son lograr que la gestión del puerto deportivo se autofinancie sin que suponga una carga para la Administración. Cosa que se está logrando.

En segundo lugar, poner en valor y mejorar la imagen del puerto de Laredo. Cosa que también creo que se está consiguiendo. Y de hecho tenemos una serie de actuaciones en marcha.

Y eliminar otras situaciones irregulares que hay en el puntal de Laredo, que si bien no depende de nosotros pues de una manera indirecta, sí se está consiguiendo el que muchos de los barcos que están de una manera ilegal en la zona de las marismas se vayan pasando a un puerto.

Y luego cómo se gestionan estos objetivos. Pues con unas líneas de trabajo, que son: la gestión administrativa de los atraques permanentes, concesiones parciales de aquellos servicios que necesitan una tramitación más ágil para el usuario y que resultan incompatibles casi con una gestión administrativa, o tienen costes añadidos.

Y luego encomendar a GESVICAN, la ejecución del plan de promoción y los estudios y proyectos que mejoren la comercialización.

Todos estos son las líneas de trabajo que se están desarrollando. Yo creo que con un resultado bastante interesante.

De estos amarres, unos cuantos: 28, están reservados para la propia autoridad portuaria; otros son para tránsito de embarcaciones. Otros son para la convocatoria pública. Y luego están otros reservados para las concesiones parciales.

Todos los atraques, las altas y bajas se gestionan directamente por la Dirección General de Obras Públicas. En estos momentos había 141 atraques, a la fecha a la que se hacía esto, este documento.

Y también es cierto que estamos intentando mejorar la gestión. Porque el sistema de cobro, de tasas normalmente que está establecido en la Ley de Presupuestos, pues es muy difícil de gestionar en el día a día.

Solamente decir como título de ejemplo que si llega un barco y quiere atracar, no es como el aparcamiento que paga o saca un ticket, sino que tiene que ir al Banco, hacer un ingreso... En fin, si es extranjero tiene que aportar el DNI, ó el documento nacional... Es un poco complicado. Y en esto ahora mismo estamos todos intentando mejorar la tramitación desde el punto de vista administrativo.

La concesión parcial, efectivamente, inicialmente fue de 75. Es lo que les he dicho que actualmente está en 103. Y ha tenido dos ampliaciones. Con esto se obtienen unos ingresos de 118.000 euros, que este año superarán más de 150.000, los ingresos de esta concesión.

Y la gestión den tránsito también ha ido mejorando bastante; hay 70 atraques. El carro varadero con su travel lift paralizado y la botadura de embarcaciones también está incluido en las concesiones.

Luego tenemos las estancias en marina seca, aproximadamente 40. Les puedo decir que teníamos la última actualización, en el viejo puerto tenemos 168 atraques; en el nuevo, o en la última actualización son 128. Más 103.

En el tránsito teníamos 586 barcos que han atracado. Yo creo que esta cifra no está al día. Me parece que hemos superado las 700 estancias de tránsito este verano.

En resumen, si nosotros sumamos todas las cantidades que se han ingresado, por nuestros ingresos propios, más las concesiones del travel lift, más el puerto, más las autorizaciones que se han hecho en la lonja, incluso la carpa del verano, la concesión de la cafetería, el canon de la pesca fresca subastada, etc. Pues se han obtenido unos ingresos, en 2017, de 600.000 euros, más el IVA.

También hay que resaltar que tenemos otro bien, tenemos otra infraestructura importante, que es el aparcamiento. Tenemos un aparcamiento cerrado que tienen una capacidad de 410 plazas. En estos momentos, no lo estamos explotando directamente, lo estamos abriendo de manera gratuita al público durante los meses de junio a septiembre y los fines de semana se está abriendo. Es una medida promocional, de manera gratuita al público durante los meses de junio a septiembre y los fines de semana, se está abriendo, es una medida promocional de manera gratuita, lo cual no quiere decir que en algún momento haya que gestionarlo con un sistema de explotación, todos sabemos que los aparcamientos necesitan una maduración, y siempre me gusta recordar que cuando se abrió el aparcamiento de Torrelavega, delante del Ayuntamiento antiguo, pues la gente se paso dos años, en el aparcamiento vacío dando vueltas por Torrelavega para aparcar hasta que se acabaron dando cuenta de que el tiempo que perdían en dar vueltas, en aparcar, les hacía perder una hora y dejar el coche lejos por ahorrarse un euro o dos, y entonces poco a poco la gente se va acostumbrando y cree, y es más rentable el pagar algo que el no perder el tiempo.

Bueno también tenemos el de Castro, que también es otro buen ejemplo, el aparcamiento de Castro que también, se nos acuso de que era muy grande y que sobraba una planta ya una planta esta llena, los fines de semana están bastante ocupadas la segunda, yo el otro día fui un día laborable de invierno y tenía la primera planta prácticamente el 70 por ciento, luego quiere decir que estas cosas son infraestructuras que hay que gestionar con visión de futuro, no se puede hacer justo, y buscar la eficiencia de la inversión lógicamente.

Bueno, perdonen la digresión, se me esta acabando el tiempo. Tenemos también el tema del combustible, que es también otra pequeña autorización y en resumen a parte de todo esto, pues tenemos como promociones la creación de una pagina web que esta funcionando yo creo que una manera muy interesante, la pueden ustedes ver.

Se ha redactado otra serie de instrumentos de planificación paralelos como son, el estudio de integración puerto-ciudad donde se están haciendo algunas obras, de hecho el kiosco ya esta prácticamente acabado que se ha hecho al lado de la Capitanía, estamos preparando la construcción de una nave multiusos para dotarla este mismo año del orden con una inversión de medio millón de euros aproximadamente donde irán distintas actividades de formación, de taquillas, la nave taller.

Tenemos en marcha el plan especial de usos portuarios esperando también que se apruebe el plan de puertos también el Parlamento y yo creo que el plan de medios que se ha contratado también funciona bien, aquí tenemos las actuaciones, podíamos enseñarles a ustedes un poco, con más detalle algunos documentos que tenemos redactados, estamos intentando ver que la instalación desmontable dure un poco mas, ha funcionado muy bien este verano en cuanto

al servicio pero no ha sido nada rentable para el concesionario por desgracia porque como todos saben ha llovido muchísimo y ha tenido poco éxito pero ha funcionado bien. Ha dado muy bien servicio cuando ha estado, y de hecho con muchas actividades, yo personalmente he estado allí y me he quedado sorprendido gratamente, no el concesionario que realmente hizo una inversión y tuvo mala suerte. Voy a ir terminando.

Entonces en este desarrollo tenemos el plan de medios, tenemos el material gráfico y audiovisual necesario, las instalaciones para ferias, se han habilitado 30 aparcamientos también en la zona de la explanada próxima a la Marina Seca, tenemos un sistema de control de accesos en la dársena deportiva instalado también, ya realizado. Hay un proyecto terminado de construcción ya hecho de los aseos que no había en la Marina Seca donde ya ahora mismo pues ya tenemos más servicios, se ha colocado un cerramiento, en fin una rampa flotante nueva que nos han solicitado para usos de vela, porque pretendemos que, en fin todo vaya teniendo actividad, vaya cobrando vida y en resumen de todo esto, estamos gestionando prácticamente con el mismo personal, únicamente se ha contratado una persona nueva y tenemos luego algún contrato añadido como por ejemplo el contrato con una empresa privada de seguridad, el contrato de limpieza y luego bueno pues tenemos unos costes estimados de mantenimiento, de gastos corrientes etc.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado, Sr. Consejero, perdón, vaya finalizando

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Voy terminado ya. Y yo creo que prácticamente el resumen es que el alquiler de amarres va relativamente bien en estos momentos ya contando, claro es que hay que contar el viejo puerto que esta totalmente lleno e incluso con cola de espera, aunque muchos se están pasando de un lado a otro, pero tenemos más de 300 barcos en total, el travel life tiene una explotación de momento razonable. Pero lógicamente mientras no haya barcos grandes pues tendrá que esperar y sobre todo también tenemos mucha confianza en que la concesión del club náutico va a más tiene el doble objetivo de ir liberando el problema que tiene el club náutico con su concesión en El Puntal de Laredo y poco a poco vamos añadiendo si es cierto que los ingresos procedentes están bien. Y en nuestro plan inicial tenemos algo de retraso, lógicamente en lo que pretendíamos con los ingresos anuales que iban a corresponder al edificio multiusos que pensamos tenerlo listo para este verano y se nos va a retrasar unos meses.

Pero en conjunto los ingresos que estaban previstos, están yendo bastante bien y para la concesión integral que les he adelantado antes que en estos momentos no queremos tampoco avanzar más que nos pueda luego pues digamos tener que dar explicaciones. Si habíamos hecho una estimación muy paralela en base a los ingresos y lo que había estado dispuesto a pagar el parking de Castro, con unos ingresos y unos beneficios más o menos parecidos, un poco menores, y allí se sacó como unos diez millones de euros aproximadamente que luego el resultado final fue una concesión en que se abonaron en un pago único 9.100.000 y luego hay un pago variable y este pago variable en concreto, en este caso de Castro Urdiales, pues prácticamente están a punto ya de entrar con diez años de antelación sobre lo previsto. Porque habíamos previsto que entraríamos en ingresos variables a partir de la facturación del millón de euros, y en nuestra previsión conservadora lo habíamos puesto prácticamente a diez años y ya muy probablemente el año que viene estemos en ello.

Este es un sector digamos con mucho más riesgo, depende mucho más de la coyuntura económica y también es como hemos dicho muchas veces, tiene una demanda muy elástica. Aquí cuando va bien la coyuntura económica sube la náutica una barbaridad...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): ...cuando va mal se hunde e inmediatamente cae en picado.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Quedo a su disposición para preguntas que quieran hacerme.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Y pasamos... se abre la posibilidad de que los distintos Grupos puedan pedir una recesión para analizar la exposición implica que nos ha hecho el Consejero. ¿No? no se utiliza. Pasamos por lo tanto al turno de los distintos Grupos Parlamentarios. Tiene la palabra por un tiempo máximo compartido de diez minutos el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Bien, comenzaré yo. Creo que para comenzar Sr. Consejero tenemos que hacer un poco de historia para saber como hemos llegado hasta aquí. Es cierto que antes de construir el nuevo puerto, el antiguo puerto deportivo se encontraba al límite de capacidad y que los pesqueros la mitad de las veces varaban antes de llegar a puerto.

También creo que es evidente que eran problemas que se pudieron haber solucionado sin tener que llevar a cabo una obra de la magnitud de la efectuada.

Y mire quizá el problema no es el haberla construido sino la absoluta falta de planificación de la que se ha hecho gala.

En primer lugar un puerto que en su parte deportiva, además de 800 amarres apenas consigue ocupar el centenar de ellos pedidos por el club náutico para sus socios, los que ya había en la zona vamos.

Sin embargo se le queda pequeña la parte pesquera. Pequeña la dársena, en la costera del bonito sin ir más lejos. Pequeña la lonja, pequeños los almacenes, y ridículamente pequeña la fábrica de hielo. Una instalación nueva.

Al final lo que denota todo ello es que el puerto se hizo a golpe de ocurrencia, si no me parece imposible fallar tanto en las previsiones y en tan poco tiempo, por no hablar de que una vez iniciada la obra hubo que modificarla para aumentar la altura de los diques, porque resulta que eran pequeños. ¿no se hizo un estudio de las mareas? No lo sé. ¿quién hizo el proyecto? Esa es la pregunta.

Esto lo encarece todo como consecuencia se autoriza la concesionaria a encarecer las tarifas por un lado y se la conceden nueve años más de explotación, de 40 a 49. con este lío y otros la obra se alarga casi al doble del tiempo esperado inicial. De tres a cinco años.

Todo ello con una cuestión del estudio del impacto ambiental bueno, no sé quién lo habrá firmado pero sinceramente creo que no es lo mejor que se dedique a estos asuntos.

Usted Sr. Mazón declaró en su día que los estudios de impacto ambiental demostraban que no se perdían más de un centímetro del puntal al año. Con lo cual el restaurante Barlovento hubiera estado seguro. el caso es que debe haber pasado siglos desde aquello. El restaurante ya no está allí junto con una parte considerable de el Puntal.

Los estudios de impacto ambiental eran tan fiables, que ha habido que construir una súper duna para proteger los edificios de el Puntal, cuestión que no era un capricho del ayuntamiento, porque lo ha sufragado el Ministerio de Medio Ambiente la duna, o sea, peligro habrá.

Además, con el cambio de corrientes provocado por el nuevo puerto, el Puerto de Santoña –que debemos de tener en cuenta que es el que más volumen de pesca mueve en toda Cantabria–, se está colmatando, y perdiendo mercancía; luego hablaremos de ello que habla usted también.

Para rematar la concesionaria se declara en quiebra y pide 33 millones al Gobierno regional. El Gobierno pese a que parece ser que puede haber incumplimiento de contrato, por parte de la concesionaria en algunos puntos, le abona algo más de 12 millones y medio, para al final acabar en el juzgado igualmente; yo no sé si nos podíamos haber ahorrado esos 12 millones o no, quisiera que lo explicara después.

En definitiva, Sr. Consejero, yo no dudo que la intención inicial puede haber sido buena, pero aquí hay que hablar de la gestión y hasta el momento pésima.

Nos ha costado a los cántabros 80 millones más lo que sigue, porque se siguen invirtiendo cosas para subsanar las deficiencias del puerto.

Ahora miramos hacia delante. Primero, no sé si va a haber alguien que asuma alguna responsabilidad, he hablado antes del informe de impacto ambiental y me parece especialmente grave, o sea no sé quién le hizo. Sus consecuencias pueden ser incluso superiores a lo ya desembolsado y se pueden extender durante décadas.

Nos gustaría tener algo de información sobre el pleito que hay en marcha, nos gustaría saber si se va a aumentar el volumen del dragado para facilitar la entrada al puerto de Santoña, porque es verdad que Medio Ambiente lo tenía topado, pero supongo que habrá que modificarlo puesto que se han modificado las corrientes que colmatan toda la entrada.

Y bueno, luego vamos a hablar del plan para rentabilizar al puerto. Mire, a estas alturas los ocupantes del puerto nuevo son pocos más de los que había antes de su construcción. Usted nos ha hablado de 700 en tránsito de un día o de dos, porque hay 70 plazas para los buques en tránsito.

Luego nos ha contado una cuestión que me ha sorprendido muchísimo, nos dice que los ingresos por gestión directa son superiores a los obtenidos mediante concesión. Lo ha dicho casi al empezar su discurso, sin embargo nos cuenta que la idea es volver a optar por una concesión; no entiendo nada. Si son superiores, si es están solventando todas las dificultades que usted nos está señalando para gestionarlo directamente, hagámoslo.

Nos señala que los ingresos de la lonja han aumentado mucho en los últimos años, me gustaría que eso se hiciera teniendo en cuenta lo que haya podido perder la lonja de Santoña porque me temo que la mitad de lo que se desembarcaba en Santoña quizás se esté desembarcando en Laredo, porque no pueden llegar a tiempo.

Entonces, me gustaría conocer los datos que no los conozco.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado, finalice.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Bueno, al final creo que hablamos de una página Web y que la esperanza más sólida de sacar dinero un poco en condiciones es la del aparcamiento de automóviles, la concesión en un puerto, curioso.

De verdad no creo que haya un plan sólido para conseguir rentabilizar el puerto.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Sr. Gómez por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Gracias Sr. Presidente. Señorías. Buenos días a todos.

En primer lugar agradecer aquí la presencia del Consejero y las explicaciones que nos ha dado sobre un puerto, el de Laredo, que hemos hablado a lo largo de toda la legislatura, de hecho nada más empezar ya fue motivo de protagonismo este puerto, su gestión, el cómo ha terminado y todo lo que le rodea.

Un puerto en el que se ha invertido mucho dinero, las últimas cifras que conocemos estaban en torno a los 80 millones de euros, veremos sino son más. Ya sé que esto son como las manifestaciones depende de si lo dice el organizador o la Delegación de Gobierno; lo que pasa que en este caso lo de los 80 millones de euros me temo que se queda corto.

Un Puerto de Laredo del que el Sr. Presidente hablaba todavía en 2016, de que era un factor de desarrollo importante para esta región y que no era un aeropuerto de Castellón, que tenía futuro.

Sin embargo tres años después del comienzo de legislatura y de que usted nos comentara aquí que con la asunción por parte del Gobierno de la gestión nuevamente del puerto se iba a recuperar, y que este sector estaba en clara mejoría y que iba a ser, vamos, algo maravilloso para Cantabria con la gestión del Gobierno, pues seguimos hablando pues de escasos cientos de atraques ocupados.

Aquí sí me gustaría hacerle una pregunta, porque claro ha hablado usted de la página Web, ha hablado usted de muchas cosas, luego hablaré un poco más de la página Web y de toda la información que hay alrededor del Puerto de Laredo. Llama la atención que una cosa es dentro del Plan de Puertos incluso de la página Web del Puerto se habla de que hay 787 amarres, sin embargo en el Plan de Puertos y en los datos de GESVICAN hablan de 857 amarres en el Puerto de Laredo; no sé si se han perdido amarres por el camino o depende de la estación del año de lo que hablemos.

Pero bueno, en cualquier caso, ya digo, no voy a repetirla la historia, usted ha hablado sobre eso. Se hicieron modificaciones, en principio el puerto deportivo estaba diseñado en una parte, iba a ser más grande, perdón, al revés, el puerto pesquero iba a ser más grande, el puerto deportivo más pequeño, ustedes consideraron porque iba a ser esto ya digo el motor económico de la región que debiera ser al revés para aprovecharlo y me ha gustado mucho la frase que usted ha dicho de "con visión de futuro, pero con eficiencia".

Precisamente esta construcción, esta infraestructura, demuestra lo que es no tener visión de futuro y no tener eficiencia sobre todo; puesto que hablamos de una infraestructura, ya digo, de 800 amarres que están ocupados y debemos dar gracias poco más de 100.

Me genera serias dudas lo que usted ha explicado. Ya hablamos y no me quiero repetir de una infraestructura sobredimensionada y esto se hace a la vez que ahora mismo está teniendo protagonismo por cierto el Puerto de San Vicente, que también podemos discutir su sobredimensión o no, pero bueno, eso creo que mañana tendremos ocasión para ello.

Me gustaría que me dijera si es posible, dado que la gestión, como usted ha comentado del Puerto de Laredo pertenece al Gobierno de Cantabria, cuántos atraques se han vendido desde principio de legislatura, desde que ustedes han asumido esa gestión. ¿Cuántos se han alquilado?, nuevos hablo, porque nos habla de los tránsitos, me gustaría conocer estas cifras.

Me gustaría conocer cómo hacen ustedes seguimiento, cómo gestionan esas concesiones que se han hecho, qué seguimiento hacen de las mismas para considerar si son buenas o malas, dado que en el futuro nos ha comentado que el proyecto del Puerto de Laredo pretenden destinarlo a una concesión y que su gestión sea a través de una concesión.

Me gustaría también que me explicara cómo es posible –y el próximo pleno vamos a hablar de ello– que el hecho que las páginas web, esto al final es algo muy moderno, muy actual, pero estamos hablando de una infraestructura que vendemos al exterior, que las páginas web, tanto de puertos de Cantabria como la propia del Puerto de Laredo estén como poco desfasadas o venga la información justita.

En la de puertos de Cantabria, sin ir más lejos, cuando uno va a mirar el volumen de atraques que están ocupados en el Puerto de Laredo, se da cuenta que la información última es del 1 de abril de 2015, es decir, antes de que estuviera... y de hecho es el puerto viejo de Laredo no el nuevo del que estamos hablando, no podemos conocer exactamente cómo está esa cuestión.

Y luego ya hablaremos el próximo pleno de lo que es la traducción que se hacen de estas páginas web, que tiene su punto también incluso en la del Puerto de Laredo.

Y finalmente sobre una de las partes que me parece más importante, que es la rentabilidad. Usted ha echado números, está muy bien, ha hablado de los ingresos, me gustaría que hablara un poco más de los costes, cómo se van a financiar esos 80 millones de euros y si los incluye dentro de los beneficios y dentro de la cuenta total que hace del balance del Puerto de Laredo.

Porque para lo que son los ingresos –y voy terminando ya, Sr. Presidente– ha incluido todo, le ha faltado contabilizar las monedas que se le caen a los usuarios del bolsillo cuando van paseando por allí. De hecho estamos llegando al punto de que nos planteamos que para rentabilizar finalmente el Puerto de Laredo, pues vamos a tener que privatizar casi hasta el aire que se respira por allí. Y está muy bien, bueno o no, no está muy bien, pero usted lo...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: ...que ha hecho ha sido incluir absolutamente todo dentro de los ingresos.

Y ya digo me gustaría que me lo detallara un poco más cuál es el plan para hacer esto rentable.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias, Sr. Diputado.

Turno de palabra para el Grupo Podemos Cantabria, por un tiempo de diez minutos.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Buenos días Sr. Consejero, Director General de Obras Públicas y Jefe de Gabinete de la Consejería.

Mucho hemos hablado en..., sobre el fracasado superpuerto deportivo de Laredo. La verdad Sr. Consejero, que la obsesión que tiene este Consejero y el Partido Regionalista de Cantabria de trasladar el modelo turístico del Mediterráneo a la costa del cantábrico, como es de esperar cuando se trasladan modelos, son, como acaban siempre estas cosas, el fracaso.

Ha pasado ya siete años desde que el Gobierno inauguró el superpuerto deportivo recreativo de Laredo, que sigue, como ya ha quedado, pues lo han descrito los dos anteriores Portavoces que me han precedido, pues en un estado muy lamentable, incluso los pantalanes ya empiezan a notarse el deterioro por la falta de uso.

Con unos sobrecostes, –que antes movía la cabeza cuando lo decía el Sr. Carrancio–, con unos sobre costes del 40 por ciento, que de momento van 80.000.000 de euros, un poquito menos, 78 y que los tribunales bien es cierto y ahí me sumo a la petición que le han hecho, que nos informe de como va la situación del pleito; porque esta en los tribunales, como bien sabemos todos y dirán si este Gobierno tiene que pagar más a la UTE formada por ASCAN y FCC.

Y mire Sr. Consejero, la historia tristemente siempre se repite. Por aquel entonces, las organizaciones ecologistas que tenemos en Cantabria, también nos estaban avisando –como están haciendo ahora con otros puertos– de que esta obra iba a ocasionar problemas medioambientales. Y eso es lo que esta pasando, y ya se empieza a notar como está afectando, sí, Sr. Consejero, como está afectando a corrientes, etc., por culpa de esta estructura megalómana.

Decía por aquel entonces el Sr. Revilla, que Laredo todavía no se ha dado cuenta de la dimensión que tenía esta actuación, porque cambia radicalmente el pueblo, esto lo dijo en la inauguración. Y ¡vaya que si se ha dado cuenta el pueblo de la dimensión!, absolutamente desproporcionada y de lo que ha cambiado al pueblo, ¡vaya si lo saben!, que hace un mes pasear por allí a las seis de la tarde da miedo.

El día de su inauguración, el Sr. Presidente de Cantabria nos dijo textualmente, “hoy Laredo es mucho más Laredo, –me recuerda a frases de Rajoy, esto también hay que decirlo– y Cantabria mucho más infinita”. Y en parte estamos de acuerdo con esta frase. Y sí hoy sabemos es que la capacidad de despilfarro de dinero público de este Gobierno es infinita.

Aquel día, usted Sr. Mazón dijo que el pueblo de Laredo iba a ser referente del cantábrico. Y así es Laredo es todo un referente de cómo no se debe de hacer una obra de semejante envergadura.

Pero es más, años después de demostrarse que el superpuerto de Laredo ha sido un fracaso, el Consejero, usted, seguía defendiendo que había futuro pese a la ocupación irrisoria de los barcos en los atraques y el panorama que hay hoy en día que es desolador, por aquella zona salvo la época de verano.

Es más, al principio de esta legislatura, en esta misma Comisión, nos dijo: “no estamos ante una obra faraónica sino ante una inversión productiva y recuperable de las que hay que estar orgullosos porque tiene un futuro prometedor enorme”.

La verdad es que no le voy a juzgar como ingeniero que es usted, pero como visionario, tiene un ojo terrible ¡eh!, pero un ojo de lince.

En febrero de 2016, Sr. Consejero, el Gobierno como bien sabe tubo que pagar los 12 millones de euros que ya le han dicho y que no va a ser el último pago, seguramente y por eso me gustaría información, como ya le he dicho, sobre como esta ese tema judicial.

Y lo que me llama la atención de todas estas cifras es que aun no ha habido responsabilidad de nadie pública, nadie ha asumido las responsabilidades.

Decía usted que el súper puerto deportivo iba a ser productivo. Pues viendo el plan de explotación, permíteme que lo dude mucho, permíteme que dude mucho de esa, de que va a ser productivo. Nuevamente en octubre de 2016 dijo que con toda seguridad el puerto de Laredo se recuperará y que en el largo plazo será un hito histórico como fueron los puertos de los romanos, dijo usted.

Y la verdad Sr. Mazón que hito histórico sí ha sido, eso sí es cierto. En pocas ocasiones se han dilapidado 80.000.000 de euros y los que vengan tan rápido.

Y luego la comparativa con los puertos romanos, pues también la veo muy apropiada viendo los cálculos que se hace en el plan de explotaciones. Concretamente en el balance de explotación tendrán que pasar pues unos cuantos siglos para que se rentabilice la inversión del superpuerto de Laredo.

Nos dice que las ganancias del año 2017, –calculo que sean aproximadas cuando se hizo este Plan, en febrero de 2017– iban a ser de 175.000 euros. Luego, para este año, calcula un salto bastante considerable de 410.000 euros. Para el 2019, de 500.000, más o menos. Y luego para el 20, de 522.000 euros. Lo dicho, para hacer una amortización de 80 millones de euros iniciales, que serán más, pues van a tener que pasar unos cuantos siglos; un par de ellos aproximadamente.

En resumen, en Cantabria, nos hemos gastado por el momento como le estoy diciendo 80 millones de euros. Y por lo que parece, no serán los últimos en este superpuerto de Laredo y ni el Sr. Miguel Ángel Revilla Roiz, ni usted, siguen sin asumir responsabilidades políticas de semejante fracaso y despilfarro de dinero público, Sr. Consejero.

La verdad es que si estuviéramos, si tuviéramos una legislación como en Francia, tanto el Sr. Revilla como usted, hubiesen estado sentados en el banquillo de los acusados por despilfarrar dinero público.

Pero por suerte para ambos, Sr. Hernando, por suerte para, ambos tenemos una legislación, la que tenemos, en este país de pandereta, el despilfarro de dinero público pues no es delito; sino que parece más bien deporte nacional.

Y es aquí donde el Sr. Revilla y usted, estáis en el grupo de los grandes, en este deporte; junto con los aeropuertos sin aviones, las autopistas sin coches y las estaciones de tren, sin trenes.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Grupo Socialista, un tiempo de diez minutos.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: Gracias, Presidente. Buenos días, Señorías.

Lo primero que quiero hacer es agradecer la presencia hoy aquí del Consejero, del Sr. Mazón y de las explicaciones tan prolijas que ha realizado con respecto al puerto de Laredo y a su Plan de Viabilidad.

Hoy es la sexta vez que abordamos este tema en esta legislatura. Como no podía ser de otra manera, debido a la importancia del tema, ya que el desarrollo de esta infraestructura es vital para nuestra región.

Porque desde el Grupo Parlamentario Socialista, creemos que lo más importante es convertir esa infraestructura en algo rentable y productivo a largo plazo. Y que por fin tengamos un retorno de la inversión realizada con el dinero público. Inversión realizada con dinero de todos los cántabros y las cántabras.

Por todos los aquí presentes es sabido que el expediente que lleva a este caso se ha prolongado en el tiempo, debido también a la cantidad de litigios que se han dado a lo largo de la vida de este expediente.

Una empresa que fue concesionaria, que entró en fase de concurso de acreedores, con la problemática administrativa y jurídica que eso conlleva. Diferentes procesos jurídicos, tanto en vía contencioso-administrativa como mercantil. Incluso problemas jurídicos con la Agencia Tributaria y un sinfín de problemas que siguen abiertos.

Pero, Señorías, ante esta situación, desde el Gobierno y desde este Parlamento estamos emplazados a hablar de futuro y dejar de hablar de pasado.

Señores y señoras Diputados, lo que está claro es que a estas alturas lo que tenemos es que convertir –como he dicho antes– esta infraestructura en algo rentable y productivo, para que la inversión realizada por el Gobierno de Cantabria vuelva a repercutir en los cántabros.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista sabemos que este Gobierno está en ello. Que quiere resolverlo. Y que quiere resolverlo de la mejor manera para todos y para todas.

Señorías, desde este Grupo Parlamentario le solicitamos al Gobierno que lo haga. Que lo haga y que lo haga siempre ajustándose a la legalidad. Y si puede ser, a lo menos lesivo a las cuentas de nuestra región. Y sé, Sr. Mazón, que usted está en ésas y que va por esa senda.

Este Gobierno tiene el reto extraordinario de poner en marcha al cien por cien este puerto. Porque, Señorías, no hay otra cosa; el puerto está ahí. Con sus metros, con sus aparcamientos, con sus instalaciones, lo acaba de explicar el Consejero.

Puerto que según la Memoria Ambiental, consta: de una nave de almacenamiento, un área pesquera, un pabellón de actividad náutica-recreativa, la lonja con su ampliación. Y queremos desde el Grupo Parlamentario que estas instalaciones que han costado un dinero sean productivas y retorne ese dinero.

El Gobierno está dinamizando ya la actividad de este puerto. Y lo acaba de explicar el Sr. Consejero. Las cifras de ocupación empiezan a ser ostensiblemente mejores. También ha estado trabajando en adjudicaciones parciales para rentabilizar así la infraestructura con los pantalanes de tránsito, con la marina seca, con el área técnica, con la puesta en marcha de un plan de publicidad para captar clientes de los pantalanes –como dijo en otra intervención– de la zona vasco-francesa, que son los –digamos– usuarios naturales, por cercanía.

Y como verán, Señorías, medios se están poniendo para conseguir –como he dicho anteriormente– obtener esa rentabilidad y esos beneficios de las instalaciones y de los espacios portuarios del puerto de Laredo.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista vamos a quedarnos con la predisposición que tiene este Gobierno a trabajar desde otra óptica este asunto. Vamos a impulsar la acción de este Gobierno para que formule y busque la mejor solución para el puerto de Laredo, que no es otra que el mejor plan de explotación y viabilidad para este puerto, para conseguir como he dicho a anteriormente los máximos beneficios de las instalaciones y de los espacios portuarios.

Señorías, voy terminando. El Sr. Consejero, en toda su intervención ha realizado el expediente a lo largo de esa legislatura que le ha tocado y ha mostrado la voluntad de resolver este conflicto. Y ahí es donde nos vamos a quedar en el Grupo Parlamentario Socialista, en el optimismo de que este proyecto al final llegue a buen puerto.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias, Sra. Diputada.

Turno para el Grupo Regionalista. También por un tiempo de diez minutos.

EL SR. SAINZ RUIZ: Buenos días. Gracias, Sr. Presidente.

Gracias, Sr. Consejero, por comparecer en esta Comisión y los altos cargos de su Consejería que le acompañan.

Durante este último tiempo estuve leyendo detalladamente una parte de la ingente formación que ha generado el puerto de Laredo.

Desde que se contrata su concesión, por parte del Gobierno de Cantabria, en diciembre de 2005 hasta nuestros días, en especial los Diarios de Sesiones de esta Cámara, así como el plan de explotación y de habilidad, presentado el pasado mes de febrero de 2017. Y el posterior estudio de integración, puerto-ciudad, realizado en mayo de este año, entre otros documentos.

Evidentemente, no toda la documentación; porque en el 2011 ya obraban en la Consejería de Obras Públicas más de seis tomos donde se recogían las diferentes vicisitudes que ha atravesado este proyecto. A mi entender, clave y de gran importancia para este sector en Cantabria.

Por lo tanto y dada esta cantidad de información y explicaciones dadas durante todos estos años, por una parte. Y por otra, me voy a referir ahora a las que realizó el Sr. Consejero, en la legislatura anterior, el 2 de febrero de 2015; el Sr. Rodríguez Argüeso, explicó en el salón de plenos durante más de media hora, las diversas situaciones por las que había pasado el puerto de Laredo. Creo que de alguna manera hemos llegado a una situación donde ya no podemos seguir mirando para atrás.

A mi entender, creo –sin ánimo de ofender– que el Partido Popular desaprovechó una oportunidad única en el año 2011, cuando asume el poder, no dando la continuidad que merecía una inversión de estas características y que desde entonces arrastramos durante anualidades, una situación que no es para nada la ideal ni la deseada por nadie.

También entiendo la coyuntura económica por la que pasó el Sr. Rodríguez Argüeso durante su Gobierno, que seguramente no ha sido nada fácil. Pero también es verdad que se podían haber hecho las cosas mucho mejor, sobre todo por parte de la comercialización y la creación de una marca e identidad del puerto de Laredo, que fuera realmente atractiva, no solo para rentabilizar los ataques, sino también para posicionarse como lugar de referencia náutica con el norte de España. Con el gran valor añadido que seguramente hubiera tenido para la villa pejina.

Y es por eso que nosotros hemos vuelto al Gobierno de la mano del Sr. Consejero de Obras Públicas, se ha vuelto a dar un nuevo impulso a este puerto, dotándole de una identidad propia, en un marco de referencia histórica que nos remonta a los albores de esta villa y su actividad pesquera. Y donde se contempla la integración del puerto como eje fundamental de la actividad socio económica del pueblo.

Precisamente y dentro de ese impulso se encuentran las actuaciones que se van a desarrollar dentro del Plan de Puertos de Cantabria 2014-2020 y también el estudio realizado para la integración del puerto ciudad, donde se recogen las necesidades actuales, las actuaciones orientadas a promover el respaldo social y la imagen pública proporcional, que los vecinos y turistas puedan hacer vida dentro del puerto creado, creando espacios para la convivencia, así como una valoración económica de las necesidades y un calendario de actuaciones a desarrollar hasta el año 2020.

Por otra parte, el plan de viabilidad contempla un estudio de un marco basado en otros puertos similares..., de similares tamaños, como puede ser del arco atlántico, donde se trabaja bajo estas referencias para fijar las cuantías de alquiler mensuales y diarias. Asimismo incluyen los pasos que se han dado para la promoción y dinamización y sobre todo la fijación del periodo transitorio, donde la gestión del puerto deportivo se autofinancie, sin que suponga ninguna carga para la Administración; entre otros varios apartados que están a disposición de todos aquellos que quieran consultarlo.

Por todo ello, y creo que después de todo lo explicado, podemos observar que este tema muy complejo que ha generado mucha información, cerca de 13 gigas de información, por lo que entrar al detalle ahora sería una tarea cuanto menos ardua y que no nos podemos permitir perder más el tiempo.

Creo sinceramente que es el momento de apostar por el trabajo que se ha hecho en estos últimos meses. Y por eso mismo espero que lo apoyen, porque supondrá sin duda un acicate para el Gobierno, saber que todos queremos que el puerto de Laredo salga adelante.

Se convierta en un motor económico y productivo, no nos cueste dinero a los cántabros y empiece a revertir, como ya lo ha hecho en la zona náutico pesquera los beneficios que se esperan del alquiler e inversión pública de esta envergadura.

Voy terminando. Como pueden observar sus Señorías en este tema en el cual no podemos perder un minuto más, especialmente los vecinos que son el soporte del tejido económico de Laredo y sus alrededores, esto que hoy tenemos delante es mirar al futuro por buen camino.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Diputado.

(Desconexión de micrófonos)

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias Sr. Presidente.

Agradecer la comparecencia del Sr. Consejero y el Director General y el Jefe de Gabinete aquí.

Se lo voy a decir de verdad sin acritud pero con una tristeza impresionante, tener que escuchar hoy esto en esta tribuna, sobre todo en esta Comisión Sr. Consejero.

Que esta Comunidad Autónoma haya dedicado tantos recursos económicos de todos los cántabros para tener un Gobierno, que traiga este plan de explotación y viabilidad del Puerto de Laredo, se me cae la cara de vergüenza.

Y sobre todo pido un poco de vergüenza a los del Partido Regionalista cuando hablen de lo que se hizo en el 2011, pero si quieren volvemos a hablar aquí, que hablan muchos, nos queda hablar mucho de Laredo todavía.

Miren, nosotros solicitamos la comparecencia el 17 de mayo y se produce hoy, muy bien.

Por unanimidad, por unanimidad se había aprobado en esta Cámara, que se remitiese antes de junio de 2016 un Plan de explotación y viabilidad, en el cual el acta de recepción de la liquidación de la concesión del contrato a Marina de Laredo, se produce el 26 de octubre –creo– del año 2016. Por eso se pidió el Plan de explotación y viabilidad.

¿Cuánto han tardado en hacer el plan de explotación y viabilidad?, diecisiete meses, diecisiete meses ¿Ustedes creen que en diecisiete meses se puede hacer esto, que se nos ha remitido a esta Cámara, lo que ha leído usted Sr. Consejero? ¡Esto diecisiete meses!

Ahora vamos a hablar de él, porque no se le olvide una cosa Sr. Consejero, usted fue antes de las elecciones a Laredo y dijo que con este puerto de Laredo se iba a acabar el paro en Laredo. A día de hoy en diciembre de 2017 hay 854 parados. En el Plan de explotación suyo hay una persona. Personal, uno.

Sí, sí, todas las concesiones de Marina de Laredo de la marina seca que se produzca, no lo que estaba construido, de lo otro, es gracias, gracias a la reforma de la Ley de Costas y del reglamento de la Ley de Costas. Y por eso se puede poner y hablar de alimentación, de deportes y de restauración. Gracias a eso.

Pero vamos a ver, vamos a ver, según el plan de explotación igual se acaba con el paro de Laredo. Ahora lo vamos a hablar, lo vamos a hablar.

Es decir, ustedes creen que para hacer este plan, diecisiete meses. Mire, hacen un plan de explotación, hay un puerto de Laredo que es este, éste puerto deportivo del que se habla aquí que tiene 857 atraques. Y hay pegado otro puerto, el antiguo, que tiene 168 y que está lleno.

¿Ustedes creen que en un Plan de explotación de viabilidad del puerto de Laredo no se habla ni siquiera del puerto viejo?, ¿no hay que buscar un plan de explotación de todo el puerto unido?, ¿de todo el puerto unido? Es una cosa que nunca entendí, que se hacía un puerto con concesión privada, pegado a un puerto público en esta Comunidad Autónoma.

Ahora que lo tiene todo gestionado el Gobierno ¡no aparece por ningún sitio ningún análisis, ningún análisis de futuro de explotación de todo el puerto unido!

En el plan de explotación no aparece en ningún sitio que se va a hacer con el edificio de Capitanía. En el plan de explotación no aparece en ningún sitio que se va a hacer con el parking que está hecho de 400 plazas. En ninguna hoja dice que se va a hacer con eso.

Y dicen: ¡eh! se está haciendo ya el plan de integración, puerto ciudad. Por cierto que no se ha remitido ni para discusión del Ayuntamiento de Laredo.

Claro y vamos, vamos, vamos, el comentario general del ayuntamiento de Laredo, porque dice usted que va mucho al puerto, ¿va usted a Laredo? Porque el comentario general de Laredo dice, futuro del plan de explotaciones es hacer un kiosco y dos baños públicos.

¿Qué es lo que están haciendo?, ¿dónde? En la primera parcela más cerca del pueblo, donde se supone, donde se supone que la explotación de cualquier tema sería la mejor en un futuro. En la primera parcela. Por cierto, además creo recordar que esta parcela, creo recordar que esta parcela solo tiene canon para el Gobierno de Cantabria y no canon para Costas; que por lo tanto, saldrá más barato cualquier construcción en ella, pero aclárelo a ver.

Aquí es donde solo hay que pagar un canon hacen baños públicos y un kiosco. Aquí, ¿así quiere usted acabar con el paro en Laredo?

Mire Sr. Consejero usted plantean aquí un plan, balance de explotación hasta 2020. Ingresos, no se nos olvide, ingresos para el 2020, 600.000 euros. 600.000. Si quitan la concesión que pone aquí de parcelas que eso es gracias a la reforma de costas, son 423.000; 423.000 plantean ustedes para el año, para el año 2020. Para el año 2018, 450.000, si quita las concesiones, porque eso Marina Laredo no lo tenía, Marina Laredo en la concesión no lo tenía. Ellos no podían explotar la parcela marina seca, porque eso era del Gobierno del Cantabria. Si quitan los 88.000 para el año 2018, pues trescientos y pico mil euros de ingresos.

¿Sabe usted la cuenta de compensación que quería usted aprobar y que aprobaron en el Gobierno en abril de 2011, justo antes de las elecciones? ¡Justo antes de las elecciones!, que luego los tribunales dijeron que era lesivo para los intereses de Cantabria, Sr. Portavoz del Grupo Regionalista, lesivo para los intereses de Cantabria.

¿Sabe usted lo que aprobó? Mire, aprobó que en el año 2016-2017, los ingresos de explotación solo de Marina de Laredo iban a ser 4.854.000. Pero ¡claro!, esos eran los ingresos de explotación que iba a tener marina de Laredo, sin marina seca. Y usted le iba a dar, el Gobierno de Cantabria, los cántabros le tenían que dar encima, encima, en el año 2017, 1.187.000 euros porque los ingresos necesarios, necesarios, para amortizar, se supone los 12.000.000 que le ha pagado usted de más, que se le han pagado los 12.000.000 para amortizar eso, ingreso necesario eran 6.000.000 de euros y usted plantea para el año 2020, los ingresos por explotación usted aprobó que eran 4.139.000, le daba encima una subvención o un préstamo entonces que se iba a perder obviamente, de 2.347.000 porque decía que los ingresos necesarios eran 6.455.000 estos son papeles oficiales que han sido presentados en la Consejería de Obras Públicas y por los cuales el 29 de abril del 2011, el Gobierno de Cantabria presidido por el Sr. Revilla y el Sr. Mazón aprobaron esta cuenta de compensación, en el que había que darles un préstamo de veintitantos millones en 15 años, y decían que los ingresos necesarios para el año 2020 eran 6.000.000 y usted plantea... (risas)... con marina se cae todo plantea unos ingresos de 600.000, bueno esto, usted, antes, ¿ahora que hace? ¿me puede decir ahora que hace? Explíquese a los cántabros.

Usted planteaba darle dos millones y pico de euros a una empresa privada por una concesión en el año 2020 porque decía que los ingresos necesarios, los ingresos necesarios eran seis millones y pico y usted plantea ahora unos ingresos de 600.000, que si le quitan a Marina Seca son 423.000, yo de verdad ¿se va a mantener sentado ahí? ¿va a contestar? Porque es que sin acritud ¿pero esto como se puede plantear así? ¿cómo se le puede decir...? vamos a ver Sr. Consejero, ustedes hablan de una posible nueva concesión ¿no? En el 2015 le dice aquí todos los Grupos Parlamentarios que haga un plan de explotación para junio de 2016, le acaba en febrero de 2017, tarda 17 meses y cuando hace el plan de explotación ustedes ya han concesionado varios temas. Han concesionado tránsitos, han concesionado el Club Marítimo 75 atraques y han concesionado el travelift, vamos a ver

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¿Cómo es posible...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Vaya finalizando, Sr. Diputado

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¿Cómo es posible que cuando hagan el plan de explotación ustedes ya hayan hecho concesiones parciales? Eso significa que no tienen rumbo ninguno, que van a la deriva y que van a golpe de timón y encima ¿cómo se puede hacer unas concesiones a siete años y otros a tres? Pero qué gestión global esta usted haciendo, están ustedes haciendo, están destrozando el Puerto de Laredo, están destrozando la capacidad de gestión para obtener algo de rentabilidad positiva del Puerto de Laredo, lo están destrozando con esta gestión, se lo digo de verdad Sr. Consejero, ¿cómo puede plantear usted, decir a los cántabros, que planteaba usted en el 2011 darle 2.000.000 a tal, que se necesitaban 6.000.000 de ingresos y ahora plantear 400.000? ¿cómo se puede traer este plan de explotación aquí?

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado se le ha agotado el tiempo

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Que por cierto llevo esperando desde mayo para poder explicarlo ¿pero como se puede traer aquí, pero vamos a hablar de Laredo, y mucho, como no vamos a hablar de Laredo, si se ha aprobado darle 12.000.000 a una concesionaria privada para resolver la RPA y el informe esta hecho por una empresa privada

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: No hay ningún informe de la empresa, de ningún (...) público...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ...valorando la RPA

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): ...que hablaremos de Laredo cuando usted quiera pero hoy se le ha agotado el tiempo

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Muchas gracias, Sr. Presidente

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Para finalizar el turno de intervenciones tiene el Sr. Consejero un tiempo de 30 minutos.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Pues muchas gracias a todos los Portavoces.

Esta claro que hay opiniones interesantes, siempre se aprende algo pero en general yo creo que en esta comparecencia mía, sus intervenciones van precisamente en lo contrario de lo que es el sentir personal y que lo ha resumido muy bien el Portavoz del Partido Regionalista, que estamos hablando de que hay que mirar para el futuro, estamos hablando de un plan de viabilidad porque la mayor parte de los que han estado ustedes hablando antes se han dedicado a hablar del pasado, han estado recordando el pasado y esto es un plan de viabilidad y de explotación, o sea que yo creo que tenemos que estar aquí en este caso.

Y voy a empezar brevemente intentado hacer algunos comentarios sobre lo que han dicho a cada uno.

Al Sr. Carrancio, por cierto se ha ido ¿verdad? Pero bueno, dice que ha habido una falta de planificación, realmente vamos a ver, hubo una planificación extraordinaria. Cuando esto se sacó a concesión hubo unos estudios previos completísimos y que en los concursos además, las propias empresas que participaron, y licitadoras, todas exponían su propia planificación, completa. Otra cosa es que la realidad no haya coincidido como todos sabemos, en este caso, pero no quiere decir que no hubiera una planificación.

Hubo una planificación completa, completa, por parte del Gobierno y por parte de los licitadores.

Sí es cierto que él ha dicho cosas que no son nada ciertas ¿no?, el tiempo que se perdió muchas veces, gran parte fue debido a los temporales, que por cierto no costaron dinero a las arcas públicas, el tema de los temporales.

Pero luego hay una cosa que me preocupa que hay una música que suena continuamente y además la repite este Portavoz, y otros de otros Portavoces, y yo quiero dejarlo muy claro porque había una frase que no quiero decir quien fue el autor, que decía que una mentira repetida mil veces se convierte en verdad.

Bien, vamos a ver, El Puntal del Puerto de Laredo y lo que está pasando en la costa no tiene nada que ver con el puerto. Absolutamente nada, por mucho que ustedes lo repitan y por mucho que lo quiera decir gente interesada.

No sé si ha leído precisamente este fin de semana una entrevista con el profesor Cesar Vidal del Instituto de Hidráulica Ambiental que es de los que más saben de todo esto y que son los que más conocimiento tienen de causa, y explica los movimientos que se están desarrollando en El Puntal fundamentalmente dice claramente que no tiene nada que ver con el puerto.

Y cualquiera que se acerque allí y lo vea, casi que hasta con sentido común lo puede ver que no puede tener influencia en esas corrientes. Pero es que además establece bastante con claridad cuales son los movimientos que están influyendo que son la recuperación de marismas y el flujo de mareas de subida y bajada que están influyendo.

Y yo he demostrado, pero da igual que lo diga porque no se puede razonar, cuales son los movimientos de El Puntal desde el año 93 con su línea. Eso lo tenemos en nuestros estudios, desde el año 93 sabe como va girando.

No quiero hacer más hincapié en el asunto pero solamente que ya que se repite tantas veces la mentira hay que repetir unas cuantas veces la verdad. La línea de atraques se viene moviendo desde antes. Los estudios claramente dicen que no tiene nada que ver. Sí ha tenido posiblemente algo que ver la gran duna que hizo costas y que luego se volvió al agua con aportes de arena desde fuera, lo mismo que no tiene nada que ver con el Puerto de Laredo la mayor parte de los destrozos y pérdida de arena que ha habido en montones, numerosas playas de todo el Cantábrico. Peor aún, donde no hay Puerto de Laredo. Pero vayan ustedes a la costa asturiana por ejemplo y revisen, por donde es más cerca el Puerto de Laredo no creo que tenga influencia. Mucho peor.

Por lo tanto yo lo voy a volver a repetir, no tiene nada que ver el impacto, el informe de impacto ambiental no tiene nada que ver con esto, que digan que ha habido playas, en fin. Lo repito, eso son conversaciones de café; de gente además, hay veces interesada, interesada hasta en buscar responsables por otros motivos, pero los que saben lo han dicho y los que no saben hablan. Por lo tanto repito, el Puerto de Laredo no tiene ninguna influencia en El Puntal.

Segunda cosa que también están repitiendo aquí ustedes entre todos varias veces y no entiendo porqué. Todos hablan de una inversión de 80 millones del Gobierno de Cantabria. Yo no sé de donde sacan la cifra. El Gobierno de



Cantabria que yo sepa ha pagado 45 más doce, doce y medio. Suman 57, 57 millones, de los cuales, la concesión, 45 más 7 en lo que es el puerto. Si es verdad que ha habido algunas instalaciones. Bien descontando. Pero esas instalaciones no es lo que estamos hablando. Pero luego esos 80, esos 80 que no sé donde los sacan, de estos 57 para la explotación, hemos recuperado por lo menos ya más de un millón de ingresos de cánones, más lo que hemos obtenido estos años también de ingresos. Luego se reduce.

Pero hay otra mentira más que hay que repetir. Estos no es la inversión del puerto deportivo, esto es la inversión del puerto completo, donde hay una dársena pesquera, que tiene un gran uso y que está atrayendo flota y pesca no de Santoña, que mantiene sus números, sino son barcos la mayor parte del País Vasco; que encuentran unas condiciones de navegabilidad y entrada muy favorables y no tienen que ir a Hondarribia o Somorrostro, o donde sea, a descargar; sino que descargan aquí.

Por lo tanto, ese dinero hay que repartirlo entre la dársena pesquera, el uso pesquero y el puerto deportivo.

Y luego ya voy también a completar un poco el esquema de lo que hablan, de lo que dicen de Laredo. En Laredo, tal parece que la gente está pues... no sé, muy disgustada con el puerto. Ustedes no van allí, que yo sepa, la gente de Laredo está encantada con el puerto, o sea, en Laredo, la gente está encantada.

O sea, porque aquí alguien ha dicho que en Laredo desde luego están muy disgustados. No, es que claro, es que hay algunos que se disgustan por todo. Se disgustan por todo. Son cuatro. El otro día, nos decían que con la zona de atraques de San Vicente de la Barquera, íbamos a destrozar los valores naturales de las marismas de la ría y del Parque de Oyambre.

Claro, yo le decía a alguien, decía bueno, pues si usted está pensando que esto está destrozando todos los valores de la ría, todos los valores de las playas, del Parque de Oyambre, pues tiene un problema. ¡claro!.

Ahora, repetimos el eslogan macropuerto. Vale. Repetimos el eslogan puntal de Laredo. Vale. Repetimos el eslogan de 80 millones para los barcos deportivos. Vale. Todo mentira. Todo mentira.

Y precisamente la mayor inversión está casi en el dique de abrigo, que es lo que protege fundamentalmente la dársena pesquera.

Por lo tanto, ni ese dinero está malgastado, ni esas cifras son reales, ni los efectos que está teniendo el puerto sobre lo que están ustedes diciendo es real.

Lo mismo que tampoco es real lo que me dicen sobre el dragado de Santoña, porque el dragado de Santoña está funcionando perfectamente. Y la gente está encantada con los dragados que estamos haciendo y además en doble temporada.

Voy a ir contestando... también alguien ha dicho que la concesión, que por qué si íbamos a obtener una serie de ingresos estábamos pretendiendo una concesión global, a 30 años vista. Bueno, eso es obvio por qué lo hacemos. Lo queremos hacer porque queremos capitalizar la inversión y recuperar la inversión y no a medio plazo. Es una cuestión de filosofía política ¿no?

Hay gente que pretende a lo mejor, o prefiere, que no digo que no, pues lo mejor tener ingresos todos los años y otros ingresos de golpe. Lo que nos pasó en Castro Urdiales.

En Castro Urdiales, nosotros teníamos unos ingresos decentes, buenos ingresos y podíamos ir obteniendo ingresos de medio millón de beneficio todos los años ¿de acuerdo?, vale. Pero el dinero que se ha ofertado en una sola vez, son 9.100.000, y en esos momentos para las arcas públicas era mejor tener ingresos que no tenerlos, a medio plazo.

Pero desde el punto de vista económico, las cifras son equivalentes, porque escoger los ingresos a largo plazo, hacer un cálculo del valor actual y hay que valorarlo; sino, a lo mejor tendríamos que tener déficit o deuda y se pagaría de otra manera.

Creo que esto lo puede entender especialmente la Diputada que aquí asiste. El dinero a medio plazo o digamos periódicamente o el inicial, pues tiene una equivalencia.

Bien, me preguntaba: que cuántos atraques tenemos realmente. Bueno, ya lo he dicho, aproximadamente. El Portavoz de Ciudadanos; en estos momentos hemos tenido unos, por el verano, 438 barcos en total. Y permanentes ahora, en invierno habrá 360, contando todos.

Y en cuanto a los costes, están bastante ajustados a la planificación. Estamos hablando; si cogemos las cifras de 2017, que son bastante reales; podemos hablar de unos costes de unos 200.000 euros. Eso va variando, en total, contando todo lo que hay.

Claro, Podemos dice que el Partido Regionalista tiene una obsesión con el modelo mediterráneo, el modelo productivo. No. Nosotros, con el mediterráneo no tenemos ninguna obsesión. Nosotros estamos en el cantábrico y en el cantábrico... no, no, en el cantábrico hay una serie de puertos; y usted se va al País Vasco y se va al puerto de Guetxo... o bueno, varios puertos, incluso en algunos grandes puertos, no tan grandes como este, pero hay puertos en todo el Cantábrico, más grandes, más pequeños, en Llanes está metido en la ría.

Pero en el Atlántico en Francia tiene una industria, una industria náutica extraordinaria. Usted se coge todas las Landas y usted empieza por todos los puertos de San Juan de Luz hasta La Rochelle y tal y estamos en el Atlántico y ahí el mar azota tanto como aquí si no más; con lo cual el modelo no es que estemos copiando al Mediterráneo, lo que estamos viendo es que aquí hay un nicho de..., económico (murmullos), ¿eh?, hay un nicho y que hay que desarrollar y que con el tiempo acabará funcionando.

De hecho este sector está muy relacionado con el nivel de vida, o sea a medida que aumenta el nivel de vida, pues parece que tiene más, más éxito, independientemente que ya he dicho antes que la..., no me acuerdo ahora, bueno que tiene ver con el periodo de maduración.

Bien. Pasamos a otra pregunta importante que me está haciendo que es el pleito, el pleito que hay que cómo va. Le hemos dicho ahora mismo que no hay novedades.

Todos sabemos, porque se ha hecho públicamente que hubo una liquidación de un contrato, no una RPA, como dice el Sr. Rodríguez, huimos siempre de la palabra RPA, la responsabilidad patrimonial de la Administración es otra cosa, que es precisamente lo que pretenden los que reclaman.

Los que pretenden que reclaman pretenden que estos sea una responsabilidad patrimonial de la Administración. La responsabilidad patrimonial de la Administración está muy tasada para otros casos, para otros casos del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos. Esto es una liquidación por una resolución de un contrato.

Por eso yo siempre lo quito. Nunca digamos responsabilidad patrimonial de la Administración, que tiene otras connotaciones.

Por cierto, que se lo tengo que decir al Sr. Ministro también de paso, que el otro día lo dijo aquí hablando de las radiales, ¡eh! Que para defender los intereses públicos hay que tenerlo claro el concepto.

Bien. El pleito, está ahora mismo en el Contencioso, han hecho un recurso, han presentado una demanda; esa demanda está contestada y hemos hecho la contestación a la demanda, se ha terminado en yo creo que en este mes se acabaron los plazos. Y ahora en estos momentos está en la Sala. Hay una reclamación de 31 millones me parece, aproximadamente por parte de la empresa frente a los doce y medio que nosotros hemos abonado y que hemos defendido. Entonces, en estos momentos ya no puedo decir más que cómo va ¡eh!

Pero, sí quiero decir una cosa, no ha causado problemas medioambientales el puerto de Laredo, no ha causado problemas medioambientales. A uno le puede gustar el impacto visual más o menos, pero no ha causado ningún problema medioambiental.

Y luego claro, están exigiendo responsabilidades. Yo, no sé si están pidiendo que yo dimita, ¿no? o que lo pague de mi bolsillo, no sé a qué se refieren. Pero le voy a decir una cosa, esto es una infraestructura aprobada por todos los organismos, aprobada en los planes, aprobada por el Gobierno y no solamente no es que hay una responsabilidad económica es que esto fue motivo de un concurso público.

Los concursos públicos, a no ser que usted piense que estaba amañado, cosa que espero que no piense, de hecho en la adjudicación había quienes querían..., en fin, hubo que hacer un concurso público, adjudicado estrictamente, estrictamente, con aclaraciones desde el principio, luego por lo tanto, no sé qué tipo de responsabilidad usted busca; si era una infraestructura que estaba prevista en los órganos que tienen que prever las infraestructuras y estaba desarrollada correctamente.

Ahora ¿qué haya salido mal?, mire, le voy a decir una cosa, al que peor le ha salido ha sido a la concesionaria, que... (murmullos)..., no que la concesionaria le ha salido mal porque construcciones Ruiz Ventura ha hecho unos cálculos y en fin, pregúnteselo a ellos, yo no le sé, ellos desde luego se quejan mucho ¡eh!

(Murmullos)

EL SR. IGUAL ORTIZ: Eso sí me lo creo.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): ¿Eh?

EL SR. IGUAL ORTIZ: Eso sí me lo creo.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bueno, aquí cada uno puede tener su opinión. Si en este caso... en fin. Y se puede repetir eslóganes, otro eslogan más, ¿no?, otro eslogan más, "pelotazo". Bueno, me río yo, desde luego no quisiera yo esos pelotazos ¿no?, que te fallan todas las previsiones.

Y, en fin, bueno por cierto, no le he dado las gracias a la Portavoz que comprende muy bien el esfuerzo que estamos haciendo y el interés que tenemos por sacar adelante una realidad que está ahí y que tiene, y que tiene futuro, por lo tanto, pues muchas gracias por su apoyo, lo mismo que al Portavoz de esto.

Y al Sr. Rodríguez Argueso, yo la verdad, es que, claro me dice que no sabe como traigo esto aquí. Esto realmente es el resumen, pero tiene mucho trabajo detrás, y hay muchos otros documentos detrás de este realizados.

Lo que nosotros tampoco queremos es traer aquí algo irreal y un tocho, esto esta muy resumido, esta muy equilibrado con los resultados y no hace falta mas, pero también es cierto que nosotros estamos desarrollando una gestión posibilista y cuando estamos viendo las ocasiones, pues las aprovechamos y si podemos llegar a un acuerdo con el club Náutico de Laredo para que solicite una concesión, ellos lo hacen, lógicamente luego hay que seguir el procedimiento por si hay alguien que quiere competir con ellos que también es posible, pero nosotros como esto lo estamos viendo en el día a día, pues por eso hemos diseñado concesiones parciales que se podrían asumir en una concesión global porque solamente hay que decir cuando hagas una concesión global que tiene que hacerse cargo de las concesiones parciales al plazo que sean, a lo mejor hay algunas que son a tres años y otras a cinco o a siete, pero nosotros tenemos que ver las que son eso.

Pero este.... Sr. Rodríguez, vamos a ver. Usted aquí en este tema del puerto de Laredo tendría que estar un poco callado, si, porque usted estuvo cuatro años gobernando y lo único que hizo fue ponerle pegas, desde que llegó, no sé por qué razón ustedes tenían metido entre ceja y ceja el puerto de Laredo y entonces fueron siempre a por todos los documentos que teníamos en marcha. Nosotros estábamos intentando paliar una situación que se venia digamos ver, se veía que iba a ir a peor.

Pero ustedes desde el primer momento no colaboraron con la concesionaria, no colaboraron con el desarrollo del puerto, lo único que hicieron fue, boicotearlo si se me permite casi la palabra, porque cuando hemos llegado yo me estaban contando lo que había pasado, es que había sido verdaderamente lamentable y usted ahora cuando saca todas estas cifras, saca cifras antiguas, nosotros estamos hablando de cifras realistas, me habla de unos millones de no se que, pues todo eso, eran las cifras del momento. Ahora mismo estamos hablando del futuro y usted parece que quiere hablar del pasado, pues si quiere hablar del pasado tenemos que hablar de sus cuatro años ¿qué hizo usted en sus cuatro años? Pues nada, nada, ir llevando a la quiebra a la empresa en pleitos continuos, todo contenciosos y efectivamente al final acabaron

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): A ver, Sr. Diputado

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Acabaron ganando

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado, escuchen las explicaciones del Consejero.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Acabaron ganando un contencioso porque hubo un cambio de sala, pero con un antecedente en el que cambian de criterio, pero bueno eso no tenia importancia porque si realmente lo importante era que ustedes podían haber colaborado, ustedes podían haber intentado echar una mano, porque lo mismo que se echa una mano a Sniace o se echa una mano a Altos Hornos de Vizcaya o ¿cómo se llama la de Reinosa? Bueno, a Sidenor, pues nosotros estábamos intentando echar una mano a una empresa que había invertido mucho dinero y que tenia futuro y de hecho el futuro esta ahí pendiente, el presente también, el presente esta ahí. Tenemos un puerto pesquero que tiene éxito, que factura 7.000.000 de euros al año cuando antes estaba en menos de 1.000.000. La lonja factura más de 7.000.000, cinco, seis, siete, eso es un éxito.

Tenemos 400 barcos, con lo cual cada vez tenemos más barcos. La infraestructura tiene que ser eficiente, pero como comprenderá si tenemos que hacer una protección yo no voy a gastarme, no sé, una cantidad importante de dinero en un gran dique y luego meter cien atraques porque según esa teoría me iba a salir el atraque a millón, se dimensiona para el futuro, se dimensiona para el futuro, y vuelvo al ejemplo, cuando el Sr. Rodríguez criticaba el parking de Castro dijo, tenfais que haber hecho una planta, no, es que estudiamos los costes de una planta y de dos plantas, y resulta que el coste marginal de hacer dos plantas resultaba muy interesante y sabíamos que esto no le íbamos a llenar el primer año, la primera planta, pero ya esta llena y ahora mismo pues le queda mucha vida, la segunda planta del parking de Castro que

fue muy criticada, también fue muy criticada y se recuperó la inversión totalmente, con los ingresos y luego con la capitalización, bueno.

Yo sé que este caso es diferente, sé que no estamos hablando de una demanda que se ha ido consolidando tanto, en Castro también ha habido que ir consolidando esa demanda, pero aquí con el tiempo se acabará consolidando. Y por lo tanto nosotros tenemos un plan de viabilidad que es realista, que es posibilista y que es flexible, porque esto es un plan. Y por lo tanto iremos adaptándonos a la que sea la realidad.

Y este mismo año también vamos a ver novedades en la explotación y vamos a ver cómo esto va creciendo.

Yo desde luego el puerto de Laredo no quiero hablar más del pasado, porque la infraestructura está ahí. Si quieren ustedes hablan todo lo que quieran, yo no quiero perder más tiempo y ya he dedicado mucho tiempo al pasado y todavía lo he dedicado recientemente. Ahora mismo solo miramos para el futuro.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Consejero.

Damos por finalizada las intervenciones.

(Finaliza la sesión a las once horas y cuarenta y siete minutos)