



SESIÓN PLENARIA

5.- Comparecencia N.º 17, del Consejero de Obras Públicas y Vivienda, a petición propia, ante el Pleno, a fin de informar detalladamente sobre "la construcción del nuevo Puerto Pesquero Recreativo Deportivo en Laredo y Explotación de las dársenas recreativas deportivas y aparcamiento de vehículos." [8L/7800-0017]

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Pasamos al punto quinto del orden del día.

Señora Secretaria.

LA SRA. BEITIA VILA: Comparecencia número 17, del Consejero de Obras Públicas y Vivienda, a petición propia, ante el Pleno, a fin de informar detalladamente sobre la construcción del nuevo Puerto Pesquero Recreativo Deportivo de Laredo y explotación de las dársenas recreativas y deportivas y aparcamiento de vehículos.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Tiene la palabra el Sr. Consejero de Obras Públicas y Vivienda, por un tiempo de treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Gracias, Sr. Presidente.

Esto marca 2,51 ¡eh!.. Muy bien, sí. Gracias, Sr. Presidente. Buenas tardes, Señorías.

Hoy comparezco, ante este Parlamento, para informarles sobre la construcción del nuevo puerto de Laredo y su explotación de la dársena recreativa deportiva. Que fue contratado mediante concesión por el Gobierno de Cantabria, en diciembre del año 2005, a la UTE, ASCAN, FCC y PUNTIDA, que luego constituyeron para construirlo y explotarlo la empresa Marina de Laredo formada por dichas empresas.

Como sus Señorías entenderán, la información en media hora solo podrá ser sucinta, pues el expediente tiene miles de folios y cientos de trámites administrativos.

Este contrato incluía entre otras cosas, la construcción de un nuevo puerto, tanto el pesquero como el deportivo, con una inversión a ejecutar de más de 64 millones de euros. Y los cántabros aportaríamos de dinero público, aproximadamente: 46 millones de euros. Con un plazo de ejecución de las obras de 22 meses desde el inicio que se produjeron en abril de 2006.

Fecha de finalización de las obras previstas, Sras. y Sres. Diputados: para febrero de 2008. Y una concesión para la explotación de 40 años a partir de dicho inicio, debiéndose comenzar la explotación a partir de la firma del acta o recepción de la obra.

El acta de recepción de la obra se produce ni más ni menos que el 7 de junio del año 2011; es decir, años después de cuando se preveía su finalización en el primer contrato. Más concretamente, 40 meses después. Más adelante les informaré de los motivos tan importantes del retraso.

He de destacar que el Gobierno de Cantabria no tenía cuando firmó el contrato ni iba a tener años después recursos propios para pagar su aportación de 46 millones de euros. De hecho, el ente de Puertos suscribe un crédito de 22 millones de euros en octubre de 2008, para pagar la primera parte. Y otros dos, en diciembre de 2009, de otros 20 millones de euros; es decir, 42 millones de euros provenían de créditos suscritos con el banco.

En este proyecto de ejecución se contemplaba la construcción de 540 amarres. No podemos olvidar que Laredo ya tenía en esa fecha un puerto deportivo público gestionado por el Gobierno, pegando justo al nuevo puerto que se iba a construir. Y se había invertido además para ese puerto público, para su modernización, casi 2 millones de euros, tres años antes.

Se marcha el Sr. Presidente; yo le rogaría que se quedase porque ha ido mucho por las televisiones hablando del Puerto de Laredo y hoy se va a hablar en el Parlamento de Cantabria.

Con lo cual, Laredo dispondría de un total de 726 atraques, en dos dársenas deportivas, Sras. y Sres. Diputados; la una con gestión pública y la otra con gestión privada, durante 40 años. Algo inconcebible. No conocemos ningún puerto que tenga dos dársenas, una pública y otra privada.

Santoña, por poner un ejemplo, del puerto más cercano tiene 344 amarres. En diciembre de 2007 cuando solo faltaban dos meses para la finalización de las obras ¿cuánto se había ejecutado? El 29,51 por ciento, no llegaba al 30.



En este mismo mes, un temporal produce daños en las obras y el ente de puertos le aprueba una ampliación del plazo, tanto para la finalización como para la concesión de ocho meses.

En marzo de 2008 se produce otro temporal con nuevos daños. Y por ello el ente de Puertos le vuelve a ampliar el plazo de obra de concesión en otros nueve meses; es decir, el plazo para la finalización de las obras y de la concesión se amplía en nada menos que en 17 meses.

El ente de Puertos valoró los daños de los temporales en 3 millones de euros. Y nos sorprende que una inversión de 64 millones se dieran 22 meses para su construcción. Y ahora para una inversión de 3 millones de euros se dan 17 meses más. Por lo tanto, la finalización pasa a ser para julio del año 2009.

Este mismo mes: ASCAN y FCC compran las acciones de PUNTIDA, empresa de Caja Cantabria. Luego en la segunda intervención hablaré de esto. Hablaré de la financiación, Sr. Diputado. Por tanto, Marina de Laredo queda con 50 por ciento para ASCAN y un 50 por ciento FCC.

Pero sorpréndase sus Señorías que en junio de 2009 cuando solo faltaba un mes otra vez para que se hubiese finalizado la obra, no se había ejecutado el 70 por ciento. Y Puertos de Cantabria remite un escrito a la concesionaria comunicándole que el plazo de terminación de las obras finaliza el mes siguiente y que ante el previsible incumplimiento, no consta ninguna solicitud de ampliación, nada. Días después, Marina Laredo solicita una ampliación de plazo de 6 meses; inmediatamente, en cinco días antes de Puertos le da una prórroga de 5 meses.

Por tanto, después de todas estas vicisitudes y año y medio de retraso, el nuevo plazo de finalización pasa a ser de diciembre de 2009; es decir, desde febrero de 2008 ya vamos a llegar a diciembre de 2009. Ya se supone que va a finalizar ¿no? No es así.

Y aquí viene una de las cosas más graves. En octubre de 2009, otra vez dos meses antes de finalizar el plazo para terminar el puerto, el Consejo de Gobierno presidido por el Sr. Revilla: acuerda autorizar la redacción de la modificación número 2 del proyecto de las obras contratadas. Lo que supondría que el Puerto pasaría de costar 64 millones a 77 millones de euros. Es decir, se incrementa casi en 13 millones del coste, o lo que es lo mismo, el 19,95 por ciento. En plena crisis económica, aunque el Sr. Revilla había dicho en este Parlamento, en el 2008 que para el 2009 terminaba la crisis. Esto dice el Consejo de Estado en informe del 25 de abril del 2012, sobre lo modificado.

Resulta llamativo que las modificaciones necesarias para acometer las obras de mayor calado y de alteración de las infraestructuras fuese de un porcentaje tan cercano al 20 por ciento, que como es sabido, la Ley de Contratos exige dictamen preceptivo del Consejo de Estado, artículo 59. Y ello tanto más cuando el proyecto original objeto de modificación, que fue el fundamento de la modificación contractual, fue redactado por la propia empresa concesionaria como parte del contrato.

La concesionaria propuso en septiembre la modificación del contrato, sorpréndase sus Señorías otra vez, que solo en trece días el Gobierno de Cantabria lo había estudiado y aprobado su tramitación. De casi 13 millones de euros y además así la finalización de obras estará para las siguientes elecciones del 2011. No olvidan que las obras tenían que haber terminado en febrero de 2008 y todavía estaba todo lo anterior sin hacer.

Este modificado del 20 por ciento, suponía definitivamente la confirmación de lo que se conoce como megalomanía, que saben ustedes que su raíz viene del griego, significa: megaló, grande y manía, locura.

Pues nada, Sras. y Sres. Diputados, con este modificado, con este modificado pasábamos de un plumazo de 540 atraques a 859 atraques, en el nuevo puerto. Que sumados a los 186 del puerto público, la deuda pasaba de tener 186 a 1.045 atraques, cuando en el resto de los puertos de Cantabria, del Gobierno, hoy tiene 895 atraques.

Eso sí, había que poner todos los pantalanes para la inauguración, aunque a esa fecha no estuviese vendido ni uno solo atraque de los nuevos.

En plena crisis económica y con miles de personas engrosando día a día las listas del paro, sin pagar las facturas sanitarias, sin dinero para acabar Valdecilla, pero había que construir más de mil atraques en Laredo.

¿Para qué?, solo para sacarse la foto antes de las elecciones. Sin pensar en lo más mínimo en la hipoteca que se dejaba a los cántabros.

Bueno y ya el colmo de la irresponsabilidad, como ha dicho el Portavoz del Grupo Popular antes, es que con el proyecto original se construye un aparcamiento de 400 plazas, en el fondo del puerto, para dar servicio al Puerto Deportivo. Se hace el modificado, se quita puerto deportivo, pero se deja el parking. Lo más alejado de la dársena deportiva y del pueblo de Laredo.



Hasta aquí una somera descripción del proceso de construcción. Ahora voy a intentar resumir lo ocurrido a partir del día de la inauguración hasta el día de hoy.

Se inaugura el puerto ¿qué día?, el día 26 de marzo de 2011 por el Sr. Revilla. ¡Qué casualidad!, dos días antes de la convocatoria de las elecciones municipales y autonómicas, que a partir de dicha fecha no se podían hacer inauguraciones.

Sras. y Sres. Diputados, el día de la inauguración el puerto estaba sin aprobar el expediente de contratación correspondiente al modificado número dos, y que incrementaba el coste del puerto hasta los 77 millones desde los 66 del contrato vigente hasta estos momentos. Y por supuesto, sin acta de recepción del puerto. Lo importante era la foto, lo demás daba igual.

Pocos días después de las elecciones, en las que los ciudadanos quitaban del Gobierno al Sr. Reciba, Revilla, recibo una llamada en la que se me indica que vamos a tener un problema importante en el puerto de Laredo, ya que el Gobierno en funciones ha aprobado que hay que pagar por el puerto decena de millones que no estaban previstos.

Cuando se produce el traspaso de poderes con el Sr. Mazón y después de informarme de algunas cosas genéricas, yo le pregunto, lo que me habían comentado. Y él me dice, que nada importante, que es una cuenta a compensación a 14 años, como acaba de decir hoy aquí. Y que al igual, que igual hay que poner un millón o dos algún año. Y le digo: "¿de dónde se va a pagar con las deudas que existen?". Él me contesta: "Mira, Kiko, el dinero es como el chicle, se estira", ¿se acuerda?

Pero ahora voy a informales de lo que ocurrió desde el día de la inauguración con el Gobierno en funciones y con el Parlamento disuelto.

Les recuerdo que la inauguración fue el 26 de marzo, pues el 25 de abril, un mes después, el Sr. Mazón aprobó el modificado número dos, reitero, incrementaba el coste de las obras en un 19,95 por ciento. El 26 de abril, un día después, se firma con la concesionaria el modificado y ésta se compromete a la ejecución del mismo y en la cláusula 2 dice: "El pago de la aportación de la amortización a la construcción, se mantiene invariable con respecto a la establecida en la resolución de la adjudicación del contrato de fecha 14 de octubre de 2005".

Firmaban que no tenía coste adicional y solo dos días después de esta firma, el 28 de abril, el Consejo de Gobierno en funciones a menos de un mes de las elecciones, aprueba autorizar al ente de puertos la formalización de la conocida y lesiva para los intereses públicos de los ciudadanos de Cantabria, cuenta compensación. Y acababan de firmar que no tendría coste para la administración.

¿Qué significaba la cuenta de compensación?, voy a darles algunas conclusiones, aunque en la segunda intervención les diré lo que significaba si se hubiese aprobado solamente en estos cuatro años.

Conclusiones que dice de la cuenta de compensaciones el Instituto Cántabro de Finanzas. Dice: "Resumimos a continuación las principales conclusiones de nuestro estudio. La propuesta declaración de una cuenta de compensación se articula como vehículo para que la concesionaria pueda acceder a una financiación bancaria, siendo el Gobierno de Cantabria y no la concesionaria quien asuma el riesgo concesional, riesgo de explotación.

El riesgo de la concesión prevista por la concesionaria es ya elevado, viéndose multiplicado para el Gobierno de Cantabria en caso de instrumentarse la cuenta de compensación. El riesgo de la cuenta de compensación para el Gobierno de Cantabria, en el mejor de los escenarios previstos, ascendería a 43.669.000 euros, correspondiendo 28.664.000 euros a riesgo del crédito -y como no- 15 millones de euros a la bonificación de intereses durante el periodo de 15 años, que no se iban a cobrar".

El riesgo de la cuenta de compensación para el Gobierno de Cantabria, -punto cuarto dice el ICAF-, en el peor de los escenarios ascendería a más de 156 millones de euros, correspondiendo 101 a riesgo de crédito y 55 millones a la bonificación de intereses durante el periodo de 15 años.

Quinto punto, dice el ICAF, con un incumplimiento a ritmo de ventas, superior al 15 por ciento sobre lo previsto en el plan, teniendo en cuenta la bonificación de los intereses durante los 15 años de disposición de la cuenta, la misma no sería repagada por la concesión, solamente con un 15 por ciento menos. Siendo declarado el importe de la cuenta de compensación, como fallido para el Gobierno de Cantabria, en unos volúmenes no asumibles en términos de déficit.

Sexto. Teniendo en cuenta la capitalización de los intereses, el saldo total de la cuenta de compensación, se incrementaría de forma significativa, haciendo difícil el repago de la misma, incluso suponiendo el cumplimiento del plan económico, con un incumplimiento a ritmo de ventas, superior al 5 por ciento sobre lo previsto en el plan, la misma no sería repagada por la concesión, siendo declarado el importe de la cuenta de compensación, al igual que en el caso anterior, como fallido para el Gobierno de Cantabria.



Es decir entre 43 millones y 156, casi nada, Sr. Revilla. Lo que aprobó el 28 de abril en plena campaña electoral, con el Parlamento disuelto, usted en funciones y sin decir nada a los cántabros.

Ahora escuchen algunas de las consideraciones que sobre la cuenta de compensación realizaría la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, en algunas de las sentencias que luego les comentaré.

Sentencia de junio de 2013, porque se declara lesivo para el interés público el acuerdo del Consejo de Gobierno de Cantabria, de fecha 28 de abril de 2011, por el que se autorizaba a la entidad pública empresarial de Cantabria, a formalizar una cuenta de compensación. Dicha sentencia concluyó que la cuenta de compensación autorizada en dicho acuerdo, constituía una modificación sustancial del contrato, pues la cláusula 3 del pliego de condiciones, establece taxativamente que el concesionario asumirá la financiación de la totalidad de las obras. Se exigía que los concursantes justificaran la forma de financiación a la que proyectaba recurrir y el concesionario debía de garantizar las operaciones de financiación complementarias, si eventualmente fuesen precisas por su elevación de costes.

La cláusula 31 bis del pliego, a regular el equilibrio económico del contrato y establecer las cláusulas con las que se puede restablecer el equilibrio económico en beneficio del concesionario y las medidas a utilizar para obtener el equilibrio económico, indica, "en ningún caso se materializará a través de indemnizaciones de la administración, sino que en su caso será realizado de forma preferente por medio de la modificación de las condiciones económicas del contrato, relativos al plazo o a las tarifas a aplicar por la utilización de las obras y de forma excepcional por medio de la modificación de algunos de los parámetros".

Por lo tanto, no incluía avales. Las consignaciones de sumas en conceptos de préstamos, o las condonaciones de intereses de préstamos participativos. La cuenta de compensación -ha considerado la Sala- supone que la Administración garantiza y abona los descubiertos del servicio de la deuda de la concesionaria, garantizando prácticamente la totalidad de reembolso de la financiación externa. Condonar los intereses de las aportaciones en la cuenta de compensación durante los 15 primeros años de vigencia de la misma. Y después convierte la restitución en un préstamo participativo con vigencia a la extensión de la concesión.

Esta alteración implica la vulneración de los principios de igualdad y concurrencia, dice el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria. Las obras se ejecutarán a riesgo y ventura del concesionario, dice también la sentencia.

Pone los pelos de punta y el Sr. Revilla, aprobando esto a un mes de las elecciones sin contar nada a nadie. Y estos cuatro años por las televisiones hablando de su puerto de Laredo. Y los demás trabajando a destajo para salvar a los cántabros de esta barbaridad económica ilegal.

Pero continuo con lo que decido con el Gobierno en funciones. Continuo con lo acontecido en funciones; que nadie se ponga nervioso, que es muy grave lo que aquí ha ocurrido.

El 7 de junio, faltan 16 días para la investidura del nuevo Presidente, se lleva a cabo el acta de recepción del puerto. Se había inaugurado tres meses antes. Tras la cual según el pliego del contrato se debería iniciar la explotación. En dicho acta de recepción, la empresa concesionaria incluye: en tanto no se proceda a la aprobación de lo recogido en el conocido acuerdo del 28 de abril; es decir, el reequilibrio y la cuenta compensación; no será posible iniciar la explotación, (...) a los concesionarios.

El 14 de junio, faltaban nueve días para la investidura del nuevo Presidente, propone el Director de Puertos: la incorporación de las condiciones de reequilibrio, incorporando también la cuenta compensación.

El 16 de junio, nueve días después de la recepción de la obra y cuando faltaban siete días para la toma de posesión del nuevo Presidente se paga a la concesionaria lo que faltaba de toda la aportación pública: 20.943.000 euros y sin empezar la explotación.

Sr. Revilla, ya le hubiese gustado a todos los proveedores de Cantabria con su Gobierno cobrar a los nueve días de haber realizado su trabajo ¿verdad?. Por ejemplo, las facturas por la Sanidad se tardaban más de 700 días; éstas, nueve.

Se paga, pero a la concesionaria. Pero no con dinero de los presupuestos, ni de tesorería, sino con un crédito préstamo con el BBVA de 20 millones de euros y a pagar hasta el año 2019. Junto con el otro que se sacó de 22 millones en 2008, para pagar el primer 50 por ciento; los cántabros pagábamos al banco hasta el 2019, por el puerto de Laredo, más de 46 millones de euros. Casi cinco millones al año -repito- hasta el año 2019.

Resumiendo. Cuando toma posesión este Gobierno se encuentra con este panorama del puerto de Laredo; un puerto inaugurado tres meses antes de la recepción de las obras. La empresa concesionaria que tenía que haber iniciado la explotación desde el día de la recepción según contrato firmado por ustedes, se había negado a hacerlo hasta que no



estuviese firmado el reequilibrio y la cuenta de compensación, que ustedes aprobaron el 28 de abril. Pero que faltaba la firma definitiva del Sr. Mazón.

Una lonja y fábrica de hielo imprescindible para el funcionamiento del puerto pesquero sin hacer y con un coste de 3.600.000 euros. Una urbanización para los servicios de la lonja sin hacer, más de 450.000 euros. Se debía al BBVA como he dicho la nada despreciable cantidad de más de 39 millones de euros. Como he dicho anteriormente, una media de cinco millones hasta el año 2019. Y que no se nos olvide, lo más grave aún: que los intereses a pagar por el puerto y la lonja nos costarán a los cántabros más de cinco millones y medio de euros.

Todo porque el Sr. Revilla tomó la decisión de hacer un megapuerto sin tener un euro en el ente de puertos y fuera del presupuesto ordinario de Cantabria. Resumiendo: con el puerto, la lonja y la urbanización faltaban de pagar más de 43 millones y medio de euros.

Tenía encima de mi mesa para firmar una cuenta de compensación que como dice el ICAF, suponía entre 43 millones y 150 millones. Eso era nada para ustedes. Y una discrepancia con Hacienda sobre el IVA, en el que aún está en el Supremo y si se pierde serán más de dos millones y medio de euros. Con este panorama, el Sr. Revilla tuvo el valor de inaugurar el puerto.

Nuestra etapa de Gobierno. como alguien me dijo nada más llegar, vaya un muerto económico os han dejado, solo con el puerto de Laredo. Con estos mimbres y con millones de euros de los cántabros en juego, nos pusimos a hacer las cosas como la ley, el compromiso y la responsabilidad con los cántabros y la honesta y eficaz gestión del dinero público exigen.

Primero, antes de firmar una cuenta de estas consecuencias, solicitar a la asesoría jurídica de la Consejería que se hiciese un informe acerca de su legalidad. Y de la obligación del inicio de la explotación, por el concesionario desde la recepción, habiendo anexionado el acta de que no estaba de acuerdo iniciarse.

Segundo, que se realizasen todos los trámites administrativos pendientes para la realización de las obras de construcción de la lonja y su urbanización. El 6 de septiembre, informa la asesoría jurídica, diciendo que recomienda elevar una consulta sobre cuestión jurídica compleja, a la Dirección General de Servicios Jurídicos sobre la cuenta de compensación.

Se eleva a consulta, a la Dirección Jurídica del Gobierno de Cantabria y en informe firmado el 25 de noviembre, concluyen:

Primero, las condiciones introducidas por la sociedad concesionaria Marina de Laredo en el anexo del acta de recepción, y comprobación de las obras correspondientes al contrato de concesión de la obra pública para la construcción y explotación del nuevo puerto de Laredo, no vincula a la administración ni suspenden el inicio de la fase de explotación, que con arreglo al acta de recepción tenían que haber comenzado el 7 de julio.

Segundo, la entidad pública empresarial puede requerir a la entidad concesionaria para que dé comienzo la explotación de las obras objeto de concesión.

Tercero, el acuerdo del Consejo de Gobierno de 28 de abril de 2011, adolece de efectos en la tramitación del procedimiento e incurre en vicios de anulabilidad al carecer de fundamentación jurídica e infringir -como luego dijo la sentencia- la cláusula del pliego de los principios de igualdad y concurrencia, y de riesgo y ventura, pudiendo declararse lesivo para el interés público, a efectos de su posterior impugnación judicial.

El 1 de diciembre, apruebo como Presidente de Puertos y Consejero, la resolución que determina aprobar el acta de comprobación de las obras del 7 de junio; no aceptando las reservas manifestadas por la concesionaria. Segundo, requerir a Marina de Laredo iniciar urgentemente la explotación y presentar previamente el reglamento de servicios, que no había presentado. Todo ello bajo apercibimiento de la imposición de penalidades.

Tercero, proponer al Consejo de Gobierno que se inicie el procedimiento de declaración de lesividad del acuerdo del Consejo de Gobierno de 28 de abril de 2011.

Y cuarto, proponer al Consejo de Gobierno que autorice en la norma de contratación, la modificación del contrato para incorporar las condiciones de reequilibrio económico financiero, que habían sido presentadas por la empresa y que estaba de acuerdo la administración, con exclusión expresa de la denominada medida adicional, consistente en la cuenta compensativa.

También el 1 de diciembre, Marina de Laredo presenta para su aprobación el reglamento de servicios, explotación y policía. El 2 de diciembre, Marina de Laredo comunica que pone en explotación el puerto; el 9 de diciembre, el Consejo de Gobierno de 2012, inicia el procedimiento de declaración de lesividad del acuerdo y autoriza a la entidad pública



empresarial la modificación de las siguientes condiciones de contrato, de concesión de obra pública, que era autorizar un aumento en la superficie concesional de 8.821 metros cuadrados; que significaba: 8,64 por ciento, autorizar una revisión de las tarifas vigentes hasta un 15 por ciento y autorizar el incremento del plazo concesional de siete años y siete meses, quedando establecida en 49 años.

A partir de este momento se inicia un recurso de la concesionaria contra la resolución del Presidente de Puertos y contra el acuerdo del Consejo de Gobierno y se siguen realizando los pasos administrativos para aprobar el reglamento de servicios, reequilibrio económico del contrato, en los términos aprobados por el Consejo y el expediente de lesividad.

No obstante, Marina de Laredo, el 22 de diciembre de 2012; es decir, 21 días después de decir que iba a comenzar la explotación; presenta un escrito de alegaciones, solicitando la resolución del contrato por causas imputables a la administración, solicitando una cantidad no pequeña de 67 millones de euros.

El 26 de abril de 2012, el Consejo de Estado dictamina que procede aprobar la modificación del contrato de concesión de obra pública, para la construcción y explotación como lo había aprobado el Consejo de Gobierno.

Por tanto, el Consejo de Estado aprobaba la propuesta de reequilibrio que este Consejo de Gobierno había aprobado en diciembre de 2012, el 9 de mayo de 2012, como Presidente de Puertos, apruebo el equilibrio económico financiero.

Quiero recordar y resaltar que desde la recepción de la obra, el derecho y la obligación de la explotación del puerto de Laredo -y es así hasta el día de hoy- es de la empresa privada Marina de Laredo y por lo cual, el Gobierno no podía actuar, en ningún momento, en la explotación de dicha Marina seca y de agua. Pero en el camino hasta el día de hoy ha habido varios y diferentes procedimientos judiciales, seis, nada menos que seis. Y lo primero que quiero hacer es agradecer a la asesoría jurídica de la Consejería y con representación, su representación al jefe de la asesoría, Miguel Ángel Domínguez, y a la Dirección de los Servicios Jurídicos del Gobierno y como representación a su Director Javier Uribe, a Marta, José Francisco, a Rafael, a Jesús, a Sonia, a Juan, a Elena y a otros muchos, que no puedo nombrar a todos.

De los seis pleitos, los seis ganados por el Gobierno de Cantabria. ¡Vaya magníficos profesionales tenemos!, sin costarle un euro al Gobierno en informes externos. Ganando las sentencias y además del coste, las costas en aquellas que se podían ganar, teniendo enfrente además abogados de reconocido prestigio a nivel nacional.

No tengo suficientes palabras de agradecimiento por su enorme trabajo, compromiso y dedicación por defender los intereses públicos.

Las seis sentencias ganadas, seis de seis. Se rechazó por el Tribunal Superior de Cantabria, el Tribunal Supremo, la declaración de responsabilidad culpable de la administración, 67 millones.

Se aprobó la lesividad, de que era lesivo para los intereses de Cantabria la cuenta de compensación. De momento lo que es, de momento lo único que hemos llevado a la justicia de sus responsabilidades en el puerto Laredo. Era lesivo.

Acabamos de librar a los cántabros de un riesgo que podía, como he dicho anteriormente, ir desde los 43 millones de euros hasta los más de 150 millones. Para ustedes habían aprobado que se asumiese.

Y además no se nos puede olvidar que esta cuenta iba para la explotación, no para pagar la inversión, con lo cual si en cualquier momento la concesión se hubiera resuelto el contrato, por poner un ejemplo, por liquidación de la empresa, el Gobierno debería hacer frente al pago de la responsabilidad administrativa, que correspondiese en ese momento y no se hubiese podido desquitar el dinero que se había puesto en la cuenta de compensación.

Así se gana una sentencia tras otra, hasta las seis sentencias.

Pero claro, Sras. y Sres. Diputados, cuando un Gobierno hace una concesión sabe que en la Ley de Contratos existen varias cosas para la resolución y que si se resuelve, la administración deberá pagar la responsabilidad patrimonial si la hubiere. Por lo tanto, cuando se inició el puerto ese riesgo lo asumió el Gobierno de Cantabria.

El 17 de noviembre se nos remite un oficio por parte del servicio jurídico diciendo que después de analizar las sentencias y el informe concursal, se analice si hay incumplimiento de causas esenciales del contrato por parte de la concesionaria.

El 1 de diciembre se informa a los servicios jurídicos, por parte del juzgado de lo mercantil, que se acuerda la apertura de la fase de liquidación de la concesionaria de Marina de Laredo y según el artículo 112, de la Ley de Contratos, la apertura de la fase de liquidación en caso de concurso, originará siempre la resolución del contrato.



El 19 de enero se ha acordado el inicio del ofrecimiento de resolución del contrato, nombrando un instructor, que en un plazo de tres meses y previo a los trámites oportunos y dando audiencia a los interesados, dictará la propuesta de resolución que proceda en derecho.

Una vez resuelto el contrato, en seis meses deberá fijar la responsabilidad patrimonial de la administración. Pero no tengan dudas, van a ser muchos millones de euros, con gravísimos perjuicios para todos los cántabros y para nuestros presupuestos regionales. Y que por sus insensatas megalomanías evitarán poner en marcha nuevas inversiones o nuevas actuales sociales, con un gravísimo problema para el equilibrio de nuestras cuentas regionales.

Igualmente resuelto el contrato, volverá a la administración regional toda concesión realizada, con lo que el Gobierno se deberá hacer cargo de la explotación de todo el puerto, los atraques, la marina seca, el parking y el edificio.

Este Gobierno y este Consejero hemos sido enormemente prudentes y responsables con el puerto de Laredo, ya que la explotación le ha correspondido y le corresponde al día de hoy a la empresa concesionaria, hasta la resolución del contrato.

Pero hemos tenido que aguantar irresponsables manifestaciones, de quienes son los únicos responsables de tantísimos esfuerzos soportados y que van a tener que seguir soportando los bolsillos de todos los cántabros.

De quienes pusieron por delante su megalomanía y sus intereses electorales, a la construcción de un puerto pesquero y la ampliación del deportivo, modernos y de futuro, pero con nuestras posibilidades reales de inversión.

De quienes fueron nuevos ricos sin tener un euro en la Tesorería, pero jugando con el dinero de todos los cántabros, para que lo pagasen varias generaciones.

De quienes pensaron que el dinero era como el chicle, hasta que se les explotó el globo y dejaron a Cantabria asfixiada por las deudas.

De quienes han dejado en el sentimiento, la preocupación de todos los vecinos de la comarca, de que el puerto tiene mucho que ver con los problemas de navegación de la canal, para entrar en los puertos de Santoña y Colindres, así como los cambios del puntal.

De quienes han construido un puerto que el temporal del año pasado fue a la dársena pesquera que más daño sufrió de todos los puertos de Cantabria.

De quienes gestionaron de una manera oscurantista y nefasta la construcción del puerto; que incrementó el coste de su construcción a cantidades totalmente desproporcionadas.

Pero este Gobierno ha sido, es y será responsable para conseguir el mayor de los rendimientos económicos y sociales posibles al nuevo Puerto de Laredo. Porque es nuestro deseo y nuestra obligación, porque debemos conseguir retornar a las arcas públicas las ingentes cantidades de dinero público que se han pagado y quedan por pagar. Y porque con el Puerto construido debemos dinamizar la actividad productiva con las posibilidades que nos da el mismo.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Consejero tiene que terminar.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): En el mismo momento que pase la explotación -voy terminando Sr. Presidente- en el mismo momento que pase la explotación del Puerto al Gobierno de Cantabria se sacarán públicamente los atraques al mismo precio y con las mismas condiciones económicas que el resto de puertos que gestiona mi Consejería.

-Reitero- se sacará públicamente los atraques del Puerto de Laredo al mismo precio y a las mismas condiciones que el resto de puertos deportivos públicos del Gobierno.

El objetivo es conseguir la ocupación del mayor número de amarres posible, porque al hacerse la barbaridad de ponerlos todos a la vez se están deteriorando sin ocupar.

Por eso dinamizaremos la actividad con muchos más barcos y debemos intentar conseguir sacar rendimiento a la marina seca como al edificio y mucho más difícil al parking, por la zona en la que se dejó su construcción, pero lo lucharemos.

Estoy convencido que con una buena gestión desde un Gobierno responsable y siempre que ustedes no vuelvan a meter la mano en la gestión, lograremos hacer navegar con buen ritmo el Puerto de Laredo.



Además, el Puerto tiene una importante marina seca que está fuera de la concesión. Y que ustedes dejaron una Ley de Costas que solo se podían instalar actividades relacionadas con la actividad portuaria. Con la que ni una sola petición de instalaciones hemos recibido en cuatro años, a pesar de haber llevado a cabo contactos con inversores para intentarlo.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Consejero, tiene que acabar por favor.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): Finalizo, me quedan dos páginas.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Tiene luego otro turno de treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): No obstante... -yo creo que además esto les interesa como información-...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Tenemos que aplicar un criterio igual para todos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): No obstante, nada más llegar al Gobierno realizamos un análisis de posibilidades de instalaciones para desarrollar en dicha marina y se analizaron varios puertos españoles y franceses, llegando a la conclusión que lo más importante era poder instalar actividades comerciales y de ocio.

Nos pusimos a trabajar con el Ministerio para introducir una reforma de la Ley de Costas y en su reglamento, la autorización para que en los puertos autonómicos se nos permitiese instalar dichas actividades comerciales.

Y gracias al Ministro Cañete, al Secretario de Medio Ambiente y al Director de Costas, hoy en la ley y en el Reglamento de Costas se nos permiten las mismas. Con lo que las posibilidades de inversión en esta marina seca se han multiplicado considerablemente.

Para finalizar, quiero terminar con la preocupación del dinero que vamos a tener que pagar por el Puerto de Laredo, por culpa de sus megalomanías, caprichos, irresponsabilidades e ineficacia en la gestión. Y por tener que asumir como gestión pública más de 800 atraques, otro parking -y ya son tres- edificio de diseño nada funcional, o una nave para la marina seca.

Pero también quiero terminar convencido que vamos a llevar a cabo una gestión que dinamizará enormemente la actividad económica y social del Puerto de Laredo.

Muchas gracias por su benevolencia.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sr. Consejero.

Pasamos a la fijación de posiciones. Turno en primer lugar del Grupo Socialista. Tiene la palabra D. Francisco Fernández Mañanes durante un tiempo de quince minutos.

EL SR. FERNÁNDEZ MAÑANES: Sr. Presidente. Señorías.

Sr. Consejero, tampoco era de extrañar que fuera así cuando el Sr. Revilla abandonaba la sala en un lapsus - supongo, espero además, no solo lo supongo, espero- se dirigió a él como Presidente: "El Sr. Presidente abandona la sala". Un lapsus al que nos tiene acostumbrados porque generalmente el rol que asume es el de opositor, todavía no se ha quitado el traje de portavoz de la oposición y sigue dirigiéndose al Sr. Revilla como el Presidente.

Y nos ha hecho una demostración, yo creo que inequívoca de lo que estoy diciendo en esta media hora. Ha dedicado un minuto de la intervención, Señorías, un minuto -están aquí los medios de comunicación para constatarlo- a hablar de lo que quiere hacer con el Puerto, que inevitablemente se va a tener que hacer cargo de él; puesto que el mecanismo de resolución del contrato por la entrada en fase de liquidación de la concesionaria es inevitable. Y por lo tanto usted es el responsable de esa parte del patrimonio fundamental, es un gran puerto, una gran infraestructura. Y usted lo ha tratado aquí como un juguete. Pero lo cierto es que ha dedicado un minuto a esto, un minuto; no sé si en un ardid parlamentario de... luego tengo otra media hora para cansarles a ustedes. Pero oiga, aquí venimos a hablar del futuro de esta marina, que supongo que a los señores de Laredo que están aquí y a su alcalde, les importa sobremedida. Lo demás, que usted ha ganado las sentencias; ¿Quiere una copia? ¿Se la dejo? Creo que están publicadas, sabemos cual es la situación.

Sr. Rodríguez Argüeso, lo que interesa, lo única incertidumbre es qué va a pasar a partir de ahora. Que si la marina seca impedía la Ley de Costas en ella hacer... Ahora se puede hacer; cuántas solicitudes tiene usted para hacer, cuántas inversiones están previstas hacer, cuántos inversores han preguntado por el parking. Porque supongo que usted también está interesado en la mejor explotación de ese aparcamiento.



Como por cierto el de Castro Urdiales. Cuatro años lleva usted gestionándole, le puedo decir cual es... Sabe usted que sé perfectamente cual es la ocupación media de ese parking. Como el parking también de San Vicente de la Barquera. Y es que en su análisis, cuatro años lleva usted gestionándoles; no medio, ni uno, el puerto de Laredo usted todavía no lo ha gestionado, empezará a partir de ahora.

Esto sí los ha gestionado usted. Sí, sí, usted también los ha gestionado. Sí, sí. Pero su explotación la gestiona directamente el Gobierno de Cantabria... -no me interrumpa Sr. Presidente- Que sí, que pagándoles, que sí pagándoles. Sí, conviene pagar las cosas; sí, efectivamente. Pagándolas. ¡Claro! pagándoles. Sí, sí. Pagando como tendremos que pagar los demás por los préstamos que ustedes han pedido, etc. Lógicamente, pagándoles.

Pero lo cierto es esos parking están prácticamente vacíos. Su magnífica gestión, les mantiene en esa situación. ¿Pero sabe usted por qué? ¿Y sabe por qué yo no he subido aquí nunca en estos años a pedirle a usted responsabilidades por eso? Cosa que usted hubiese hecho con toda seguridad; usted o usted, hubiesen hecho con toda seguridad.

Porque algunos sí nos hemos enterado de que hay una crisis importante, sí. Y de que lo que le ha pasado al puerto de Laredo, como lo que le está pasando al parking de Castro Urdiales, como lo que lo está pasando al parking de San Vicente de la Barquera es algo que tiene no solo como única explicación, pero desde luego como un factor explicativo fundamental, la situación de recesión económica y la contracción de la demanda que inevitablemente afecta y no digamos a la marina deportiva, y no digamos a la marina deportiva.

Por lo tanto, situemos las cosas porque de esto no hemos hablado absolutamente nada; media hora recordándonos cuales han sido los procesos judiciales que por cierto concluyen todos en sentencias que son públicas, media hora. Usted tiene un gabinete de prensa, mande comunicados, explique a los ciudadanos estas cosas y no nos tenga aquí media hora para no decirnos qué piensa hacer sobre el futuro de esa marina y contarnos el pasado que está más que juzgado. Y por cierto ya prescrito.

Porque además le voy a decir algo más. Usted, que tantas manchas sobre la gestión del Gobierno anterior extiende y que yo no tengo hoy la responsabilidad aquí de defender por supuesto el anterior Gobierno; usted que tantas manchas extiende sobre eso, se hubiese encontrado esto de irregularidades, esto que tuvieran materia para llevarlas al Juzgado de lo Penal, no hubiese dudado medio segundo en hacerlo. Por tanto, demos carpetazo a esto, demos carpetazo a esto y hablemos de cosas serias.

Cuando usted habla del problema medioambiental, me quiere decir en su segunda intervención y sin réplica mía ¡claro!; confío en su buena fe; me quiere decir en qué informe científico, técnico se basa usted. Usted ya ha dicho que los informes técnicos no son...; bien, en fin, naturalmente, les hacen personas que pueden errar como usted y como yo, que pueden errar. Y los instrumentos de medición no son precisos y la ciencia no lo sabe ni abarca todo; lo sabe usted muy bien, o debiera saberlo. Pero en cualquier caso, en qué informe se fundamenta usted para decir eso. Porque, que yo sepa, solo hay uno que hizo el Instituto de Hidráulica Ambiental y que no señala precisamente al puerto de Laredo como el factor causante de las dinámicas, de las nuevas dinámicas -habría que decir- que se están produciendo en el entorno de la Bahía de Santoña. Hablaremos la semana que viene de ello. Sí, sí, el Instituto de Hidráulica Ambiental. No dice que sea el responsable... en absoluto, en absoluto Sr. Van den Eynde en absoluto. Usted debe haber leído otra cosa, o a veces uno lee con ganas de a ver cómo imputa el anterior Gobierno las cosas. Pero no, hombre no, en absoluto.

Y falta también en este análisis otra parte, otra parte muy interesante. Y es -usted era el Portavoz del Partido Popular- ¿Y a usted qué le parecía todo esto cuando estaba pergeñando cuando el Gobierno de Martínez Sieso -y el Sr. Revilla era su Vicepresidente- empezaron a contemplar esta obra? Por cierto, ésta y otras más; algunas que no han visto la luz todavía, ésta y otras más.

Por cierto, el parking de Castro Urdiales era un clamor ¿lo recuerdan ustedes en esta sala? Era un clamor.

Todas las fuerzas políticas, usted también, allí podían tener dudas sobre el puerto de Castro Urdiales; algunos la teníamos, sin duda y mostramos nuestra oposición al mismo. Pero el parking era un clamor.

Bueno, usted sabe lo que ha ocurrido con el parking, estábamos todos equivocados ¿salvo ustedes, no? Ustedes decían también eso mismo.

¿Y que decían ustedes del puerto de Laredo? Que se hiciera, que se hiciera ¿Y del puerto de San Vicente de la Barquera? Le reprochaban a este Gobierno: usted viene aquí a esta nueva legislatura y dónde está el puerto de San Vicente de la Barquera. Pues si tuviéramos otros 500 amarres por ahí, en Cantabria para comercializar estaríamos buenos.



Menos mal, Sr. Rodríguez Argueso, menos mal que lamentablemente a veces los tiempos de la Administración son lo que son y las posibilidades de los gobiernos son limitadas. Y no se le hizo a usted caso, o no se le pudo hacer a usted caso.

Porque efectivamente también en San Vicente de la Barquera querían un puerto. También en Suances querían la ampliación del puerto y quieren la ampliación del puerto. Y usted lo tiene.

¿Y tiene usted las garantías de que se van a llenar esos puertos? Porque también en Laredo había una lista..., en fin, enorme de solicitantes, enorme. Había una lista de espera muy importante como bien sabe.

Y un estudio de demanda que efectivamente invitaba a creer que esa marina iba a tener un éxito rotundo en su comercialización.

Pero vino la crisis; que ustedes obvian, por supuesto, para explicar sus recortes pero no en modo alguno para tratar de explicar por qué el Gobierno anterior también tomó medidas, o tomó algunas medidas que probablemente si hubiéramos sabido lo que ha ocurrido no hubiésemos tomado ¡qué duda cabe!

Por lo tanto, lamento tener que decirle, Sr. Rodríguez, que ha sido una decepción. Porque ha dedicado media hora a buscar culpables, a buscar la culpabilidad, a ver a quién carga el muerto, como se dice en lenguaje coloquial. Y no a decirnos; yo pensaba que mi primera intervención en la proposición no de ley... Bueno, nos había dado alguna pista que por lo menos para el Grupo Socialista tenía sumo interés, que era saber qué van a hacer ustedes con el puerto. Saber, primero, si ustedes se van a atener a la Ley de Contratos del Estado.

Porque -repito- que el jueves en una información de prensa de un medio serio de esta región, lo que apelaba era a que usted iba a resolver el contrato: su Gobierno, Sr. Rodríguez, no lo tome personalmente; iba a hacerlo, pero por incumplimiento del concesionario. El Gobierno inicia los trámites para anular la concesión del puerto de Laredo, el Ejecutivo alega incumplimientos de Marina de Laredo.

A mí me extrañó. Porque en el momento en que se declaró la liquidación, como efectivamente usted ha leído, la ley de Contratos del Estado dice: originará siempre la resolución del contrato. Y esto es otra cosa. A mí me extrañó. Algo nos dirá. Bueno, ahora dice que se ha iniciado la resolución. Pero no me ha quedado claro si la resolución es como consecuencia del proceso de liquidación y, por lo tanto, cumpliendo estrictamente el mandado de la Ley de Contratos del Estado; o la resolución del contrato la están planteando ustedes, amparándose en no sé qué incumplimientos de la concesionaria. Cuando resulta que hace más de un año que usted podía haber rescatado la concesión, desde el momento mismo en que se declara el concurso de acreedores.

Es decir, que hace 15 meses, noviembre de 2014, del 2013 -perdón- se declara el concurso de acreedores de la concesionaria. Usted potestativamente, usted decide que siga la concesionaria explotando esa obra pública y dice 15 meses después, estando en concurso de acreedores, Señorías, y dice 15 meses después: que ha habido incumplimientos ¿Pero dónde? El incumplimiento será suyo ¿Pero cómo una concesionaria que está incumpliendo ? Usted teniendo la posibilidad que el arroga la ley de quedarse con la gestión de esa obra pública no lo hace, porque esto conviene que lo explique no nos meta en otro lío legal. Usted hasta ahora ha ganado todas las sentencias y yo se lo reconozco y está muy bien y yo espero que así sea para preservar el interés público y que sigamos en esa línea y lo he dicho antes, y que no tengamos que poner un duro para resolver esta cuestión más allá lógicamente de cumplir con la ley.

Y cumplir con la ley supone que en seis meses usted tendrá que decir cuál es la indemnización para el concesionario, aplicando los parámetros de la ley, exclusivamente los parámetros de la ley, también del pliego administrativo. En esas condiciones, sin triquiñuelas que nos pueden costar a todos muy caras, quizá con la voluntad de que no nos cuesten caras pero acaban costándonos a todos muy caras.

Bien, nos ha hecho un anuncio en el último minuto que se va a poner a sacar a concurso público todas esas plazas para aquellos que quieran poder amarrar allí los barcos, al precio, con las tarifas del resto de los puertos que gestiona. Claro, es que usted a partir de ahora va a gestionar ese puerto, es que es un puerto más, competencia de titularidad autonómica de gestión directa de la Comunidad, desde el momento en que resuelva usted el contrato que tiene que resolver el contrato.

Claro sería difícil que usted pusiera tarifas distintas a los de Santoña o Colindres, porque eso puede hacerlo sin duda alguna, puede hacerlo si usted quiere que el puerto quede como está ahora prácticamente vacío.

Supongo que usted quiere que el Puerto tenga el estímulo suficiente, al menos desde el punto de vista de las tarifas y de otros servicios, para que alcance un grado de ocupación que permita por lo menos alcanzar un umbral de rentabilidad y veremos qué se puede hacer con él en el futuro. Desde luego lo que se debe hacer ahora es gestionarle y gestionarle adecuadamente y de eso poco ha hablado usted en ese caso más allá de hablar de megalomanías. Repito las megalomanías no solo no dijo nada el Partido Popular, lo que pedía era que se hiciera de inmediato, ése y San Vicente de



la Barquera y la ampliación de Suances y el Puente de Requejada a Suances y todas las demás obras públicas que en aquel momento estaban en los distintos planes de carreteras o de puertos.

Además particularmente usted porque era el Portavoz de Obras Públicas, por lo tanto sea un poco también sensato en su planteamiento, porque cualquiera puede revisar los Diarios de Sesiones y ver cuáles eran su planteamiento en aquellos años 2007, 2008, 2009, 2010. Sí, sí, éstos eran sus planteamientos.

Este puerto se hizo con un estudio de viabilidad, sí, técnica, financiera, comercial, se estudió la posibilidad de que vinieran del entorno del País Vasco, del Sur de Francia. Bien, aquello a todo el mundo nos pareció que efectivamente había un gran mercado ahí, a todo el mundo nos pareció que había un gran mercado ahí.

Visto el resultado todos sabemos lo que ha ocurrido, pero qué no ha ocurrido en cualquier otra concesión de esta naturaleza ¿me lo quiere decir? ¿qué no ha ocurrido?

¿Pero qué ha pasado con la venta de barcos deportivos? ¿qué ha pasado con esa actividad? Pues que se ha desplomado, pero si no hay barcos cómo va a amarrar la gente como está amarrando además en algunos casos fondeando de cualquier manera, porque no tiene recursos, no puede emplear esos recursos para pagar las tarifas correspondientes.

Yo creo que el Gobierno anterior no hizo ningún ridículo, el Gobierno anterior hizo lo que le correspondía en aquel momento, una gran obra, una gran infraestructura de la que van a disfrutar todos los pejinos de Laredo durante mucho tiempo y vamos a disfrutar todos los cántabros y algún día saldremos de esta.

Desde luego con una actitud en la que lo único que se procura o lo único que intentan es colgar el San Benito al anterior Gobierno es muy difícil poner en valor esa infraestructura y rentabilizarla pero es una gran infraestructura, usted lo sabe. Es una gran dársena deportiva. Y sí es un gran dique, sí. Sí es un gran espigón. Por la situación. Y, efectivamente, probablemente si no se hubiese hecho, hoy no tendríamos nada. Probablemente, si no se hubiesen hecho esas obras que permitieran hacer un gran dique de refuerzo, de abrigo de esa dársena; posiblemente hoy, dados los temporales que estamos teniendo estaríamos -no digo hoy concretamente, digo estos años últimos- estaríamos en unas condiciones realmente más tristes todavía, más de lamentar que las que estamos.

En fin, Señorías, un puerto con mil atraques, 12.000 metros cuadrados de superficie comercial. La Marina seca, sí. Un parking de 400 plazas. Eso quedaría ahí. Está ahí. Usted tiene ahora la obligación de gestionarlo. Tiene desde luego la obligación de cumplir la Ley de Contratos del Estado. Y a eso le instamos desde el Grupo Socialista.

Y por favor, no pierda un minuto más en contarnos las sentencias que ha habido. Y en convencer a los ciudadanos de que la culpa de todo la tuvo el anterior Gobierno.

Yo creo que los ciudadanos saben que durante unos cuantos años estamos viviendo, desgraciadamente, la peor de las crisis económica que ha podido padecer este país en el último siglo.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Turno del Grupo Regionalista. Tiene la palabra D. José María Mazón, por un tiempo de quince minutos.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Buenas tardes, otra vez. Muchas gracias, Sr. Presidente.

Hemos escuchado muy atentamente al Sr. Consejero, las explicaciones. Espero que él también escuche ahora las mías. Es una pena que no las pueda escuchar el Sr. Presidente, porque usted inmediatamente le llama la atención al Sr. Revilla cuando el que está ausentándose continuamente del Pleno es su Presidente. Dígaselo la próxima vez. Y no se dedique a decírselo porque salga un minuto.

Pero en fin. Bueno, es que resulta muy curioso, efectivamente, que ahora salgan ustedes cuestionando el dimensionamiento del puerto de Laredo. Porque no es necesario acudir al Diario de Sesiones, es que es casi un insulto para los parlamentarios que hay aquí. El puerto de Laredo, tal y como está diseñado se aprobó en el Plan de Puertos por unanimidad. Eso es un documento. Se aprobó por unanimidad. Nadie lo cuestionó. Entonces, ahora ustedes empiezan a hablar de proyectos megalómanos.

Y además, cometen el error casi insultante de compararlo con el aeropuerto de Castellón. Mire, esa parte es muy inteligente, es como tirar piedras sobre el propio tejado de cada uno. Porque hacer esa comparación y boicotear el puerto de Laredo de esta manera, lo único que puede hacer es perjudicarnos a nosotros.



Pero es curioso que el Consejero habla incluso del redimensionamiento, y que se aumentó. Cuando precisamente la explicación del aumento de atraques fue una idea desde el punto de vista técnico acertadísima, yo diría que hasta brillantísima. Porque eso no supuso gran sobre coste. Lo que supuso fue lo que expliqué antes, los refuerzos del dique contra dique y otras cuestiones. Y no el ganar atraques de una manera mucho más razonable para todos. Y a usted parece que eso no lo ha comprendido todavía. El sobre coste modificado estuvo ahí, y no en esas cuestiones.

Y como manipula. Manipula usted totalmente. Porque saca aquí unas cifras que realmente son increíbles. Mire, han expuesto cifras que lo único que vale aquí es para escandalizar a los ciudadanos. Porque en algunas incluso consideran que no se va a vender, ni alquilar ni un solo atraque en 49 años, y además lo capitalizan a 49 años. Y así llegan hasta el final del plazo. Y dicen que pueden costar 100 millones, más de 100 millones de euros.

Vamos a ver, esto es impresentable. Realmente, debería darles vergüenza citar estas cifras que están aquí. No se puede ser tan desconsiderado con los ciudadanos de Cantabria y en especial con los de Laredo.

Mire usted, en lo mejor de los escenarios que se supone, porque se rehizo un reequilibrio económico financiero, sería superar las expectativas. Ése es el mejor escenario. Y en ese caso sería incluso menor de los 28 millones. Mucho menor, que iban a devolverse. Ése es el mejor escenario.

Y el peor es no vender nada, no alquilar nada en 49 atraques. Diga usted todos los millones de euros que quiera, pero esto es un insulto a todas aquellas personas que pueden conocer esto de alguna manera.

Luego manipula usted el tema de las sentencias. Fijese usted, nosotros en las sentencias, todas las sentencias, estamos de acuerdo con ellas, menos en una. Por cierto, que los asesores jurídicos nos informaron a nosotros también favorablemente, todos nuestros paseos.

Nosotros estamos de acuerdo en el expediente de lesividad. Y lo he dicho antes. Ustedes lo sacaron, ¡vamos!, con papel de fumar, basándose en un informe jurídico que decía: que aquello no tenía efectos jurídicos, que para mayor seguridad jurídica y por si acaso convenía impugnarlo. Y el Tribuna, cuando lo exigió la constructora, cuando lo exigió, lo que declaró aparte de lo que dije antes: de que no compromete ni autoriza, basándose en un informe jurídico que decía que aquello no tenía efectos jurídicos, que para mayor seguridad jurídica y por si acaso convenía impugnarlo. Y el Tribunal cuando lo exigió la constructora, cuando lo exigió, lo que declaró aparte de lo que dije antes de que no compromete ni autoriza y lo puede ejercer por el órgano si quiere, dice: No es ejecutable, el acto que acuerda la concesión para su ejercicio, o no por la entidad pública, pues la Administración que ha dictado el acto firme no es dicha entidad ni a quien se reclama la ejecución.

Esto lo dijo la Sala. Luego cambió de criterio de una manera contradictoria y ha dicho que con otros miembros. Porque ¡claro!, lo que dijo la Sala en cuanto admite la lesividad, aparte de no admitir otros temas es lo que les he dicho antes, que es que lo quiero repetir, lo quiero repetir. Decía que -vamos a ver, no lo encuentro ahora- decía literalmente: que vulneraba los principios de igualdad y concurrencia, porque los licitadores no habían podido tener acceso a ese conocimiento, como si el adjudicatario sí la hubiera tenido.

¿Alguien de aquí puede pensar que eso vulnera los principios de igualdad y concurrencia, que no se hubiera sabido cuando se licitó esto? ¿Alguien de aquí lo piensa? Bueno, lo pensó la Sala. Bien. La única sentencia que discrepamos. Porque las demás...; ya sabemos que no tiene remedio y es firme. Pero es que además, mire, esa sentencia falla sobre un documento y una cuenta inexistente, porque esa cuenta no existía, ni estaba aprobada. Fijense ustedes la sentencia que tenemos; pero bueno, hay que admitirla. A fin de cuentas es firme. Pero ¡claro! ustedes aquí algunas cosas se han olvidado.

Mire, en el informe del administrador concursal -y también se lo digo a los Diputados del Partido Socialista- el administrador concursal, aparte de poner soluciones que dice: aumento de ventas, que luego hablaremos. Dice que sería necesario un acuerdo con el Gobierno de Cantabria; lo dice el administrador concursal, no lo he dicho yo. Por lo tanto, hagan caso también de lo que dice, por si se puede intentar algo. Pero en este caso lo que queda clarísimo es que no era tan -digamos- extraño el buscar una solución. Bien.

Nosotros estamos en desacuerdo además con otra parte. Ustedes son unos negligentes; porque el administrador concursal, entre otras cosas, valora la construcción en el coste que le ha cobrado la constructora a la concesionaria, que son los mismos y aumentan el 16 por ciento (...) por el coste del proyecto.

Porque hay que recordar, a la Administración esto no le costó ni un duro ese aumento. Nosotros no pusimos ni un euro, no lo pusimos. Y ahí tenían ustedes que haber actuado directamente.

También lo dice la Sala aunque el administrador no lo conoce que los cambios no fueron impuestos por la Administración, sino que fueron la concesión que era responsable del proyecto y propuso los cambios porque le interesaba. Nos interesaban a todos. En ese caso, usted tenía que tenerlo muy claro. Y ¡fíjese usted!, aparte del informe



de la Dirección Jurídica en la que parece ser que al final lo llevan a la lesividad todo esto, lo demás estamos de acuerdo. Si nosotros no estamos de acuerdo con la constructora hubiéramos estado en el juicio y lo hubiéramos defendido de otra manera. También nos parece bien rechazar la petición que he visto en el expediente; en la cual piden aumento de la aportación, aumento de plazo. En esas cosas estamos de acuerdo. Pero en lo que no estamos de acuerdo es en cómo ha actuado el Gobierno de Cantabria.

Por eso, yo le quiero decir aquí unas cuantas cosas. Mire usted, sus explicaciones no nos bastan. Ya sabemos por la prensa lo que opinan, ya sabemos que el Gobierno anterior fue malo, muy malo, muy malo.

Usted, lo que tiene que hacer aquí es otra cosa. Usted tiene que responder a una serie de preguntas que le voy a hacer. Por ejemplo: ¿por qué no ha ayudado el Gobierno de Cantabria a la promoción de este puerto? ¿Cuándo se le ha visto al Consejero o al Presidente en alguna feria: en la feria de Barcelona; en alguna promocionando el puerto de Laredo para apoyarle, para buscar atraques? ¿Cuándo se ha visto eso?

¿Por qué en vez de promocionarlo, ustedes más bien se han dedicado a boicotearlo, a poner pegas, a sacar fotos sin un solo atraque ocupado cuando había 100, por ejemplo? Eso es lo que han hecho ustedes. Más bien boicotear.

¿Así quién va a comprar un atraque con un Gobierno que lo único que hace es tirar piedras sobre su propio tejado? Me hubiera gustado verle ayudar; al Presidente, me hubiera gustado verle ayudar. Esa es una pregunta que tienen usted que responder ¿Por qué no lo ha hecho?

También tendría que responder a otra cosa ¿Por qué no han exigido las condiciones de la declaración de impacto ambiental que tenía que obligar a retirar los barcos que hay atracados en el puntal y en la zona de Santoña?

¿Por qué no han ejecutado la sentencia de costas que ha dicho que tiene que retirarse todos esos barcos? ¿Por qué no solo no lo han ejecutado, sino que lo han paralizado? ¿Por qué no han dejado que 300 barcos que tenían que estar en el puerto y junto con los 100 que hay estarían llenándolo?

Ustedes no lo han apoyado, lo han boicoteado y no han cumplido la legalidad. Eso es lo que tenían que haber estado haciendo para ayudar al puerto de Laredo y para evitar esta situación, esto me lo tiene usted que contestar aquí.

También tiene que contestar por qué no ha colaborado con la empresa a lo largo de este tiempo para buscar una solución, porque que yo sepa no ha presentado usted ni una solución, ellos han presentado una que no era aceptable, estoy de acuerdo, pero ¿cuáles son las que han puesto ustedes?, ni una solución han puesto ahí, vamos es que sin alternativas.

A mí me sorprende que además que en dos empresas como Ascan y Fomento, que no son dos empresa que han pasado por allí, potentes, no hayan podido llegar ustedes a un acuerdo con ellos a lo largo de cuatro años, porque han pasado cuatro años y se ha visto lo que han hecho a lo largo de estos cuatro años.

Ésta es una pregunta también muy interesante, ¿por qué el Presidente no ha ayudado?, no sé si tiene algo contra estas empresas o no le gusta el tema o lo único que quiere es boicotear las actuaciones anteriores, esta pregunta también sería muy interesante que usted la dijera y también ¿qué han valorado a lo largo de este tiempo para llegar a esta resolución del contrato, qué cifras han manejado ustedes, cuál es el coste que nos puede costar este rescate?

No ha dicho usted ni una cifra, usted tiene alguna idea de lo que puede suponer esto, porque cuando alguien toma una decisión, tiene que saber cuál es el escenario peor y decir si esto nos va a costar equis, vamos a ver si nos cuesta un poco menos de equis, eso me gustaría usted que dijera, cuáles son las cifras, cuál es su plan B, si es que tenían de plan B, yo creo que ustedes solo entienden de caja B, de plan B no entienden de nada, porque tenían que tener otro, de lo otro sí entienden, pero de plan B.

¿Cuál es lo que tenían ustedes previsto si esto no salía adelante?, ésta es una pregunta que también podía ser. Ahora nos dice que no lo van a sacar a concurso, le iba a preguntar cuál es su solución para el futuro, parece que la solución para el futuro es esto...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Les ruego que no hablen desde los escaños, Sr. Fernández.

EL SR. MAZÓN RAMOS: Gracias.

El cómo continúa este expediente, ahora dice que lo van a explotar ustedes, van a renunciar ustedes a un posible ingreso, si todo lo que nos puede costar si se hacen bien las cosas al final de cuenta no es un coste para la Comunidad Autónoma de Cantabria es un coste a cambio de algo, algo que se puede recuperar como también podría recuperar la empresa concesionaria si lo explotara, eso hay que tenerlo claro, esto no es tirar el dinero, no es tirar el dinero, no era una megalomanía.



Todo aquel dimensionamiento estábamos todos de acuerdo, la demanda de atraques superaba los 3.000 y esto era una de las cosas que se paliaban con esta demanda, porque no solamente es decir que los de Laredo no necesitan mira atraques, ya lo sabemos pero tampoco lo necesitan los habitantes de La Rochelle y les va medio Burdeos y París, pues nosotros queremos hacer lo mismo, que vengan aquí, que valga para mejorar la economía de Cantabria y de Laredo, porque era el gran emblema, no era solo para los laredanos, este puerto era para todos y ustedes no han querido en ningún momento.

Luego, continúan con lo que dice su compañero, habla del impacto medio ambiental y que mire, lo único claro no sé si han encargado ustedes un estudio, habrán encargado un estudio dígame, perdón, no sé si han encargado un estudio en la Universidad porque mire yo con todo lo que conozco y he hablado de este tema el puerto de Laredo no influye para nada ni en el reflejo de las olas ni en el oleaje, ni en nada, lo único que se ha cumplido es que en la barra se ha acumulado arena, porque como ya estaba previsto, lo que estaba previsto se ha cumplido, lo previeron los ingenieros se ha cumplido.

Dígame usted si ha encargado algo, porque fíjese el único realmente claro que hay es que el puerto de Laredo ha librado en los grandísimos temporales de que se llevara media Puebla Vieja por delante y toda la zona de abajo, como ocurrió en muchísimos sitios.

Eso sí que lo evitó y eso lo saben todos los lardéanos y todos los pescadores que ha resultado, aunque no era lo que se pretendía una gran defensa para la Puebla Vieja y claro lo que también es clamoroso es que como miente usted y como miente imitando ya al Sr. Fernández, cuando dice usted este proyecto, esta cuenta de compensación que aprobó el Sr. Revilla, el Sr. Revilla no aprobó nada, ni el Gobierno aprobó ninguna cuenta, autorizó a puertos, ni el Consejero la aprobó, nadie, nadie la aprobó.

(Murmullos)

El Consejo de Gobierno, una cuenta que había que negociar, una cuenta que había que negociar, no había ningún acto, el Sr. Revilla no aprobó nada. No, no aprobó nada el Sr. Revilla, el Consejo de Gobierno es una cosa y el Sr. Revilla es otra y además eso no fue ninguna cuenta. (Murmullos) Mire en el expediente, alguien podrá ver si se ha aprobado alguna cuenta en ese, usted tiene el acuerdo del Consejo de Gobierno, tráigame todos los anexos. No encuentra usted ni una cifra referente a eso; no en la cuenta de compensación ni una cifra, no, ni una, en el acuerdo del Consejo, sáquele aquí, eso estaba pendiente de aprobar y discutir y yo mismo además dije que aquello tenía que pasar por informe de Dirección Jurídica, que no me bastaba el informe del Interventor General ni el de Asesoría Jurídica, eso lo sabe todo mi equipo; pero a pesar de todo ustedes manipulan. No, el Sr. Revilla no aprobó nada, usted miente. Imita aquí al periodista camuflado que hay en esta sala, que lo único que hace es criticar al Sr. Revilla, naturalmente sin ninguna razón... (murmullos)

¿Y por qué han alarmado tanto a la gente cuando no ha habido ningún problema? Cuando ha habido algún temporal, el mínimo daño se han dedicado a alarmar, cuando esto es una obra maestra.

Que tenían ustedes que estar aplaudiéndola. Por cierto, ganó el Premio José Hazas del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. El reconocimiento de una gran obra técnica maravillosa que es un grandísimo ejemplo de ingeniería y que es un orgullo, ustedes podían haberlo reconocido alguna vez; si a fin de cuentas es todo para nosotros. Yo nunca le he oído a usted decir qué gran obra han hecho. No. La obra está ahí y es una gran obra.

Y que conste que yo le he dicho antes que no estamos en desacuerdo en todas las cosas de este Gobierno, pero yo quería saber si habían puesto alguna vez alguna alternativa fiable. Y veo que no han hecho nada. Porque éste es el ejemplo de cuatro años de inactividad, o de desidia, eso en el mejor de los casos. Porque en el peor de los casos habría que decir que aquí se ha actuado con mala fe prácticamente para intentar boicotear, mala intención, ¡fíjese usted!; porque un Gobierno que se dedica a destruir posibilidades, desde luego sin aportar una sola idea no es algo muy razonable.

Antes hablaba usted que habían trabajado mucho. Sí, han trabajado mucho para echarlo abajo; para pleitear continuamente en todos los sitios, aquí, en el Supremo y en todos los lados. Naturalmente que los técnicos y los jurídicos lo han hecho bien, pero usted y su decisión política venía de arriba; ir contra ello. Esto es la consecuencia de lo que hemos llegado ahora.

Yo como resumen de todo esto, usted ahora contésteme a las preguntas. No me saque párrafos sueltos de las sentencias que ya las sabemos, excepto ésa podemos coincidir en todas.

Dígame usted, a toda esa serie de preguntas que le he contestado, me las va usted respondiendo, si es que puede. Porque yo creo que Cantabria y Laredo se merecen una respuesta, de que usted dé explicaciones ahora que no es ya que diga lo que ha pasado, sino también lo que han hecho y lo que van a hacer.

Creo que nosotros, Cantabria, se merece algo mejor que este Gobierno; los laredanos, todos los laredanos también se merecen algo mejor que lo que están haciendo ustedes. Porque ahí queda la obra, la obra está hecha, tiene un gran



mérito haberla acabado. Yo sí que felicito a los técnicos de la Consejería porque había que haber acabado aquella obra con todas las vicisitudes; que hay saber lo que es la lucha contra una concesionaria, contra unos contratistas, contra los temporales, contra la parte económica y al final que se haya podido inaugurar y que podamos presumir de ella.

Porque vendrán tiempos mejores, van a venir tiempos mejores y eso se va a poner en ejecución. Luego se lo puede contar al Sr. Presidente, o le llama la atención por no haber estado aquí escuchando.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sr. Mazón.

Turno del Grupo Popular...

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Sr. Presidente...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Fernández no tiene la palabra.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Si es que me insulta ¿No puedo contestar? Si me insulta...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Fernández, le llamo al orden.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Yo no sé cómo puede aguantar esto, cómo defenderme.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Usted solamente quiere montar show en el hemiciclo, se desprestigia usted solo.

Le llamo al orden por primera vez.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: O sea, me insulta él a mí y yo me callo. Es increíble.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Tiene la palabra...

Hay alguno que tiene que llamar la atención sea como sea; es un problema, es un problema de ego. Yo lo entiendo y ya está, pero se equivoca.

Sr. Van den Eynde tiene la palabra por un tiempo de quince minutos.

EL SR. VAN DEN EYNDE CERUTI: Sí. ¿Me apaga por favor el semáforo, Sr. Presidente?

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Tiempo ahora, si no me siguen molestando.

EL SR. VAN DEN EYNDE CERUTI: Muchas gracias Sr. Presidente.

Bueno, yo por relajar un poco la sesión. Yo, si alguna vez volviese usted al Gobierno, que no lo creo; pero si vuelve al Gobierno ya me podía dar una concesión de esas, para una cosa pequeñita que yo no voy a estropear un estuario. Yo, un kioscuco, una cosa así... Me lo paga usted como Gobierno casi todo; luego yo hago un plan de negocio y si tengo problemas de explotación, me hace usted una cuenta de explotación y me aguanta el riesgo. Porque yo a esas me apunto ¿Me entiende, no? Yo se lo pido de buena fe ¡Pero vamos!

Y es que, mire, Sr. Mazón, por mucho que chille y por mucho que salga al ataque, pues es que ha hecho usted una chapuza gigantesca; su Gobierno y usted, evidentemente, es quien capitaliza esa enorme chapuza, que ya ni vamos a dejar ni vamos a entrar más al daño ambiental que ha hecho usted. Ahora dice que resulta que gracias al espigón pues se ha salvado la Puebla Vieja del tsunami. ¡Claro!, la Puebla Vieja como es de antesdeayer ¿verdad?, pues resulta que se ha salvado gracias al espigón de antesdeayer. En fin, son cosas que dan un poco de risa.

Mire, por mucho que usted sea Ingeniero de Caminos, yo le voy a decir una cosa. No hace falta saber Física para saber, sin formular las leyes de la gravitación, que si me tiro de cabeza me abro la cabeza. No necesito estudiar una carrera para eso. Ni Medicina tampoco para saber que, efectivamente, cuando uno va desde esta altura con la cabeza se la rompe.

El espigón de Laredo y la infraestructura de Laredo ha modificado el comportamiento de todo el estuario de la Bahía de Santoña. Y es así porque siempre es así... No, no, no ¡qué va!, pues bien.



Pero no es el tema que nos ocupa, porque el tema que nos ocupa es la gigantesca chapuza; porque ahora está hablando usted de miles de reservas. ¡Coño!, pero si ustedes hacen un puerto con unas previsiones y luego lo modifican a más cuando curiosamente, cuando entra la crisis económica ¡Pero si es lo que no se entiende! ¿O cómo lo modifican a más cuando está cayendo la demanda?... No, no, no, es lo que ha hecho usted.

Es más, lo que ha hecho es un puerto absolutamente desproporcionado... Si nadie ha cuestionado aquí la necesidad de un puerto para Laredo. Una cosa es un puerto y otra cosa es lo que ustedes han hecho. Y sobre todo cómo lo han hecho.

Porque uno puede defender la infraestructura de espigones, etc. La gran infraestructura porque se puede hasta defender. Pero explíqueme usted cómo no habiendo demanda de atraques, para una foto del Sr. Revilla mirando a las aguas, se llena eso de pantalanes.

¿Por qué, si no había demanda? ¿Para qué se ponen los pantalanes? Los pantalanes se estropean con el tiempo y requieren mantenimiento ¿Por qué llenaron ustedes eso de pantalanes, excepto para una foto que se hacía el Sr. Revilla inaugurando una obra que no había ni recepcionado? ¡Que ya tiene tela! Hoy sería delito. Lo vamos a dejar ahora en falta de ética... Porque... Sí, inaugurar una obra que no se ha recepcionado, no está muy bien, ¿verdad Sr. Mazón? Y además dotarla de pantalanes, no teniendo demanda de atraques está peor; porque esos pantalanes cuestan mucho dinero.

Miren, el Sr. Presidente conoce lo que es una promoción de un puerto en Astillero, sin costarle dinero a los ciudadanos; haciéndola por fases y vinculada a la comercialización. A la compra, o a la concesión de atraque, etc., que es como se hacen las cosas.

Pero ustedes no, ustedes aunque les sienta como un tiro y eso no va contra Laredo ni contra Cantabria, han hecho el aeropuerto son aviones, que también lo han hecho; que es que también lo han hecho, lo que pasa es que es chiquitín. Bueno, ahora ya ni se ve, porque se le ha comido..., se le ha comido el páramo.

Pero es que hicieron el aeropuerto sin aviones, hicieron el puerto sin barcos. Y defendiendo los intereses, siempre, siempre de las empresas adjudicatarias y de los concesionarios, por encima del interés general... Sí, sí, sí, por eso le digo yo que si me hace el favor a mí de darme una concesión parecida, porque de esas quiero yo. Bueno, yo no, todo el mundo.

Porque ustedes es lo que han hecho y, sino, no se puede entender cómo aprueban y adoptan un acuerdo para aprobar esa cuenta de compensación dos minutos antes de irse del Gobierno. No, dos minutos antes.

Una cuenta de compensación que es hay que ver lo que dicen las sentencias. En primer lugar, dicen que ha modificado usted sustancialmente el contrato. Que para lo que han hecho; es decir, para dejarle al Gobierno y a todos los cántabros un puerto que hay que gestionar público, pues hacen ustedes un contrato de obra, hacen el puerto y ya está. Pero no, hacen un contrato vinculado a una concesión y al final resulta que la concesión; es decir, la gestión del puerto, la va a tener que hacer el Gobierno. Con lo cual es un puerto público ¡Pues vaya una concesión!

Y dice usted que es en base a que efectivamente cuando esa empresa entra en liquidación..., etc., etc. ¡Hombre!, me pregunto yo ¿a veces las empresas pueden entrar en liquidación por una gestión culpable, o mala fe? Se me ocurre, ¡eh!, que puede ocurrir. A lo mejor me interesa que vaya a la quiebra esa empresa, porque al final a mí lo que me interesa...-imaginemos, eh, que esto es imaginar- imaginemos que a mí me interesaba hacer solo la obra y cobrarla. La cobraron..., pin-pan, a los días; que hay que tener suerte. Que hay que tener suerte con su Gobierno a los días, que ya hubiesen querido tener esa suerte muchos proveedores, muchísimos.

Han cobrado a los días. Ahora, efectivamente, están en periodo de liquidación, todavía encima exigirán un daño patrimonial y encima la gestión le cae al Gobierno. Es decir, nos cae a los ciudadanos; porque cuando hablamos del Gobierno, parece que es que el Gobierno es una cosa ajena... El Gobierno es como la empresa concesionaria y está en un litigio. No. El litigio es los ciudadanos de Cantabria frente a los intereses particulares de las empresas, a las que ustedes han favorecido. Porque ustedes siendo Gobierno tenían mucho cariño a muchas empresas, a otras muy poco ¡eh!. A otras les dejaron cañonazos enormes. Pero algunas les tenían mucho cariño... sí, sí. Sí, que sí lo había.

Y había tanto cariño como que hemos visto que había a veces una resolución de contrato en Valdecilla, pero algo muy parecido; porque Valdecilla y el puerto de Laredo, no se parece ni por el agua ni por los barcos. Pero en lo demás, se parecen bastante. Sobrecostes, por supuesto improvisación, etc., etc. -Sr. Guimerans, no me hable porque además no me entero, con lo sordo que estoy, y me habla de lejos-...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Silencio, Sr. Guimerans, por favor...

EL SR. VAN DEN EYNDE CERUTI: En definitiva, Sr. Mazón, lo cierto es que este Gobierno ha actuado con responsabilidad y ha hecho lo que ustedes tenían que haber hecho y no hicieron. Que es defender el interés general. Y la



prueba de ello es que seis veces ha ido a los Tribunales y seis ha ganado. Y a usted, no le gusta la sentencia y empieza a interpretar la sentencia; o una de ellas, me da igual, no le gusta. Una... Vale, bien. Una, no le gusta; otras le gustan.

Pues no entiendo muy bien cómo está usted diciendo que estaba en contra de la cuenta de compensación, que eso no le gustaba. Y sin embargo es lo último que hacen antes de irse del Gobierno. Precisamente, autorizar esta cuenta de compensación. Explíqueno. Porque no se entiende, es que es absolutamente contradictorio. Si no estaban de acuerdo, lo tenían muy sencillo; no toman ese acuerdo, no aprueban ese plan de reequilibrio, con lo cual la cuenta de compensación. Y que le pase el testigo al siguiente Gobierno y hagan lo que tiene que hacer.

¿Por qué lo hacen tan deprisa y en dos minutos antes de irse? ¿Por qué? Hombre, evidentemente, porque ustedes a la hora de confrontar interés general; es decir, interés de todos los ciudadanos, que al final es el interés del Gobierno de defender ese interés, defienden fundamentalmente el interés de las empresas que han sido resultado concesionarias. Y luego los modificados y las sucesivas chapuzas, y el sobrecoste, etc., etc. Lo único que me haban de usted es que yo, a usted, desde luego, no se me ocurrirá como hace usted llamarle a los demás ignorantes y cuestionarle a usted; como gestor sí, como ingeniero no. Supongo que usted es un ingeniero muy competente. Como gestor no... -Bueno, pues vaya, lo siento por usted-

Pero como gestor es muy incompetente, ¡qué quiere que le diga! Es muy incompetente, porque sus obras, entre otras cosas, siempre, no sé por qué, se desvían en sobrecostes, que es una barbaridad. Es que calcula usted muy mal. Tiene usted muy mal ojo. Y siendo profesional del ramo tenía que tenerle más fino. Pero le tiene malo.

En el caso del puerto de Laredo, pues ya ve lo que estamos hablando, que no estamos hablando de bobadas. Que estamos hablando ya que vamos por setenta y pico millones de euros.

Entonces, no se puede ir como hace sobre todo su Presidente, su Secretario General en su caso, ir a las televisiones y hablar, y hablar, y hablar, siempre del interés general. Cuando luego, cuando ejerce el poder, el que defiende es el interés de algunos particulares. Y eso, pues qué quiere que le diga; ofende mucho. Sí, sí, ofende mucho.

El otro día salía yo por aquí por el patio y estaba hablando del rescate bancario, de los veinte y pico mil millones. Pero no hablaba de que para pagar a esas empresas en concreto, se hace todo pidiendo créditos bancarios. Que por supuesto no los pagan ustedes. Ustedes pagan la parte alícuota como ciudadanos de Cantabria, como yo que no tengo nada que ver en la historia. Y como no digamos los otros 500.000 que se han encontrado el follón organizado.

Y es que además, es curioso el paralelismo. Porque hubiéramos tenido un problema muy parecido, incluso más grave con el concurso eólico. Si el concurso eólico no lo paran los Tribunales, ahora tendríamos empresas desarrollando parques eólicos que hubiesen sido anulados, sus licencias, por los tribunales. Y tendríamos un problema enorme porque pedían responsabilidad patrimonial.

Y es que así hacían ustedes las cosas. Lo hicieron en Valdecilla, lo hicieron en el concurso eólico y lo han hecho en el puerto de Laredo. Y eso no es favorecer a Laredo, para nada. Favorecer a Laredo hubiese sido hacer algo dimensionado y sobre todo que no se les hubiese visto tanto el plumero.

Porque, desde luego, la foto y el acto de la inauguración del puerto de Laredo y los costes que ha significado esa foto inhabilitan a una persona para hablar de ética en política, ¡Fíjese lo que le digo! Porque no estamos hablando de montar una carpa y unos canapés, estamos hablando de montar una pila de pantanales que son muchos millones de euros, para hacerse una fotografía; pantanales muertos de asco, muertos de asco porque no hay demanda para atracar en ellos. Así de claro. Qué más da, lo pagan los ciudadanos de Cantabria. Ponen unos pantanales para 800 y para 2.000, si caben; porque lo pagan los ciudadanos de Cantabria.

No, Sr. Mazón; lo siento mucho, Sr. Mazón. Aquí tiene que venir a hablar usted de lo que ha hecho mal y va a hablar y el Consejero le hablará de lo que va a hacer en el futuro.

Pero el futuro está muy claro, qué va a hacer. Pues seguramente tendrá que gestionar un puerto. Pasará a ser un puerto de gestión pública y hacer lo mejor que pueda con él, que es intentar sacar para adelante lo que otros cobraron y tenían la obligación de sacar..., tenían la obligación de sacar y me temo que no lo hicieron, entre otras cosas porque no eran los intereses que tenían y porque, ¡caramba!, como llegaba la crisis -que llegó- como cae la demanda -que llegó- vamos a hacer lo que a ustedes les gusta mucho: socializar las pérdidas. Es decir, para todos los ciudadanos de Cantabria. Me ha salido mal la operación, que la paguen los ciudadanos de Cantabria. Si hubiese salido bien, seguro que no nos hubiese caído tanto.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Van den Eynde.



Por último, para finalizar el debate tiene la palabra el Sr. Consejero de Obras Públicas y Vivienda, por un tiempo de treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argueso): Gracias, Sr. Presidente. Sras. y Sres. Diputados.

Realmente cada vez me preocupa más la actitud de algunos políticos. Sí, sí, cada vez me preocupa más... Le ruego, Presidente...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Les ruego silencio, por favor.

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argueso): Me preocupa más tener la capacidad de subir a esta Tribuna -parece que cabreado-por la situación del puerto de Laredo.

Yo, sinceramente pensaba que usted no iba a tener valor de subir hoy aquí. Pero visto que en política ya vale todo y uno es capaz de decir cualquier cosa.

Porque, Sr. Mazón ¿cómo se atreve usted a subir aquí a decir que yo he mentado? O sea, el acuerdo del Consejo de Gobierno en el que dice que ya había informe de Intervención, con la cuenta de compensación con lo que se tenía que poner, con informe de Intervención, lo aprueba el Consejo de Gobierno autorizar al ente de puertos ¿Y el ente de puertos, de quién es? Usted era el Presidente.

Que por cierto, nosotros le dimos en su día el apoyo a la constitución del ente de puertos pero luego entendimos por qué, lo hemos entendido después ¿Sabe para qué aprobó la Ley de Puertos? Porque no tenía ni un euro para pagar el puerto de Laredo, y con eso sacaran los 42 millones de euros. El ente de puertos, porque a través del presupuesto de Cantabria no hubiese podido. Y dejaron un ente de puertos con unas deudas de 39 millones de euros, solo del puerto de Laredo sin contar la lonja.

Pero en esta vida lo que hay que ser es serios y responsables y sobre todo asumir las consecuencias de cada uno. Yo creo que errores, ¡hombre!, tan seguidos en este tema, yo creo que no les hubo.

No se invente nadie que el Partido Popular estaba en contra del puerto de Laredo. No, mire, no estamos en contra del puerto de Laredo..., del puerto de Astillero. En Astillero se hicieron más de trescientos y pico atraques y a los de Astillero les costó cero y a los cántabros cero.

Nosotros apoyamos; ya empezó, si ya empezó cuando estaba José Martínez Sieso para hacerse el puerto de Laredo. Claro que empezó. Para hacer un puerto pesquero en Laredo, que era lo que se necesitaba, y para ampliar el puerto que tenía Laredo, que Laredo tenía 186.

Y a mí cuando se iban a hacer 540 atraques, no había problemas; me parecía bien ese incremento. No, no, es que estábamos de acuerdo en que se hiciesen 540 atraques. Ahora, ¿usted estaba de acuerdo de que en el 2009, en plena crisis económica se incrementase el coste de 64,77 millones de euros, pasando de 540 a 859 atraques?

Y dice el Sr. Mazón, dice el Sr. Mazón, no, pero si es que eso estuvo muy bien hecho, porque es que además no costó prácticamente nada, porque lo que costó prácticamente, dice, es incrementar la cota de 14 a 17. Por cierto, yo no he dicho que el puerto de Laredo, para nada, sea responsable ni del tema del puntal ni de la entrada. He dicho, que hay un sentimiento generalizado en los vecinos de la comarca, de que el puerto de Laredo tiene algo que ver. Yo he dicho eso. Fíjese, no he llegado a decir lo que ha dicho el Subdirector General de Medio Ambiente, el que fue Director General de Medio Ambiente, con el Gobierno del Sr. Revilla, acaba de decir el otro día, que hay que hacer un informe porque el puerto de Laredo es responsable de lo que pasa ahí. Y que no lo haga ni el IH ni puertos, que no se fía. Lo ha dicho públicamente el Sr. García Oliva, que era Director de Medio Ambiente suyo, en ese Gobierno.

Pero yo ni eso digo, yo digo que hay un sentimiento en toda la comarca de que el puerto de Laredo tiene algo de responsabilidad en eso. Y mire, yo respeto los informes técnicos, mucho. También respeto y cada día más, los informes del pueblo, los que han estado toda la vida trabajando allí con los barcos y saben cómo estaba antes de hacer el puerto, la entrada a Santoña y a Colindres y cómo está ahora.

Vaya usted, que ha presentado una propuesta aquí para el próximo lunes y hable con los pescadores de Santoña, a ver a quien le echan la culpa.

Y yo digo, ¿quién tiene razón?, pues mire, respeto los informes técnicos, por supuesto y los que dicen que no tienen la culpa. También respeto y respetaba los informes técnicos del primer puerto que lo hicieron a una cota 14 y luego les tuvieron que cambiar para subirles a 17.



¿Es que lo habían hecho mal los informes técnicos anteriores?, pues a lo mejor no, y vinieron unos temporales superiores que no habían venido nunca y había que superarle.

Por lo tanto, los informes técnicos, respetables. Digo, los informes del pueblo, para mí también muy respetables, para mí también muy respetables. Y ni a unos ni a otros les digo que no tienen razón, ni a unos ni a otros les digo que no tienen razón, lo que hay que hacer es intentar solucionar el problema que aparece en la barra y que aparece en el tiempo.

Y dice el Sr. Revilla, no, es que el modificado, bueno, lo mejor que se pudo hacer, porque claro, sin costar más, pues se sacaron de quinientos y pico, ochocientos atraques y se cambió el puerto pesquero y tal.

Miren ustedes, a falta de dos meses para finalizar el puerto, cuando ustedes aprueban el modificado número 2, en el que como muy bien ha indicado usted, antes el puerto deportivo iba donde este espigón, y aquí va el puerto pesquero y luego se cambia.

¿Qué casualidad que nadie se había dado cuenta que tenía más calado aquella parte que ésta, para que fuesen los puertos pesqueros! Porque me parece que los barcos pesqueros tienen bastante más calado que los deportivos, pero es muy de extrañar que ningún técnico, con todos los buenos que hay, y todo lo bien que lo hicieron sus técnicos, no se hubiesen dado cuenta que aquí había más calado que aquí. Y ponen aquí el puerto pesquero inicialmente.

¿Sabe usted en este modificado, cuánto costó de más el puerto pesquero que lo que estaba en el primer proyecto? Pues mire, costó dos millones de euros menos. Cambiar aquí lo que costaba aquí hacer, por cierto a dos meses del modificado, todo esto estaba sin hacer, estaba el 70 por ciento hecho ¡qué casualidad!, a dos meses y ya se habían dado muchas prórrogas ¿verdad? Sí, no, no ponga así las manos, que se le debería de caer la cara de vergüenza.

¿Cómo a dos meses faltaba todavía el 30 por ciento? ¿Usted se acuerda que el día 13 de diciembre, creo recordar, de 2007, va usted a visitar Laredo, después del primer temporal y dice que no se va a retrasar en absoluto la obra?, 13 de diciembre de 2007. A los dos meses había que inaugurarlos, según el contrato, a los dos meses, ¡qué casualidad!

¿Usted no sabía que no daba tiempo a acabar cuando solo estaba hecho el 30 por ciento, ¿por qué sino, se iba a retrasar la obra que concedió por ese temporal ocho meses de ampliación de plazo? No, no, y de momento el juzgado está la cuenta de compensación, porque ahí hemos librado los cántabros de cientos de millones y ahora le hablo de la cuenta compensatoria.

Pues mire señor, hacer el modificado de aquí a aquí, cambiar el puerto pesquero costó 2.700.000 euros menos de lo que estaba en el proyecto inicial.

¿Qué es lo que costó más?, lo que iba a la concesión ¿verdad?, que costó siete millones más, es decir, cambiar el puerto de aquí a aquí, costó dos millones de euros menos hacer el puerto pesquero y siete millones más hacer el puerto deportivo, salga a la prensa y se lo explica.

O se lo cuenta a los ciudadanos de Cantabria. Se lo cuenta a los ciudadanos de Cantabria, porque cambia usted un proyecto en el que la concesionaria le cuesta siete millones más y para los pescadores, dos millones menos, se lo explica.

Y ahora dice la cuenta compensación no estaba aprobada y como dice usted, aquí las barbaridades de cientos de millones y tal, no, o sea la cuenta compensación es lo que usted me dijo a mí cuando llegué allí, un millón o dos, 14 años, esto es como el chicle que se estira el dinero y entonces dice, no estaba aprobado no, mire la cuenta compensación me la vi yo encima de la mesa, que acababa de hacer la propuesta el Director General de Puertos.

El Director General de Puertos me hace a mí como Presidente de puertos cuando llego yo, que se la hizo a usted con fecha 14 de junio, se la hizo a usted su Director de Puertos, me imagino que usted era el Presidente de puertos y él el director y usted le manda que haga esa propuesta, con informes de intervención favorables, no firmó usted porque no podía firmar, no podía firmar ya eso, no se lo permitía por estar en funciones, no.

Y además ¿sabe por qué? porque sabe usted muy bien que si aquello le hubiese firmado sabiendo que había perdido el Gobierno y sabiendo lo que iban a firmar, porque si tú no estás en el Gobierno y no tienes los servicios jurídicos y no te enteras realmente de lo que era la cuenta compensación, es muy difícil que alguien se entere, salvo que una empresa lo hubiese llevado al juzgado y a lo mejor eso si los cántabros no les quitan a ustedes del Gobierno se aprueba la cuenta compensación y nadie pensamos que podemos analizar eso, porque jurídicamente está mal hecho.

Y usted sabía que había perdido las elecciones, y que no lo podía firmar, porque igual iba a la cárcel, sí, bueno a la cárcel tenía que haber ido, tenía que haber ido si lo hubiese firmado claro, porque es que han dicho los tribunales, usted no estará de acuerdo, pero los tribunales han dicho que es lesivo para los intereses de Cantabria y es sí, sí, para los intereses de Cantabria, pero le voy a contar una cosa, usted dice la cuenta compensación que tenían ustedes aprobada ya



por Intervención con propuesta del Director de Puertos para firmar dice no, era un millón o dos pero mire le voy a poner un ejemplo, ¿cuánto iba a significar?, es que habla aquí de más de 100 millones.

Mire en el Plan económico financiero que presenta la concesionaria, que hemos aprobado la Administración, el mismo que presenta la concesionaria, que por cierto en su primera intervención antes no le preocupó mucho una cosa que ha dicho y que está aquí recogida, en la que dice que nosotros hemos aprobado el mismo Plan de reequilibrio económico financiero en cuanto a tarifas de ampliación de plazos y el incremento de la marina, de los atraques, es el mismo que habían preparado ustedes.

No, perdón, no le prepararon ustedes y eso es lo que me preocupa, ése le presentó la concesionaria, ése le presentó la concesionaria, usted ha dicho que es el mismo que habían preparado ustedes, el mismo que habían preparado usted, pues mire, el que presentó mire el Plan económico financiero en plena crisis económica que presenta la concesionaria, se lo voy a explicar, se lo voy a explicar, mire se lo voy a explicar, el Plan económico financiero que hemos aprobado nosotros, decía la concesionaria, ustedes saben que la cuenta compensación lo que significaba, como muy bien ha dicho el Portavoz del PP, significaba ingresos necesarios menos ingresos reales, cuánto necesitaba la concesionaria cada año para pagar la deuda que tenía, para pagar los costes de explotación y para pagar cuidado también, cuidado también para pagar los impuestos de sociedades, ingresos necesarios menos reales. Ingresos de explotación que planteaban en el plan económico financiero presentado en junio de 2011, no estábamos en crisis ¿verdad? Ya se sabía que íbamos a vender atraques o no, pues no lo sé pero la propia concesionaria presentaba los siguientes ingresos proponía que iba a tener.

Que iba a tener en el año 2011, 2,8 millones de ingresos, presentó en junio para que se le aprobase la cuenta de compensación. En el 2012, dice que va a tener unos ingresos de 3,93 millones de euros; en el 2013 dice que va a tener unos ingresos de 5,62 millones de euros para aprobar la cuenta de compensación de un millón o dos.

Bueno, pues resulta que si nos vamos a las cuentas de la concesionaria de 2001, 2012 y 2013, que son las únicas cuentas que están aprobadas legalmente, las de 2014 todavía no están aprobadas, tenían previsto unos ingresos en estos 3 años como he dicho, por el cual se aprobaba la cuenta de compensación suya, de 12.402.770 euros.

Digo, estábamos en crisis en el 2011 junio de 2011, máxima casi situación de la crisis en España y que ellos mismos preveían que iban a vender por valor de 12 millones de euros ¿Sabe cuántos ingresos han tenido en el 2011, 2012 y 2013? Pues han tenido 321.000 euros, la concesionaria en junio de 2011 preveía tener 12 millones en estos tres años en junio de 2011 y han tenido 321.000 euros.

¿Qué significaba eso? Significaba eso ingresos de explotación 321.000 en tres años, que es lo que está declarado y aprobado por las cuentas oficiales de la empresa ¿qué significa eso? Claro, según el plan económico que nosotros habíamos planteado el Gobierno tenía que poner cinco millones de euros, pero según los resultados que ha tenido la empresa solo de la cuenta de compensación en estos tres años teníamos que haber puesto 12.081.676, en tres años.

El cuarto año la empresa pensaba ingresar 4.068.000, suponiendo que haya ingresado lo mismo que en los tres años anteriores, pues tendríamos que haber puesto otros cuatro millones y pico en el 2014, que eso ya se verá.

Es decir, su cuenta compensación que decía que era muy poco dinero, en cuatro años con estos ingresos que ha tenido la empresa tendríamos que haber puesto más de 16 millones de euros en cuatro años.

Y por qué está en liquidación la empresa y por qué ustedes querían dar una cuenta de compensación para que se pudiese financiar la empresa. A ver si encuentro un documento, voy a ver si lo encuentro, que es preocupante. Usted sabe, que con fecha 5 de agosto se comunica por su Secretario General a la concesionaria en el concurso de concesión, en el punto último dice: "De conformidad con lo dispuesto en la cláusula 10, deberá aportar el contrato del adjudicatario, que celebre con las empresas constructoras que son los mismos, que requerirá la previa aprobación de la Administración y que deberá garantizar la posición de la sociedad concesionaria ante la UTE contratista para garantizar con objeto a asegurar la viabilidad del contrato de concesión"

¿Me puede decir dónde está esto? ¿Me puede decir dónde se aportaron? ¿Usted exigió alguna vez a la concesionaria que aportase los contratos que tenían entre la empresa concesionaria y la empresa de construcción? En ningún sitio, en ningún sitio se lo exigieron.

¿Cuál es el problema? Como dice el informe de los administradores concursales, que solamente tenía una capitalización de dos millones de euros, la concesionaria y obviamente va a liquidación porque debe 41 millones a las constructoras y no tenía ¿Dónde aportaron estos documentos?

Pero voy a más, usted sabe, usted ha leído el informe concursal muy bien, ya lo he visto, pero no se ha dado cuenta de lo importante. Usted sabe muy bien que la empresa que se quedase con esta concesión, según el artículo 3; la cláusula



3, del pliego de condiciones que ustedes aprobaron, tenía la obligación de garantizar la financiación de la construcción y de la explotación.

Y entonces como dice claramente el informe concursal, porque lo dice también el acuerdo ustedes firmaron, el compromiso de financiación se asume por la sociedad en la oferta presentada ante el Gobierno de Cantabria y que da lugar a la adjudicación del contrato de concesión, siendo este documento la hoja de ruta a seguir, en la materialización de los compromisos a asumir por ambas partes. Dicho documento y respecto a la financiación del proyecto con recursos ajenos, se dice entre otras cosas. ECC y ASCAN, constituirán una UTE constructora que realizará los trabajos de construcción de las obras e instalaciones, objeto del contrato.

Caja Cantabria, que era cien por cien Puntida, prestará preferentemente la financiación y servicios financieros necesarios.

En el apartado 3, sobre financiación ajena, Caja Cantabria prestará preferentemente la financiación y los servicios financieros necesarios y coordinará la financiación y los servicios financieros a la sociedad concesionaria, incluyendo dichos servicios por importe, el préstamo, 18.129.000. Es decir, lo que faltaba de 46 millones, de la aportación del Gobierno, que aportaba, hasta 64 que costaba. Ése era el compromiso que tuvieron que hacer para quedarse con la concesión.

¿Usted tenía conocimiento?, cuando aprueba el segundo modificado, incrementa 13 millones el coste hasta 77 millones; que este compromiso que estaba en el contrato ya no existía, porque Caja Cantabria, Puntida se había salido de la empresa ¿no? Usted tenía conocimiento de eso.

Usted tenía conocimiento que justo después de los temporales, justo después, el 31 de marzo y los temporales fueron el último marzo de 2008, tenía conocimiento -¿verdad que lo tenía?- de que Caja Cantabria vende sus acciones, a ECC y a ASCAN, vende sus acciones que donde había puesto 75.000 euros, en plena crisis económica, con los temporales, le da una plusvalía hasta un millón de euros, se le paga a Caja Cantabria y se sale de la UTE. Y por lo tanto ya el compromiso que había garantizado se pierde.

Y usted tenía conocimiento de eso, porque se lo mandan a usted un año después casi. Claro, un momento... Sí, claro. Y dice él, es que me lo mandan un año después. Pero si se lo mandan un año después, ¿por qué no exige la garantía de la financiación antes de aprobar el modificado, que lo aprueban en octubre de 2009? ¿Por qué no lo exige? Si saben que tenían el compromiso de la financiación, que era una obligación del contrato y resulta que usted ya sabe cuando adjudica, autoriza el Sr. Revilla en el Consejo de Gobierno, autoriza el modificado 2; autoriza y el Sr. Revilla autoriza, el 28 de abril de 2011, la cuenta de compensación.

¿Usted cuanto autorizó el modificado, qué garantías tenía de financiación? ¿Usted conocía los acuerdos entre la empresa concesionaria y la constructora, cuando adjudicó el modificado? No les conocía y tenía la obligación de conocerles. No les conocía y tenía la obligación de haberlos presentado ante la administración.

Y es más, conocía perfectamente lo de Caja Cantabria, que había vendido su participación y adjudicó sin tener garantías. Ésas son las razones fundamentales, por las cuales va a liquidación la empresa, porque no tenía financiación. Ésas son las razones fundamentales, por las cuales tanto el informe de la administración concursal como las sentencias, dicen que ha habido una falta de financiación.

Y entonces, me decía el Portavoz del Grupo Socialista, "usted podía haber resacado". ¿Cómo rescatado? O sea, siempre tiene la posibilidad del rescate, el Gobierno de Cantabria. El rescate máximo son tres años, son tres años, si hay algún motivo. Rescatado. Y si tu vas a rescatar y si luego sigues sin cumplir las condiciones, puedes continuar pagando la RPA también, obviamente. A la Administración Regional, nunca le ha interesado que ese puerto vuelva a la gestión autonómica, nosotros nos hubiese interesado que el acuerdo que ustedes firmaron hubiese seguido los 49 años.

A los cántabros les hubiese interesado que eso se hubiese gestionado, porque producía también algún ingreso a la Administración Regional, entre ellos el canon todos los años y entre ellos te librabas de pagar el IBI al ayuntamiento.

Por lo tanto, por lo tanto, su irresponsabilidad en la gestión de tantos millones de euros, de tantos millones de euros, hay que tener valor para subir aquí a hablar del puerto de Laredo, los del Grupo Parlamentario Regionalista. ¡Hay que tener valor!

Porque miren, miren, para esto se hizo el puerto de Laredo, para esto se hizo el puerto de Laredo, 77 millones de euros. Porque miren, le voy a contar algunas cosas que yo creo que son importantes, que yo creo que son importantes.

Miren, me dice el Sr. Mazón, "es que ustedes no han promocionado el puerto cuando han estado aquí". Mire, nosotros hemos estado donde la empresa concesionaria, si alguna vez nos ha pedido allí hemos estado.



Mire, yo estuve cuando se les dio la concesión del premio del Colegio de Ingeniero de Caminos, hablando perfectamente del tema.

Mire, el Gobierno de Cantabria paga y financia para celebrar el Salón Náutico de Laredo. El año pasado la directora del Salón Náutico de Laredo vino a ver si colaborábamos con ella, para ir a La Rochelle a una feria que existe y la dijimos que sí, que colaboraba el Gobierno de Cantabria y luego no fue.

Es decir, hemos estado donde hemos podido siempre y se nos ha pedido, nunca la concesionaria nos ha pedido que apoyemos ninguna promoción del puerto. Por lo tanto, le contesto textualmente, ninguna.

¿Usted sabe alguna...?, usted dice, es que se podía haber, se podía haber, se podía haber negociado en este tiempo desde que estaba en concurso hasta que ha habido liquidación. ¿Cuál se podía haber negociado?, ¿por qué no lo ha dicho usted aquí? Hombre usted ha gestionado todo el puerto y sabe perfectamente.

¿Me puede decir lo que se podía haber hecho? ¿Me puede decir, por ejemplo dar un préstamo participativo? ¿Me puede decir, me puede decir que se le podía haber dado una subvención para la explotación? ¿Se puede haber dado una subvención a la explotación?

¿Se le podía haber financiado? ¿Usted ha leído la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria o no? Si la ha leído es que eso no se puede hacer.

Nosotros nos reunimos con los administradores concursales, nos reunimos con los administradores concursales. Por cierto, por cierto, que dice usted que el informe de administradores concursales, claro, que decían que tal. Nos reunimos con ellos y nadie buscaba la fórmula para dar dinero ni apoyar el tema, salvo la concesionaria que sí, que ese día cuando nos reunimos con ellos pedía 51 millones de euros y luego posteriormente cambiaron y han pedido préstamos participativos, que como usted conoce ha dicho aquí también que no estaba de acuerdo.

Por lo tanto, ¿es verdad, es verdad que usted se acuerda en este Parlamento se metió con la Consejera de..., con la Consejera de Presidencia y le dijo, y dijo textualmente un día que no estaba que "el expediente de lesividad, autorizando al ente de puertos un acuerdo, vamos, desde el punto de vista jurídico no puede ser más ridícula, a la ilustre jurídica se lo digo". ¿Se acuerda usted de esas frases?

Y usted, después de haber dicho esto, en este Parlamento, a la Consejera y después de la sentencia del Tribunal Superior de Cantabria, del Tribunal Supremo diciendo que es lesivo la va a pedir perdón. Le va a pedir perdón, imagino.

Usted tiene que pedir perdón a los cántabros por lo que nos va a costar este puerto, porque mire, el puerto de Laredo hubiese costado un dinero razonable, incluso los 64 millones de euros, incluso los 64 millones de euros.

Por lo tanto, por lo tanto, yo solamente quiero terminar..., dice, decía el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, "es que usted ha subido aquí y no ha dedicado ni un minuto a hablar de la gestión del final". Bueno, yo he venido aquí y he comparecido para hablar de la construcción y explotación del puerto de Laredo y aquí había que decir por qué hemos llegado a esta situación.

Yo he hablado el 10 por ciento de mi intervención, usted de la suya ninguno, usted de la suya ni el uno por ciento del futuro.

Porque miren, usted me dice, hombre es que obligatoriamente tiene que haber gestión pública, si usted tiene la obligación de rescatarle.

Perdón el Sr. Mazón, dice que se puede sacar una concesión y se puede sacar una concesión, y entonces ya no sería una gestión pública y entonces dice, no, no, yo he subido aquí y he dicho que este Gobierno va a hacer una gestión pública del puerto de Laredo, para que el mayor número de personas puedan llevar allí sus barcos de Laredo, de toda la comarca y de fuera de Cantabria unos precios competitivos y que se pueda llenar esa barbaridad de atraques que se pusieron desde el primer día, ¿usted no ha leído al Presidente Zumaya?, creo que era de Zumaya, que ha salido el otro día en la prensa diciendo, hombre nosotros fuimos sacando los atraques poco a poco, mire aquí fuimos sacando los atraques de pantalanes de año en año, no sacamos 800 amarres de golpe, como Laredo.

Por cierto usted dice que había 3.000 peticiones, ¿usted ha dicho aquí que había 3.000 peticiones?, es bueno, es bueno saberlo para seguramente para los informes futuros, porque hombre si había 3.000 solicitudes como cuando uno compra un piso, se podían haber pedido adelantos y no se le pidió a nadie.

¿Cómo habiendo 3.000 solicitudes a día de hoy solamente se han vendido 12?, ¿por la crisis?, mire, no ha afectado a tanto porcentaje en este país y menos de los que tienen barcos, no ha afectado a tantos.



Por lo tanto, fíjese en el mes de noviembre del año 2011 cuando se presentaba el Sr. Revilla a las elecciones nacionales le hicieron una entrevista y dice: Hay el doble de solicitudes, ya la prensa se había negado a explotar, porque ustedes habían dejado el Gobierno en el 7 de junio, estábamos hablando en el mes de noviembre, hay el doble de solicitudes, que ponga el Gobierno el puerto a funcionar, pero si le había dado usted una concesión a una empresa privada por 41 años y medio, ¿cómo le iba a poner el puerto a funcionar el Gobierno si usted nos ha impedido con la concesión que ha hecho que el Gobierno de Cantabria haya podido gestionar el puerto de Cantabria?

Usted se lo dio a unas empresas privadas y dijo que el Gobierno de Cantabria no gestionase eso, ¿cómo es capaz usted de decir que cuando estaba cerrado que tenía que ponerlo a gestionarle el Gobierno? el Gobierno no podía, si tenía usted firmado que era una empresa privada durante 41 años y medio.

Por lo tanto, usted no se preocupe, si nosotros vamos a ir a explicar todo esto a Laredo, y a lo laredanos, claro, claro, claro, vamos a ir a explicarle como dejaron el puerto, lo que hicieron en el puerto y sin duda alguna sin duda alguna, no, no claro que seguro que va, es capaz de subir aquí a explicarlo, o sea, usted puede ser capaz de ir a cualquier lado, a explicarlo, por lo tanto, Sras. y Sres. Diputados...

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sr. Consejero...

EL SR. CONSEJERO (Rodríguez Argüeso): ...hemos llegado hasta aquí con una inversión que le va a costar muchos millones a los cántabros y va a quitar inversiones productivas a este Gobierno y a los presupuestos de Cantabria, pero solo pido una cosa, que podamos gestionar adecuadamente el futuro del puerto de Laredo en las mejores condiciones, porque todos pedíamos también -finalizo- un parking en el puerto de Castro Urdiales. Nadie pidió un parking de 800 plazas, nadie pidió un parking de 800 plazas, se han hecho 800 plazas y sobra una planta claramente para las necesidades de Castro Urdiales, con unos costes inmensos.

Todo el mundo pedía un parking en San Vicente de la Barquera, nadie pedía tantas plazas como se hicieron y no entra casi ninguno, por lo tanto. ustedes fíjense como dejaron Cantabria, con tres parking públicos, públicos, públicos, públicos, así que el puente se lo han cargado seguramente el puerto de Laredo, pero esperemos que se pueda hacer según el Plan de Infraestructuras que he aprobado.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Consejero.