

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

(Comienza la sesión a las diez horas y tres minutos)

Único. Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria 2014-2021, remitido por el Gobierno. [9L/6100-0014]

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Buenos días de nuevo.

De nuevo la bienvenida al Sr. Consejero.

Comenzamos por lo tanto la sesión de esta Comisión de Obras Públicas y vivienda para la presentación del Plan de Puertos e instalaciones portuarias de Cantabria remitido por el Gobierno.

La ordenación del debate, como sus Señorías saben, será de conformidad con lo establecido en el artículo 183.2 en relación con el 181 del Reglamento de la Cámara.

Si alguien tiene alguna duda de cómo va a ser la ordenación del debate, se lo digo.

Comienza la exposición del Consejero por un tiempo de treinta minutos. Seguidamente interviene cada Grupo quince minutos, de nuevo vuelve a intervenir el Consejero por un tiempo de treinta minutos. Y el segundo turno final, de fijación de posiciones por un tiempo de diez minutos cada uno.

Comenzamos por lo tanto Señorías con la intervención del Consejero de Obras Públicas y Vivienda.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenos días y muchas gracias Sr. Presidente. Buenos días a todos los Diputados.

Y vamos a comenzar con el objeto de esta comparecencia, que es la presentación del Plan de Puertos y de Instalaciones Portuarias 2014-2021.

Como saben, el plan anterior, el plan vigente es el plan 2006-2013; si bien finalizó en el año 2013, seguimos actuando hoy en día con los parámetros del plan anterior.

Esto como saben también es una obligación legal. La Ley de Puertos del 2004; Ley que se aprobó hace ya tres o cuatro legislaturas, en este último periodo de Gobierno en el que ha estado el Partido Regionalista, obliga a tener un plan de puertos vigente para los desarrollos que se vayan a hacer en esta materia.

Y previamente yo quiero expresar algo en lo que creo que todos los que estamos aquí estamos de acuerdo. Y es que creo que todos nos sentimos orgullosos, orgullosos de nuestros puertos.

Estamos todos orgullosos de Cantabria y dentro de lo que es toda la geografía; lo que es la costa, lo que son las playas, lo que son las villas marineras; yo creo que todos, todos estamos orgullosos de las villas que tenemos y los puertos actuales. Empezando por Castro Urdiales con esa magnífica situación que tiene debajo del casco histórico, con el antiguo puerto. Continuando con el puerto de Laredo, con su historia desde la época de Carlos V y la tradición que tiene portuaria y esa villa. Colindres, cuyo puerto yo creo que es uno de los grandes orgullos de los colindreses que siempre lo presentan a gala. Y Santoña, qué decir de Santoña, que es prácticamente la esencia de la villa; una villa marinera que vive casi, casi para el puerto.

Y en el área occidental, pues comenzando con Suances, que si bien es la zona baja de Suances y no la parte alta, es un complemento fundamental de la ciudad. Comillas, que tiene un puerto que probablemente sea uno de los puertos más bonitos del norte y yo creo que de todo el arco atlántico, con puerto pequeño pero con esa situación y con ese encanto que tiene. Y por último, San Vicente de la Barquera que también tiene una gran tradición ya desde la época de las ballenas, puerto ballenero –quiero decir– y con ese entorno maravilloso que tiene de la puebla, al fondo Picos de Europa, las playas del alrededor.

O sea, que creo que estamos aquí, estamos orgullosos de nuestros puertos, más aún los que son los propios vecinos. Los propios vecinos de todas estas villas que he dicho, yo creo que lo consideran una parte esencial de su forma de vivir.

Y qué decir también de los visitantes. Los que no están en un puerto, la gente del interior pues disfruta no solo con las villas, sino paseando en las zonas pesqueras, en las zonas deportivas.

Por eso, hoy creo que entre todos podemos darnos cuenta de la necesidad de tener un plan de puertos de hacer todas estas inversiones y podemos dejar las diferencias en un segundo plano. Y porque todos estamos de acuerdo de que a pesar de la crisis, a pesar de la crisis, hay que seguir cuidándolos y adoptándolos desde el presente con vocación de futuro.

Porque también es preciso recordar los cambios y la evolución que han tenido en estos últimos años. desde el año 95, desde que el presidente Revilla llegó al Gobierno, las inversiones en puertos han sido –yo creo– que muy notorias. Hay que recordar en presidentes anteriores donde los arrinconaron allí en las calle Juan de Herrera, donde dijeron para qué íbamos a invertir en puertos si sólo representaban el cuatro por ciento del PIB o el tres por ciento.

Pero cuando en el año 95 volvió el Presidente Revilla y volvió el Partido Regionalista, primero en coalición con el Partido Popular y luego con el Partido Socialista, siempre se ha pretendido cambiarlo. Y no hay que ir más que por ellos para ir viendo como ha evolucionado, como ha cambiado el puerto de Santoña, como hoy se puede enseñar. No digo nada del puerto de Laredo, que es otro de los orgullos que tenemos. Las realizaciones que se han hecho en Castro, la apertura a las ciudades y a la villa en esta integración puerto-ciudad, que en aquel momento era menos novedosa cuando fueron eliminando las vallas. Como por ejemplo en Colindres. La recuperación de la parte de Comillas, de la zona posterior al puerto en la zona de acantilados, que era todo prácticamente un vertedero.

En fin, todas las zonas de urbanización han ido desarrollándose. Por no decir nada ya de las ayudas al sector pesquero. Que han recibido cuantiosas ayudas para modernizar sus instalaciones y para transformar la flota, con barcos modernos y que también requieren otro tipo de infraestructuras para poder ejecutarse.

Por lo tanto, creo que este Plan de Puertos es algo que todos los que estamos aquí creo que vamos a sentir la necesidad de que esté vigente.

Por otro lado también se lo recomiendo leer por las noches, porque es una lección de geografía muy interesante, de la naturaleza, toda su memoria de ordenación y de información es completísima. Por lo tanto, yo creo que aparte del tema puramente político y técnico es una parte cultural que yo creo que nunca viene mal recordar.

Muy bien. Bueno, pues dicho esto, creo que tenemos que hablar ya estrictamente del documento. El documento; luego puedo ir un poquito más en detalle de algunas cuestiones; los antecedentes de este documento nacen en el año 2010, en el cual se licita una asistencia técnica para la redacción de la revisión del Plan vigente, que finalizaba en 2013. Este contrato se adjudica en el mes de febrero de 2011. Y la empresa “Prointec” lo va desarrollando, en colaboración o dirigida por los servicios propios del Gobierno de Cantabria, de los funcionarios y la Dirección de Puertos. Hasta que se termina en el año 2016, después de sucesivas prórrogas y suspensiones, que yo creo que en este momento salvo que surja en el debate, no merece la pena ir digamos, recordando. Sí es cierto que ha tenido bastantes vicisitudes, suspensiones y prórrogas. Por eso se remitió al Parlamento en el año 2016, en octubre de 2016.

Y respecto a esto, quiero ahora decir algo que es bastante importante y yo creo que es una solicitud también a los grupos parlamentarios. Si bien la programación no es vinculante y lo importante son los tipos de actuaciones, ha ocurrido a día de hoy un desfase, en cuanto a la programación.

Claro que estamos en el año 2018 y, por lo tanto, algunas de las actuaciones yo creo que resaltan un poco la desprogramación de tal y como estaban. Y por eso, yo les voy a solicitar a Sus Señorías que entre todos pudiéramos incluir alguna reprogramación en tres obras, fundamentalmente. Porque las demás, todos sabemos que los Planes son orientativos en cuanto a las anualidades. Y por eso les voy a proponer lo siguiente

En el puerto de Castro Urdiales, el refuerzo y acondicionamiento del dique norte: establecer anualidades 2018, 2019 y 2020, por favor de 500.000, un millón y medio, y un millón y medio.

En el puerto de Santoña, la rehabilitación de la estructura de los muelles de la dársena pesquera; les voy a proponer dos anualidades en el 2019 y 2020, por valor de 650.000 y 420.000 euros.

En el puerto de San Vicente de la Barquera, en la nave para usos pesqueros, de almacén y rederas, la anualidad 2019, con 400.000 euros. Y la nave taller para servicio en el nuevo puerto, que estaría situado en la zona del puerto antiguo. Pero pasaríamos a una anualidad de 300.000 euros, para el año 2021.

Con esto, yo creo que quedaría de una manera más coherente. Aunque como digo, la programación normalmente económica en todos los planes se va desfasando. Y en este caso concreto... (murmullos)... Sí, la puedo repetir perfectamente. O si prefiere, les doy una fotocopia.

Mejor, aquí está por escrito, les doy una fotocopia. Porque yo creo que son un poco las tres actuaciones que cantan un poco, por decirlo de alguna manera así muy coloquial. Las demás se pueden admitir, pero éstas efectivamente estaban



previstas para el 16-17, estamos en el 18. Por lo tanto, yo creo que les proporciono una fotocopia para cada Grupo y con esto yo creo que tendríamos digamos un esquema más coherente con la fecha actual.

Siempre ha ocurrido algo parecido, también ocurrió en el Plan de Carreteras cuando se aprobó. Que al final cuando llegan a la aprobación última en el Parlamento, hay un desfase en cuanto a la programación; especialmente cuando se hace por anualidades, que es mucho más complejo aún el programar por anualidades. Otra cosa ya son los cuatrienios y por eso...

Bien. También les quiero decir que este Plan tal y como está concebido es prácticamente igual que el Plan que había diseñado el Gobierno anterior. Es decir, nosotros en este caso prácticamente hemos respetado los principios y los criterios, los objetivos de cuando gobernó el Partido Popular, que legalmente era un plan que en este sentido tenía cierta continuidad con el plan vigente del 2006-2013 con algunas actuaciones.

Lógicamente, es un plan mucho más modesto que el anterior; la cuantía económica no tiene nada que ver. Fíjese que estábamos hablando que en el año 2000, en el Plan del 2006 al 2013 estábamos hablando de inversiones del orden de 20 millones de euros al año. Y en este Plan estamos hablando de inversiones de menos de 5 millones de euros al año. O sea, estamos manejando cantidades mucho más modestas. La coyuntura económica es otra. Y luego les hablaré un poco de los criterios y objetivos, de nuevo con la normativa. Y finalmente la propuesta de actuaciones.

Sí probablemente dentro de digamos lo fundamental son que con respecto al plan anterior, dada la coyuntura, se eliminan y se suprimen fundamentalmente dos actuaciones llamativas. Una, era el puerto de Suances. En el Puerto de Suances, en la marisma interior de la zona de la ribera se había diseñado o se había planificado un gran puerto, que por cuestiones medio ambientales se ha echado atrás y se ha anulado y se ha retirado del plan.

Y luego en el Puerto de Castro también se suprimió la ordenación marítima que conllevaba una zona amplia de care, una zona comercial y se ha sustituido por una ordenación interior de fondeos. Es decir, que ahí hay calado suficiente. Y de momento vamos a mantener el sistema de fondeos en el recinto del puerto de Castro. Tienen todos estos datos, esto es para sus propios efectos.

Bien. El Plan, ya entrando directamente en el diseño, es un Plan digamos que técnicamente yo entiendo que está muy bien. Consta de un tomo primero, que es la Memoria de información; la información general, en la cual en esta memoria de información aparte de los antecedentes de todo el Plan, la revisión, cómo fue el avance, el contenido y la programación, incluye también luego un marco normativo.

Establece cuál es el ámbito de puertos; el ámbito que afecta a costas. La zona en que tiene algo de vinculación la parte de ordenación del territorio. El ámbito medio ambiental donde se tratan no solamente el medio ambiente general, sino también los residuos, la eliminación de residuos, la contaminación del suelo, se habla de las emisiones a la atmósfera, de las aguas, el ruido.

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

Esta parte luego continúa con el ámbito de aplicación y las directrices, las directrices del plan vienen establecidas en esta memoria de información aunque luego algunas de estas cuestiones vienen repetidas en la normativa que ya viene con un texto articulado. Pero en la memoria de información previa, cuando habla de metodología pues aparecen.

Una parte fundamental es el análisis de la situación actual, tanto desde la caracterización territorial y ambiental como el aspecto socio económico, las características económicas de las poblaciones, su propia economía.

También incluye cómo ha sido la evolución general de los sectores, los dos sectores clave que aquí estamos manejando el sector náutico recreativo y el sector pesquero y luego la producción de otros productos relacionados, como son la industria conservera y la afección a su actividad.

Y luego ya hacemos un análisis puerto por puerto de cada uno de ellos y con un estudio también de la evolución de la demanda que ha ocurrido en estos últimos tiempos.

Y finalmente hay una determinación del grado de ejecución de programas, de los subprogramas, de los programas que hemos diferenciado en lo que llamamos grandes actuaciones, en los programas de modernización y potenciación y de actuaciones específicas. Esto es un tomo muy interesante como les decía antes.

Y luego también tenemos una parte más novedosa que es el apartado que corresponde a la preadaptación al cambio climático, el estudio básico de las necesidades y aquí hay una introducción y lógicamente se analizan los fenómenos climáticos externos, los agentes forzadores, los potenciales repercusiones en la costa, en fin.

Este es un tema que como les digo es muy interesante, lógicamente son cientos de páginas, no las vamos aquí a relatar y confío en que todos entiendan y consideren que es un análisis correcto en esta memoria de información.

En segundo lugar tenemos la memoria de ordenación, en la memoria de ordenación es casi digamos la clave del plan. En este análisis sin bien es una memoria que luego se transformará en las partes más importantes en lo que es normativo, pues aquí están establecidos cuáles son los criterios y los objetivos que se pretenden con este plan.

Brevemente sin ánimo de leerse los enteros porque no me daría tiempo, pues dentro de los objetivos están los objetivos genéricos que son desarrollar un ámbito moderno y eficaz, las cosas que hablaba en mi introducción; garantizar la integración territorial de las instalaciones portuarias, también esto hablábamos un poco de su inclusión en su entorno, en su zona, en su villa; garantizar la sostenibilidad ambiental, verán que aquí hay un análisis ambiental muy potente, han pasado todos los requisitos, tienen esos informes de sostenibilidad, tiene la memoria ambiental, etc...

Y luego pues garantizar la viabilidad económica de esta planificación que si bien nunca estamos totalmente convencidos al cien por cien del futuro económico y financiero de los presupuestos, creemos que es bastante realista. Cuando se dice que hay que potenciar u otros aspectos de la economía y otros sectores, pues hay que tener en cuenta que si hay que quitar más de este tipo de infraestructuras se van a quedar a cero porque ya se han reducido bastante con los últimos tiempos, llega un momento en el cual pues nos puede ocurrir como cuando se abandonaron las inversiones en carretera y al cabo de cinco años estaban todas hechas tal desastre que necesitaban mucha mayor inversión.

Con los puertos tampoco queremos que pase algo parecido como ocurrió hace 20 años, por eso yo creo que estamos aquí en unas cuantías adecuadas y convenientes para la situación actual.

Y dentro de los objetivos parciales, están los que se refieren al sector náutico recreativo y deportivo que tienen menos importancia que en el plan anterior, en el cual se pretendía potenciar aún más y la generación de atraques nuevos era bastante superior a éste, sin embargo entendemos que sigue siendo un factor importante del desarrollo económico y del futuro.

Por eso hay que potenciarlo y por eso también una de las cuestiones claves que ocurre en Cantabria es la estacionalidad, estamos pidiendo diversificación desde el punto de la demanda turística. Y yo creo que este sector es una parte importante del desarrollo turístico. Y también puede conllevar a desestacionalizar; porque lógicamente cuando la gente tiene un barco procura aprovecharlo no solamente un mes o dos, sino unos meses más, por lo menos cinco o seis meses al año.

Y luego hay una mejora de servicios en general. Y la industria que genera y la mano de obra que conlleva siempre, pues la gente que tiene un barco siempre tiene digamos... necesita servicios auxiliares.

Y luego están los objetivos de los sectores productivos tradicionales, que son: la pesca y el marisqueo. En los cuales, aquí está el mantenimiento de la actividad pesquera en los términos actuales hasta donde se pueda llegar. Ya sabemos las limitaciones que tiene desde el punto de vista medioambiental. Es decir, los límites a las capturas que impone la Unión Europea. Pero hay que seguir manteniendo unas instalaciones modernas. Y luego además tiene un valor también relacionado con el propio turismo; porque los puertos pesqueros, dentro de su actividad tradicional, también atraen visitantes.

Y luego tenemos los objetivos de protección territorial y ambiental, que siempre los tenemos en cuenta a la hora de realizar cualquier programa, cualquier proyecto. Todos pasan por sus evaluaciones. Se pretende minimizar el uso del suelo de una manera que no se cause ningún impacto mayor del estrictamente necesario. Se han estudiado la forma de minimizar los residuos. La calidad del aire. En fin, eliminar o reducir el impacto acústico. La contaminación de las marinas por sustancias peligrosas, que siempre ya sabemos que suele haber vertidos.

Y por supuesto que pretendemos siempre preservar la diversidad y el patrimonio cultural de una manera razonable. Y yo creo que estos puertos como verán en el Plan están bastante concentrados en los usos. No voy a seguir extendiéndome más.

Los criterios generales de aplicación son relacionados directamente con los objetivos. Y hay algunos que son de carácter general. Luego hay otros más específicos; aquí tenemos, por ejemplo, un criterio claro que es el de desarrollar que el ámbito portuario sea capaz de dar respuesta a las necesidades productivas. Aquí incorporamos que todas las infraestructuras de abrigo estén en buenas condiciones; las canales de entrada de los puertos también sean –digamos– asequibles para los barcos, que se vayan adaptando también a los tamaños de algunos barcos que como saben cada vez tienen un tamaño superior. Y dentro de todos estos objetivos y de estos criterios también se han analizado distintas alternativas con distintos escenarios para el futuro.

Dentro del Plan y del índice pues tenemos desde luego un apartado, que es el apartado de la normativa. En esta normativa están el articulado, que recoge las necesidades de la memoria de ordenación fundamentalmente. Y también la adaptación a la Ley.

Aquí ya sabemos... Tenemos fundamentalmente una Ley de Puertos. Luego, la Ley del Suelo establece una serie de planes sectoriales, en su artículo 59.4, que se derivan de su propia legislación. Tenemos la Ley de Costas y la Ley de Sostenibilidad de la Costa. Y tenemos el POL. Tenemos una serie de legislaciones que tienen que estar coordinadas con este propio Plan y con nuestra Ley.

En esta normativa aparecen los planes donde están bastante claramente especificadas las actuaciones que se van a desarrollar.

Luego hay un apartado de un estudio económico-financiero, de la rentabilidad de las actuaciones, etc.

En este sentido, si bien se han analizado las inversiones desde un punto de vista económico, con su Tir y su valor contable actual, etc., un tema estrictamente económico, les puedo decir que el Plan al final, lo que ha optado es por hacer inversiones directas de la Consejería y del Gobierno.

Y no se contemplan los contratos de concesión de obra pública. En estos momentos, el contrato de concesión de obra pública creemos que no es el más adecuado; no quiere decir que en un futuro sea interesante. O el contrato directo de concesión de explotación, que también es un tema habitual en estos casos.

Pero hoy lo que traemos aquí en este Plan, lo que está diseñado y lo que ustedes tienen es un plan en el cual no se prevé la colaboración privada en las inversiones; independientemente de que el análisis económico financiero está muy bien, hay que tenerlo. Pero no se busca una rentabilidad dentro del mínimo que tenemos que tener todos los gestores públicos, que lógicamente hay cosas que pueden tener un déficit como pueden tener las carreteras cuando no tienen peaje, que es el caso de la mayoría de las carreteras que existen en este país y el cien por cien de las que hay en Cantabria, por cierto.

Bien. Luego viene el tomo del informe de sostenibilidad ambiental. Este es un informe muy completo, porque aparte de la memoria tiene un montón de anejos, cinco anejos y toda la cartografía; aquí están también los análisis de la documentación y el resultado de las consultas. Cómo fue el resultado de la memoria ambiental emitida por los órganos competentes; los informes de alegaciones; la evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura. Hay un informe arqueológico, está el marco normativo y está una información gráfica de todo el aspecto ambiental.

Y luego tenemos también otros anejos dentro del Plan, que no los he traído aquí pero ustedes los pueden consultar, supongo que se lo hayan dado en un CD. Esto es muy laborioso y supongo que llevaría mucho tiempo(...) Pero bueno, aquí tenemos los modelos del estudio económico, los estudios de tráfico, están incluso las solicitudes de los límites de adscripción de la zona.

Hay que recordar que normalmente en este plan todo lo circunscribimos a las zonas de servicio de puertos actuales; excepto el Puerto de San Vicente de la Barquera, que falta la adscripción de la zona donde iría la nueva instalación de atraques, que en su día fue parte de puertos, luego por otras razones volvió a costas y al ayuntamiento, ahora se ha vuelto a solicitar la adscripción y ya está olvidado el puerto exterior.

Y lo demás, todo está dentro de los límites. Lo cual no quiere decir que en un momento determinado la Ley permite el modificar las zonas de servicio y adscripción.

Y tenemos otro anejo con el documento de referencia inicial y las consultas. Y la memoria ambiental con su informe de alegaciones en otro anejo directamente.

Y finalmente tenemos un reportaje fotográfico donde se pueden ver los puertos tal y como están actualmente. Y yo creo que esto es lo más llamativo, sin ánimo de ser exhaustivo que tampoco lo pretendo, ni siquiera agotar el tiempo.

Pero sí que conviene hacer un pequeño repaso muy rápido de cuáles son las actuaciones fundamentales que se plantean. Hay distintos programas en los cuales no voy a relatarlos todos, tenemos un hincapié importante en las inversiones de mantenimiento, en los dragados y luego asistencias técnicas, estudios y tal.

Pero, dentro de lo que son las obras y en lo que habría que corregir como les he propuesto el plano, lo que es la programación general, voy a leerles muy rápidamente.

Tenemos en Suances la ampliación para las embarcaciones deportivas del Puerto de Suances pendiente de adscripción; esto se me ha olvidado, esto está pendiente también de adscripción por parte del Ayuntamiento. Cuando modifique el espacio donde tiene que desarrollar el nuevo campo de fútbol. Como saben, el campo de fútbol está ahí a pie,

en un sitio totalmente inadecuado para un campo de fútbol, en primera línea y cerrado. Y bueno, estamos en conversaciones con el Ayuntamiento, pero hasta que no tenga el nuevo espacio no puede quitarlo de ahí. Pero bueno, ésta es una zona donde está previsto en el Plan.

Lo mismo que en el de San Vicente de la Barquera, lo que les he comentado, que es la ampliación de los atraques en todo el frente delante del parque.

En Castro está el refuerzo y acondicionamiento del dique norte, lo que llaman el rompeolas. Y el acondicionamiento del paramento del Muelle Eguilior. El entronque del Parque Ocharán con el Parque Amestoy. Alguna actuación está terminada, porque la hemos terminado este año.

En Laredo tenemos la nave de almacenamiento del área pesquera. Está hecha. El pabellón de actividades náutico-recreativas. Y la ampliación de la lonja.

En Colindres, tenemos la nueva lonja que está terminada. Y la cofradía. Y estamos pendientes de los nuevos almacenillos y las nuevas bodegas.

En Santoña tenemos pendiente la rehabilitación de la estructura de los muelles de la dársena pesquera. Esto está en muy mal estado y hay que acometerlo antes de que el resultado sea peor.

Y también está el tratamiento de la cubierta de la lonja, que también se ha desarrollado. Pero todavía queda alguna actuación pendiente para el futuro.

Sin embargo, lo fundamental está acabado. Como les he dicho, este Plan empezaba desde el 2014 hasta el 2017, entonces muchas actuaciones del primer cuatrimestre están finalizadas.

En concreto, en Suances tenemos el dragado de la dársena. Que es una actuación fundamental, está en obra y está prácticamente acabándose.

Y en Comillas teníamos, fundamentalmente, el refuerzo de los muelles interiores. Porque para realizar un dragado está muy encima, como saben es un puerto muy pequeño. Y necesitamos hacer un dragado muy cuidadoso y reforzando los muelles laterales. Es decir, el perímetro.

En San Vicente de la Barquera se contempla lo que he añadido antes de las naves para usos pesqueros; un almacén y una nave-taller. Y luego están otras actuaciones ya de carácter específico, como son los dragados de mantenimiento. Hay una serie de programas específicos que vienen desarrollados puerto a puerto a lo largo de la memoria de información. Y luego están las actuaciones de inversiones de reposición, que es la gestión ordinaria y la de mantenimiento.

Hay una gestión ordinaria puntual, hay un mantenimiento de actuaciones periódicas. Y luego hay las actuaciones extraordinarias, que son cuando se producen algunas situaciones no previstas. Pues lo mismo que nos pasa con otras infraestructuras, como carreteras, donde hay una conservación periódica, una puntual y otra extraordinaria.

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

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Y yo creo que esto es el resumen de lo que es el Plan. Yo espero que podamos contar con el apoyo y la aprobación de los grupos parlamentarios. Por supuesto, estoy abierto a contestar a las preguntas.

Y también espero que a lo largo de la tramitación, si hay que aprobar alguna propuesta de resolución y todos los grupos se ponen de acuerdo, pues nosotros creemos que estará bien. Dentro de lo que es el espíritu de este Plan, que espero que no sea cuestionado. Ya les he dicho que realmente hemos recogido la política prácticamente del plan anterior, del Gobierno anterior. O sea, que en este caso pues espero la unanimidad, o casi.

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

Seguidamente intervienen los Portavoces de los Grupos Políticos. Empieza su intervención el Grupo Parlamentario Mixto. El Sr. Carrancio. Por un tiempo de siete minutos y medio.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Muchas gracias Sr. Presidente. Buenos días a todos.

El principio es cierto, yo creo que coincidimos todos en la necesidad de tener un Plan de Puertos actualizado. Y yo creo que es un acierto no tirar por la borda el trabajo del Ejecutivo anterior y aprovecharlo; sino, esto sería un no acabar. Cada vez que hay un Gobierno volver a empezar de cero. Y no tendríamos la continuidad necesaria.

En líneas generales, he de decir que me parece un buen Plan. Un Plan bastante completo. Y creo que puede ser una buena guía para alcanzar los objetivos perseguidos, en cuanto a modernización, mantenimiento de las infraestructuras y su integración en los entornos urbanos.

En cuanto a la petición que nos hace el Consejero de acompasar la redacción del Plan al retraso de determinadas inversiones. Bueno, yo creo que es de lógica. No voy a entrar más en ello, porque sí. Ya se ve que hay... yo creo que de las grandes carencias que va a tener este Plan es la escasa financiación. Ya ha hecho mención a ello el Consejero.

Entrando al detalle del documento. Sí que es cierto que quisiera alguna aclaración adicional. Mire, el Plan se extiende bastante sobre el cambio climático y sus posibles consecuencias, sobre las infraestructuras portuarias. Concretamente, lo que afecta a las infraestructuras, en lo referido a un moderado aumento del nivel del mar. Bueno, según las previsiones que marca el propio Plan, no puede afectar mucho, por lo menos hasta el 2050, que es donde se acerca. Pero sin embargo sí que habla de un previsible aumento en cuanto al tamaño y la potencia del oleaje, lo que en principio podría suponer importantes cambios en el nivel de rebase de las obras.

Y habla incluso de incidir en la estabilidad de los diques exteriores. Es obvio que ello podría requerir actuaciones de importancia para adecuar esas instalaciones el nuevo reto ¿no? Y ahí el plan recomienda que cada puerto realice su propio estudio personalizado al respecto. Lo que pasa es que los puertos son de titularidad regional todos, todos los que están en el plan.

Yo querría saber cómo se van a hacer estudios; si ya se están haciendo, si se van a hacer directamente la Consejería. Un poco que nos diera más detalles sobre ello; porque al final el resultado de ello puede afectar directamente a los siguientes planes que haya. Estamos hablando de obras que quizá no sean menores precisamente.

Luego, bueno, el Plan contempla obras en todos los puertos de titularidad regional, con cierto retraso, ya se ha hablado de ello. No sé si se conseguirá llevar al día todas o si algunas quedará pendientes para el siguiente plan. Pero hay un asunto también no menor, aunque no sea propiamente dicha una obra, que es el asunto de los dragados de mantenimiento.

Aparte de los dragados puntuales, previstos en las dársenas de Suances y Comillas, lo cierto es que los dragados de mantenimiento es un asunto vital para los puertos. Sí, es que querría que me contestara luego y si no me escucha no...

El asunto del dragado es un asunto vital; el asunto dragado, mantenimiento para los puertos. Hay tres sobre todo: Colindres, Santoña y San Vicente que son especialmente sensibles a este asunto.

Mire, le adelanto que probablemente presente una resolución pidiendo incluir como prioritarios dentro del presupuesto, año tras año, el asunto de los dragados anuales de mantenimiento, que no se queden nunca sin hacer.

Abriendo además la posibilidad de hacer un nuevo estudio ambiental, que pudiera permitir aumentar el volumen de dragado anual en el puerto de Santoña. Yo me temo, aunque no sé si estaremos de acuerdo, en que las necesidades hayan aumentado precisamente por la actuación humana, por la nuestra, en el vecino puerto de Laredo. De hecho están en una situación ahora como no estaban desde hace muchísimo tiempo.

También voy a pedir la presencia del plan, la actuación exterior del puerto de Suances, para proteger la entrada del puerto. Ya sabe, a la hora de entrar en el puerto a través de la barra hay dificultades, sobre todo en los meses de invierno.

Este espigón constituye unos 80 puntos acordados para aprobar los presupuestos del año pasado. Sí es cierto que sabemos que se han iniciado la tramitación. Me llama la atención que no esté en el plan de puertos, quisiera que se incluyera. Sé que ha habido reuniones de la Consejería con los armadores del puerto. Le agradecería que nos informara un poco aquí, pues cómo está la situación sobre ese espigón, en fin, y qué previsiones hay.

Nada más de momento. Muchas gracias.

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

Turno de palabra para el Sr. Gómez.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias Sr. Presidente, Consejero, buenos días a todos.

Nuevamente, gracias al Consejero por estar aquí dándonos las explicaciones pertinentes.

En primer lugar, no puedo dejar pasar el hecho de que estamos hablando de un plan de puertos que debiera comprender el periodo 2014-2021. Y lo estamos discutiendo ya en febrero de 2018. Con lo cual, por más que la obligación legal de tener un plan de puertos, por parte de la Ley de Puertos existiera, no es menos cierto que –insisto– desde el 2014

hasta aquí, pues estamos perdiendo un tiempo maravilloso como también se ha perdido en planes energéticos y en otro tipo de planes que también hemos discutido a lo largo de la legislatura.

Pero más allá de todo eso y de cómo decía el Consejero, lo orgullosos que podemos estar de nuestros puertos, yo no le voy a negar esa cuestión, aunque ayer hablábamos de uno que quizás podemos estar orgullosos del puerto como ente, no en el caso concreto del puerto de Laredo, a la vista de lo que ayer discutíamos.

Pero lo que tenemos claro es que los puertos, en eso sí coincidimos, una serie de infraestructuras de importancia fundamental para el desarrollo de nuestra región, tanto a nivel turístico como pesquero no es un tema nuevo, a lo largo de la legislatura ya hemos hablado mucho de diversas iniciativas relacionadas con los puertos. Por ejemplo las promovidas por Ciudadanos para el dragado de las entradas a los puertos de Santoña, San Vicente de la Barquera, Suances, así como a lo largo del espigón que da entrada a este último puerto.

Yendo a lo concreto del Plan, y hablando del Puerto de Laredo, que ya pudimos tener la oportunidad de hablar también ayer en detalle, tampoco me voy a repetir mucho. Hemos hablado que es una infraestructura que nos ha costado mucho dinero, ayer lo debatíamos y era 80 millones ó 60; lo cierto es que viendo la rentabilidad que se ofrece en los papeles que tiene la propia Consejera, que habla de 600.000 euros al año, al final la única duda es si lo vamos a rentabilidad en 100 ó en 120 años. Y estaremos de acuerdo en que no es precisamente lo mejor una infraestructura sobredimensionada, que podríamos denominar caso como puerto fantasma y en lo que los mayores atraques están vacíos y que como ya he dicho estaba planificado o mal planificado desde el principio. Se dio más importancia a los atraques deportivos que a la parte pesquera y eso nos ha costado mucho dinero a todos lo cántabros.

Y precisamente eso viene a colación o nos puede servir de recordatorio para hablar de otros de los principales proyectos que está recogido en este plan, que es el puerto de San Vicente de la Barquera y donde esperemos que no nos pase exactamente lo mismo.

Según el Plan de Puertos, están proyectados 272 atraques. Y lo primero que nos preguntamos es si los estudios previos de demanda existentes se han hecho o no y se han hecho bien. Es cierto que en el Plan de Puertos se detalla mucho la previsión de amarres que podemos necesitar y demás, pero lo cierto es que debemos contar también con que hay 700 amarres libres y disponibles en el puerto de Laredo y en estos años, que han pasado antes de que se ponga en marcha este Plan de Puertos, esos tres años de legislatura que llevamos, que esa demanda no parece acordar mucho con la que viene planificada en el Plan de Puertos.

Lo mismo nos pasa con los aparcamientos, se proyectos 239, nos gustaría saber en base a qué, si es una previsión ya digo real o estimativa. Entendemos que es una cuestión fundamental, porque si los ingresos que se esperan obtener tiene que ver con la explotación del puerto deportivo y con la explotación del aparcamiento, no queremos repetir esa historia pasada del puerto de Laredo y malgastar dinero público, como ha ocurrido allí.

Entendemos que esto se tiene que sustentar con algún tipo de estudio que lo valido, ya digo. Y pese a que hay mucha documentación, vemos desgraciadamente que hay demasiado carácter estimativo que no se corresponde luego con la realidad que vemos, sin ir más lejos, que la demanda que en el puerto de Laredo.

En Ciudadanos, no estamos en contra del puerto de San Vicente. Entendemos que puede resultar interesante teniendo en cuenta las condiciones de la zona, pero queremos que se hagan bien, que se sustente en datos reales.

Lo mismo sucede en el ámbito medioambiental y turístico. Hablamos de una bahía icónica para la zona sobre la que pivota toda la actividad turística y por lo tanto la construcción del nuevo puerto debemos asegurarnos que se respete tanto el medio natural como la postal tradicional que todos tenemos en la cabeza cuando pensamos en San Vicente de la Barquera.

Entendemos obviamente que esto es lo difícil unir el progreso con la preservación del medio natural, pero ahí está donde precisamente encontramos los buenos proyecto. Esperemos que este lo sea, pero ya digo, nos falta algo de justificación todavía.

Otra de las grandes inversiones que proyectan es la relativa al puerto de Suances, la ampliación, la construcción de 232 atraques deportivos y vamos en la misma línea que con el puerto de San Vicente. Puede ser una buena idea, siempre que se cumpla con lo manifestado anteriormente.

En el caso de Suances además hay una cuestión, que es el acceso a la infraestructura, que es complejo. La entrada a la ría ha dado problemas históricamente por su escasa profundidad, requiere de un dragado continuado y alargado del espigón.

Quiero recordar que se lleva a cabo gracias al acuerdo de presupuesto que alcanzaron su Gobierno con Ciudadanos, que se encuentra en tramitación. Y me gustaría en qué forma van a estar encajados estos con el proyecto de esa ampliación del puerto deportivo.

Por último, porque se me acaba el tiempo, aaa, reiterar nuestra preocupación porque estos proyectos se lleven a cabo cumpliendo todas las garantías medioambientales. Se trata de actuaciones que presentan un riesgo de contaminación durante la propia obra. Igualmente, las infraestructuras deben contar con las instalaciones necesarias para la gestión de residuos que deben garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas. Por lo que también se hace necesario instalar aparatos de medición de análisis que sean –valga la redundancia– necesarios.

Y no es menos importante la realización de controles acerca de cómo van a afectar estas actividades que se desarrollan en los puertos al medio marino y natural en general. Y en este sentido hemos encontrado algunas reticencias cuando hemos planteado alguna de estas cuestiones con la Consejería de Medio Ambiente y esto nos preocupa.

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

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Sí, termino ya. Son muchas cuestiones, ya digo todas muy importantes, afectadas en el desarrollo de los trabajos. Pero consideramos que es importante aprender de los errores, de manera que no volvamos a torpeza una y otra vez con la misma piedra en la gestión y el desarrollo de los puertos deportivos de nuestra Comunidad, que deben de ser vistos como una oportunidad en lugar de una amenaza para el bolsillo de todos los cántabros.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Grupo Podemos Cantabria, por un tiempo de quince minutos.

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

Nuevamente, bienvenido Sr. Consejero, Director General de Obras Públicas y Jefe de Gabinete de la Consejería.

Ayer tuvimos un debate sobre el fracasado superpuerto deportivo de Laredo y su irrisorio plan de explotación, que quedó bastante claro.

Me voy a centrar en esta primera parte en el superpuerto deportivo de San Vicente de la Barquera y luego en mi segundo turno hablaré un poco más de las actuaciones previstas en el resto de plan de puertos.

Cada vez que le preguntan al Sr. Consejero sobre el superpuerto de San Vicente y la actuación que tiene prevista hacer allí, dice que no es un superpuerto deportivo. Doy por hecho que el Consejero lo dice en comparación con la aberración que se hizo en Laredo, como bien dijimos ayer, disipfarrando casi 70,80 millones de euros, para crear los 857 amarres. O la terrible barbaridad que tenía previsto hacer hace años en Castro Urdiales, que decía que era uno de los orgullosos, las villas marineras, pues gracias sigue siendo un orgullo, gracias a que se quedó desierta aquella actuación que usted tenía prevista, que hubiese destruido la única zona de Castro que no fue pisoteada por la especulación urbanística, como pasó al pueblo de Castro Urdiales, gracias a que se quedó desierta, aquello sigue siendo una de las zonas más bonitas de Cantabria.

Pero la realidad es que la obra prevista en San Vicente de la Barquera es un superpuerto deportivo, en comparación con lo que existe ahora mismo allí. Y no solo por el número de amarres, que ahí podríamos discutirlo, sino por la obra que se va a tener que realizar.

Y le pregunto, Sr. Consejero: ¿El superpuerto deportivo que quiere hacer responde a las necesidades que tiene San Vicente de la Barquera?, ¿va este superpuerto deportivo a generar los puestos de trabajo que necesita la villa pejina? ¿Es una necesidad real este superpuerto para la zona de San Vicente de la Barquera? ¿Me puede decir dónde están los estudios que pueden aportar luz a estas cuestiones que le estoy haciendo? ¿Me puede decir si hay un estudio que analice la zona y cómo una inversión de ocho millones de euros en este superpuerto deportivo va a generar los puestos de trabajo que se necesitan generar en esta zona de Cantabria?

La verdad, Sr. Mazón, es que he estado buscando todo esto por el Plan de Puertos y no he encontrado absolutamente nada que justifique que exista una demanda real en San Vicente de la Barquera para este superpuerto.

En la Memoria del Plan de Puertos, esperaba encontrar al detalle todas las explicaciones, así como todos los estudios necesarios de la zona para hacer esta actuación. Pero desgraciadamente no existen estudios rigurosos sobre la zona, sino que hay datos e ideas dispersas, realizadas para cumplir expediente y cumplir o esquivar la normativa.

Por lo tanto, no hallo en este Plan de Puertos ninguna justificación para la actuación que se pretende hacer en San Vicente de la Barquera.

Hay varias curiosidades también en el Plan de Puertos que me ha llamado mucho la atención. Una de ellas dice –y textualmente–: “Se considera que es preferible desde el punto de vista ambiental, la ampliación o remodelación de las instalaciones portuarias que la construcción de nuevas instalaciones”. Esto lo dice en la memoria.

Pues a continuación de este texto en el Plan de Puertos, concretamente seis páginas después que termina con esta frase, se nos presenta el súper puerto de San Vicente de la Barquera, una nueva actuación y un nuevo puerto.

Pero hay más contradicciones en este Plan de Puertos, que dice –textualmente– también la memoria: “De manera general se han considerado como zonas no aptas para la implementación de nuevos puertos o instalaciones portuarias, aquellas de especial valor ambiental, rías o marismas”. Esto lo pone su Plan de Puertos.

–Voy más allá– En el informe que ha mencionado antes de sostenibilidad, califica la actuación del Puerto de San Vicente de la Barquera como de impacto crítico, señalando además las zonas de la Ría y las marismas de San Vicente como zonas excluidas. Algo de sentido común que ponga esto, ya que estamos hablando de una zona del Parque Natural de Oyambre.

Además todos los estudios ambientales y la propia Dirección General de Medio Ambiente van por esta línea. Pero la realidad es muy distinta cuando entramos en el apartado del súper puerto de San Vicente de la Barquera, en la zona de grandes actuaciones que hay dentro de este Plan de Puertos.

Sr. Consejero y Señorías, el impacto sobre los ecosistemas protegidos por la Ley que declara el Parque Natural de Oyambre, también por la Ley 4/2006 de Conservación de la Naturaleza de Cantabria o por la Ley de Costas que antes ha mencionado el Sr. Consejero, este impacto va a ser mortal, va a ser mortal el dragado de 200.000 metros cúbicos que hay que hacer en la Ría para crear esa súper piscina, por llamarlo de alguna manera, que se va a hacer para instalar el súper puerto deportivo.

Y aquí le pregunto. Sr. Consejero: ¿Existe un estudio por parte, por ejemplo del IH, el Instituto de Hidráulica de Cantabria, que haya recreado la Ría de San Vicente? Que es para lo que tenemos el IH, para hacer recreaciones y ver los comportamientos que hacen las mareas y las rías en actuaciones de este tipo.

¿Se ha encargado el estudio al IH? Porque entiendo que si en Cantabria tenemos un Instituto de Hidráulica que es un referente europeo o mundial imagino que se le haya hecho ese encargo de hacer una recreación, porque entiendo que anteriores actuaciones no existía el IH pero hoy tenemos el IH a pleno rendimiento.

Y por lo tanto ¿Se ha encargado que hagan una recreación para que nos puedan decir que si el súper puerto deportivo que se va a construir en San Vicente, esa súper piscina de 200.000 metros cúbicos, va a afectar a las marismas, va a afectar a las corrientes, va a afectar a todo lo que es la Ría en sí? ¿Existe ese estudio?

Es más, en base a la legislación ambiental, Sr. Consejero, estos dragados son una actividad expresamente prohibida, está prohibido precisamente para liberar a los parques naturales de amenazas como estos súper puertos deportivos.

Sr. Mazón y Señorías, hay tantas dudas de cómo va a afectar a la Ría de San Vicente que el propio Plan lo refleja en el apartado de obras de abrigo que habla ¿no? Que se analizará en base al comportamiento morfodinámico dice dos años después del dragado inicial.

Vamos, hasta aquí está muy claro, el Gobierno no tiene ningún estudio serio ni riguroso para podernos afirmar con total rotundidad de que no le va a pasar absolutamente nada a la Ría y a las marismas de la zona.

Y esto es la historia de siempre y es aquí donde nos preocupa de verdad. Porque cuando la superpejina ésta que se va a construir de 200.000 metros cúbicos, le entre la arena... en base a las arenas, a los movimientos de la propia marisma, etc. Que así nos lo afirman diversos expertos. Pues me estoy imaginando ya la excusa de lo que va a pasar. Me lo estoy imaginando, porque es una historia que hemos visto muchas veces.

Como ya está realizada una inversión, una infraestructura que nos ha costado casi ocho millones de euros. Pues tenemos que hacer todo lo posible para salvar esta inversión.

Primero, se pondrán los diques flotantes. Que pone como alternativa el Plan de Puertos, para ver qué pasa. Y si esto tampoco funciona, pues mucho me temo y estoy casi seguro que volveremos al Plan inicial, al proyecto inicial; que ya sabemos lo que es, el famoso superespigón, para proteger la superpiscina. Y esto es lo que va a pasar, estoy totalmente seguro que esto es lo que va a pasar.



Porque a cualquiera que le preguntas, que ve el Plan de Puertos, que no está... Te dice que va a pasar esto. Que si no hay un estudio serio y riguroso va a pasar esto. Y esto lo digo también porque es lo que pasó en Laredo, en cierta manera. Que lo que nos iba a costar ocho millones de euros ahora aquí, pues seguro que nos costará 16 ó 24 ¡Quién sabe!. Y lo que no iba a afectar a la ría de San Vicente, afectará a las marismas, pues las arrasará seguramente. Y lo peor de todo, como pasó en Laredo; nadie asumirá responsabilidades de esto.

Señorías, lo que se necesita en San Vicente de la Barquera es otro modelo. Un modelo que cree empleo de verdad y de calidad en la zona. Ya que el superpuerto deportivo apenas creará empleo y perpetuará un modelo que sigue ahondando en el problema que tenemos aquí, en Cantabria. Un modelo de trabajo totalmente estacional y precario.

La zona de San Vicente de la Barquera y la verdad, toda Cantabria, necesitan otro modelo de turismo. Un modelo de turismo que esté basado en la desestacionalización precisamente del turismo. Y estas actuaciones, no ayudan a ello.

San Vicente de la Barquera, se necesitan otras alternativas y las hay, Sr. Consejero. Lo que ocurre es que este Gobierno como le dije ayer está empeñado en traer el modelo de turismo del mar Mediterráneo al mar Cantábrico, que fracasará nuevamente como le pasó en Laredo.

Pero ¡claro! usted antes me lo ha aclarado ¿Por qué tienen este modelo? Porque es el modelo del Partido Popular. Es que usted lo ha dicho. Este Plan de Puertos es la continuidad del Partido Popular.

Y ahora, gracias a usted empiezo a ver claro por qué no me gusta el Plan de Puertos. Porque usted continúa las políticas del Partido Popular, en el Plan de Puertos. Usted me lo ha aclarado.

San Vicente de la Barquera necesita que el puerto deportivo actual; eso nadie lo ha negado nunca además; necesita duplicar el espacio. Sí. Pero duplicar el espacio que tiene.

El número de amarres actuales hay que ampliar, pero ampliar los pantalanes existentes. Y una reordenación de los amarres. Pero donde está, que se siga manteniendo donde está. No creando la super-piscina gigante que destruirá la ría.

Lo que necesita San Vicente de la Barquera, y esto es algo que se pedía desde los diferentes partidos políticos, es el Centro de Interpretación del Parque Natural de Oyambre, que eso dinamiza la zona; dinamiza el turismo y lo desestacionaliza. Esas son las actuaciones que se necesitan en la zona.

Señorías, los datos del paro que hay registrado en la zona de San Vicente de la Barquera, sacados del ICANE, nos dicen hacia dónde hay que invertir en la zona. Es que está muy claro, Señorías. Nos dicen: que el sector agroalimentario tiene muchísimo futuro en la zona de San Vicente de la Barquera. Es necesario invertir en la zona para poner los valores de los productos elaborados en San Vicente, poniendo en valor la calidad natural del entorno. Hay que dinamizar las actividades productivas de la ría, como son el marisqueo y la elaboración de los productos derivados. Y este puerto, este superpuerto de San Vicente va justamente en la línea contraria a lo que pide, a lo que se necesita en San Vicente de la Barquera.

Señorías, esto que le estamos diciendo y pidiendo no es inventar la pólvora, Sr. Consejero, son políticas económicas en otra línea diferente a la que hace este Gobierno y que es continuidad de la del Partido Popular, y por eso, no nos gustan precisamente, porque no son políticas de sentido común que es lo que necesita...

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

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: ...en San Vicente de la Barquera.

Voy... continúo. Señorías estamos a tiempo de que no se destruya el entorno, estamos a tiempo de que no se destruya un entorno privilegiado, y por eso yo le vuelvo a hacer una serie de preguntas y ya termino, porque ayer le pedía responsabilidades, ¿no?, y hoy se las vuelvo a decir ¿usted me es capaz de garantizar que con una inversión de ocho millones de euros en este superpuerto deportivo, se va a dinamizar la zona y va a crear los puestos de empleo que necesita la zona que son puestos de trabajo de calidad y no temporales y precarios?

¿Usted me garantiza esto? ¿Usted se responsabiliza de esto? ¿Usted me puede asegurar al cien por cien y con total garantía que la superpiscina que se va a hacer en San Vicente de la Barquera no va a destruir las marismas? ¿Usted se puede responsabilizar de eso personalmente? ¿Usted me lo asegura?: ¿Usted me puede asegurar que no se tendrá que construir este superespigón que aumentará considerablemente el agujero? ¿Usted me lo puede asegurar? ¿Usted me puede garantizar que el superpuerto de San Vicente de la Barquera no supondrá un nuevo despilfarro de dinero público?

Porque yo le puedo asegurar y ya termino, Sr. Presidente, porque yo le puedo asegurar que los que formamos parte de la plataforma contra el superdeportivo de San Vicente de la Barquera compuesta por Podemos, Izquierda Unida, EQUO, Ecologistas en Acción, ARCA, Cantabria no se vende, etc. Y otros tantos de colectivos, le garantizamos que las

propuestas que le estamos haciendo para la zona de San Vicente de la Barquera generan empleo de calidad, respetan el medio ambiente y no van a destruir una de las villas más bonitas, como dice la canción, de las villas marineras, que eso es lo que va a hacer esa actuación...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: ... destruir por completo la ría de San Vicente.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: Gracias Presidente.

Buenos días Señorías. Lo primero quiero agradecer la presencia aquí de los altos cargos de la Consejería de Obras Públicas y al Sr. Consejero Mazón que está otra vez hoy de nuevo aquí con nosotros en esta casa y nos ha explicado, ha realizado una presentación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria.

Plan que entra dentro de nuestras competencias como Comunidad Autónoma y plan que comenzó su andadura en el 2010 y que hasta fecha de hoy ha llevado un largo proceso administrativo como no podía ser de otra manera debido a su complejidad.

Un plan que posee un análisis pormenorizado a nivel cuantitativo y cualitativo de las demandas tanto las pesqueras como las deportivas para así ajustarse a las realidades de nuestra región. Un plan con unas actuaciones concretas, que incorpora un cronograma de ejecución de actuaciones, las más prioritarias para una buena conservación de las instalaciones que asciende a algo más de cinco millones de euros y que hace en Castro un refuerzo de acondicionamiento del dique del norte. En Santoña la rehabilitación y estructura de los muelles de la dársena pesquera y en San Vicente de la Barquera dos infraestructuras para uso y almacén de rederas y un nuevo taller para el servicio del puerto.

Todo esto como digo asciende a más de cinco millones de euros. El cronograma va desde el 2018 hasta el 2021.

Un plan, Señorías, con grandes objetivos que tiende a establecer unas directrices. La directriz de garantizar un crecimiento sostenible de la infraestructura portuaria, integrado en una planificación portuaria en la ordenación territorial y como no podía ser de otra manera respetando el medio ambiente.

Señorías por todos los aquí presentes es sabido la gran riqueza natural que tienen nuestras costas y desde las instituciones debemos de promover el mantenimiento y la calidad de los recursos pesqueros con una cantidad suficiente para un crecimiento sostenible de nuestros puertos.

Manteniendo así la calidad, la diversidad y la disponibilidad de los recursos pesqueros. El desarrollo tiene que estar enfocado a un modelo sostenible medioambiental y económicamente, ya que nuestra región no nos podemos olvidar, la gran importancia del sector pesquero dentro de nuestro producto interior bruto, estamos hablando que ha generado un volumen de negocio de enero a septiembre de este año según el ICANE de más de tres millones de euros. Como verán Señorías, la cantidad es importante, que muestra un volumen de negocio muy significativo a la vez que genera puestos de trabajo y riqueza para nuestros pueblos costeros; puertos tan importantes como el de Castro Urdiales, Colindres, el de Comillas, el de Laredo, el de San Vicente de la Barquera, el de Santander, el de Suances y el de Santoña; todos ellos motores económicos de estos ayuntamientos pero no se nos puede olvidar que también de las comarcas.

La comercialización y la transformación de las capturas, del producto pesquero, es de gran importancia ya que lleva adherida a la misma un desarrollo industrial a las empresas de transformación de la pesca, siendo esta la principal fuente de riqueza de las localidades de toda nuestra costa, y a su vez un buen nicho de creación de puestos de trabajo tanto directo como indirecto, que se localizan en las industrias comercializadoras tanto en los mayoristas como en los minoristas, como también en los transportistas, en la industria de transformación de productos pesqueros y en la industria auxiliar.

Y a su vez se potencia un mercado en el sector de servicios que se crea entorno al turismo, precisamente en las zonas donde se desarrolla también esta actividad pesquera.

Sin olvidarnos tampoco de las lonjas que cumplen un extraordinario papel en este sector, ya que es el primer lugar, la primera infraestructura donde comienzan estas actividades industriales.

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

Desde el Grupo Parlamentario Socialista vemos que garantizar un crecimiento sostenible de nuestras infraestructuras portuarias de una manera planificada y sostenible es vital para la economía de nuestra región y para el mantenimiento de los puestos de trabajo de estas comarcas.

Que las inversiones benefician a nuestro sector pesquero y a las empresas auxiliares, ya que con ello contribuimos al equilibrio y la capacidad pesquera y a las posibilidades de la implantación y el arraigo de nuestras empresas vinculadas a este sector.

Se fomentará la competitividad y la viabilidad de estas industrias, como la inclusión de las mejores de las condiciones de los puestos de trabajo de estas personas.

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

Muchas gracias.

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

Turno del Grupo Regionalista por un tiempo de quince minutos.

EL SR. SAINZ RUIZ: Muchas gracias Presidente. Buenos días señores Diputados, Sr. Consejero.

Gracias por estar aquí con los miembros de su gabinete para presentarnos el Plan de Puertos de Cantabria.

El Consejo de Gobierno de Cantabria aprobó el Plan de Puertos 2014-2021 que cuenta con una inversión total de 39,5 millones de euros para afrontar grandes actuaciones.

Y también obras de modernización, conservación y dragados entre otras infraestructuras tendentes a dinamizar, no solamente este sector, sino también otros de manera transversal, están ligados a la actividad portuaria.

Creo que es importante recordar para la elaboración de este Plan se han aprovechado los trabajos y estudios que se habían realizado durante la pasada legislatura, con el objetivo de no demorar la aprobación del documento y ajustarlo a los efectivos y a la situación económica actual.

Es conveniente informar también, que dentro del Plan se incluyen una serie de actuaciones transversales que podrán ser desarrolladas con el objeto de aumentar la eficacia y la eficiencia de las mismas.

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

Asimismo el pasado 5 de febrero de 2015 la Dirección General de Medio Ambiente expide un informe donde se aprueba la memoria ambiental para el Plan de Puertos y donde se analizan diferentes alternativas estratégicas. La llamada Alternativa Cero, donde se proponía el mantenimiento de la situación actual; la Alternativa Una, donde se plantea una estrategia continuista, en base al Plan desarrollado durante el periodo 2006-2013. Y finalmente la alternativa 2, donde se propone: la potenciación de nuevos puertos e instalaciones portuarias.

El informe se decanta a mi entender de forma racional y adaptada a las circunstancias por la alternativa 1. Proponiendo actuaciones en dos grandes grupos diferenciados.

Programa de grandes actuaciones. El conjunto de propuestas de actuación presentadas se orienta a satisfacer la demanda actual de la náutica recreativa y deportiva, mediante la creación de nuevos amarres.

Y el programa de actuaciones de modernización y potenciación. Actuaciones proyectadas tendentes a la mejora, potenciación, desarrollo, mantenimiento y conservación de los puertos de Cantabria mediante la modernización de las instalaciones y de los servicios que prestan. Entre los que se incluyen los anteriores programas, actuaciones específicas y mantenimiento y conservación.

Respecto a estas actuaciones específicas que se realizan en los puertos de Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Suances, Comillas y San Vicente de la Barquera, creo que ya se ha hablado muy bien e informado oportunamente sobre las mismas en la presentación del Plan. Así como las diferentes actuaciones que son transversales a las mismas y tienen que ver con el mantenimiento, instalaciones y adecuación y modernización de las instalaciones.

Además de la labor de dragados, mantenimiento de todos los puertos con el fin de garantizar las mejores condiciones de navegabilidad.

El Plan contempla asimismo, y creo que es importante recalcarlo en estos días, sobre todo respecto al proyecto de la construcción del puerto de San Vicente de la Barquera. El compromiso con el medio ambiente, en cuanto a la protección de especies, dunas y playas, entre otros factores relevantes.

Los lugares donde se pudieran ampliar con destino a nuevas infraestructuras ya han sido solicitados con el objetivo de mejorar los servicios que se prestan. Y que inevitablemente se deben modernizar.

En el caso de la ampliación de la lonja de Laredo, las nuevas bodegas y almacenes de Colindres, la nave y nave-taller de San Vicente de la Barquera, entre otras varias actuaciones.

Bajo este contexto, creemos que nuestra preocupación en todo caso es que haya los elementos indispensables para asegurar la viabilidad de los ámbitos pesquero y náutico deportivo, que son además los característicos de los puertos autonómicos de nuestras villas pesqueras.

También recordar que dentro de esta política de compromiso con el medio ambiente, en consonancia con el desarrollo y el impulso de los diferentes sectores económicos, existe un apartado que contemplan la preadaptación al cambio climático. A través de un estudio de necesidades de actuaciones como consecuencia de fenómenos climáticos externos.

Por ello, se ha previsto una partida presupuestaria, a desarrollar en los años 2020 y 2021, con el fin de aumentar la cuota de las obras de protección de los puertos que sean susceptibles de posibles afecciones de inundaciones, debidas al cambio climático.

Asimismo, el Plan de Puertos e instalaciones portuarias señala una serie de actuaciones transversales, que tienen la finalidad de aumentar la eficacia de las actuaciones de carácter físico. Se trata de acciones de investigación, acciones de comunicación y acciones de creación de nuevos productos y servicios. En especial: turismo y habilidades náuticas. Todo ello con el objetivo de dinamizar el tejido socio-económico local.

Por todo ello, creo que estamos ante una nueva oportunidad de dar a este sector de relevancia en la economía y en el entramado social y cultural de Cantabria de una herramienta que permita contar con los elementos que permitan su desarrollo, bajo un contexto de modernidad acorde a los tiempos y necesidades actuales, y con una dotación presupuestaria acorde a la actual coyuntura.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para finalizar este turno, el Grupo del Partido Popular.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Agradecer la comparecencia al Consejero, al Director General de Obras Públicas que nos acompaña y al Director de Gabinete.

Sí quisiera empezar diciendo que da gusto hacer las cosas y luego estar en la oposición, sobre todo escuchando a los que antes estaban en la oposición y ahora están en el Gobierno, puesto que yo sí acepto que éste es el Plan exactamente igual que el que habíamos elaborado nosotros, porque es el mismo, es exactamente el mismo.

Y yo quiero de verdad cuando hablamos de un Plan de Puertos que me parece, yo intervine cuando era Consejero también aquí en el año 2015, a principio y dije que estaba finalizado el Plan solo faltaban dos informes, que consideraba muy importante dejarlo para la siguiente legislatura para que los que saliesen elegidos llegásemos a un consenso con el Plan y por lo tanto, ya adelanto que nuestra voluntad es total que haya un consenso en este Plan, pero partiendo de la base de la seriedad, si somos serios podremos llegar a un consenso sino somos serios no podremos llegar a un consenso.

Hablo de seriedad de que no se puede venir a una Comisión Pública como se ha hecho ayer aquí hablando de un puerto y decir que es autosuficiente porque ha ingresado 600.000 euros, cuando yo tengo aquí un documento remitido por el Gobierno de Cantabria del 11 de noviembre de 2016, que solo este año 2017 ha habido que pagar más de 4.400.000 de amortización y de intereses del crédito para la construcción del Puerto de Laredo.

Y decir, ayer venir aquí y decir que se han ingresado 600.000 y resulta que se han tenido que pagar 4.400.000 más los gastos...; pues si partimos de estos análisis económicos, contables y de futuro, no podremos llegar nunca a nada Sr. Consejero. Partamos de la responsabilidad y de la seriedad.

Por tanto, también le agradezco sinceramente que nos haya aconsejado leer el documento por las noches porque es muy interesante, realmente es muy interesante, lo que pasa que yo ahora diría que algunos le hemos leído por la noche y por la mañana. Lo que me hubiese gustado es que le hubiesen leído antes ustedes antes de remitirle aquí.

Porque claro, éste es el documento tal cual lo dejó hecho el Partido Popular, tal cual, en el cual no se ha cambiado ni una coma ni se ha cambiado un céntimo de los proyectos, ni una coma ni un céntimo.

Pero es más, fíjense hasta qué punto no le leyeron, le retrasaron de traerle aquí desde mayo, desde junio que tomaron posesión o julio del 2015 hasta octubre del 2016.

Ustedes saben que la resolución del contrato con Marina de Laredo se produjo en febrero del 2016. ¿Cómo es posible que venga en el Plan que el 4 de octubre que hay 15.000 metros cuadrados están concesionados a Marina de Laredo? Vamos a ver, un poco de seriedad.

¿Cómo es posible que venga en el Plan en octubre del 2016...? si bien es necesario matizar que con la nueva redacción dada al artículo 49 de la Ley de Costas por la Ley 2/2013 y dependiente de un posterior desarrollo reglamentario, se podrán permitir usos comerciales y de restauración"? Este Reglamento se había aprobado el 11 de octubre del 2014.

O sea, nosotros le prometo que le vamos a leer por la noche pero les exijo más responsabilidad. Cómo se puede traer aquí un Plan que no se han leído.

Ahora, yo les agradezco sinceramente tanto al Partido Socialista y al Partido Regionalista fundamentalmente que antes me decía que era un desastre, que digan que tan buenísimo plan había hecho de puertos. Pero un poco le tenían que haber cambiado, y sobre todo les voy a decir otra cosa, con este plan aprobado ¿cómo se ha perdido esta legislatura como se ha perdido?, yo se lo digo con sinceridad, ninguno de los temas que estaba planificado del 2014 al 2018 han adjudicado ustedes nada, cero, bueno miento ciento y pico mil, doscientos mil en Castro Urdiales en el Muelle de Eguillor, lo demás, todo lo adjudiqué yo, en unas situaciones económicas mucho peores. Yo no, el Gobierno de Cantabria, en la mesa de Contratación.

Es decir, en esta legislatura cero. Todo retrasado. ¿Me puede explicar usted a mí? Por eso digo que esto tiene que ser serio y el Parlamento tiene que ser serio. Primero, yo les propongo un tema para un consenso claro. Porque nuestro Partido tiene claramente como objetivo llegar a un consenso, además estoy convencido que lo vamos a apoyar.

Pero no pensaremos aprobar este Parlamento un Plan, que ponga: 2014-2018 ¿no? Porque estamos en el 2014-2021, porque estamos en el 2018. El ridículo, no nos hagan hacerle. Vamos a aprobar un Plan que sea: 2018.2021, que siempre hubiese sido mejor hacerle a ocho años. Pero la Ley, nos dice que como mínimo tiene que ser cuatrienal. Por lo tanto, vamos a hacerle 2018-2021.

Yo les propongo a ustedes que hay tres días para hacer propuestas de resolución. Y yo les propongo que entre todos lleguemos a un acuerdo y ampliamos este plazo y nos sentemos en una mesa con los técnicos y con ustedes, del Gobierno. Porque, ¡claro!, para hacer un Plan, yo me tengo que fiar de ustedes cuando dicen que va a costar cuatro millones, el muelle de Eguillor. Pero eso me tengo que sentar con ustedes y con los técnicos para que me lo digan, porque nosotros, este plan estaba hecho por técnicos y decían que iba a costar ocho millones ese muelle, para adaptarle al reglamento de obras marítimas.

Usted, hace un mes...; no, miento; menos de un mes, el 16 de enero, decía que aproximadamente iba a costar un millón de euros. El 16 de enero de 2018: "Obras Públicas calcula que los trabajos que rondarán el millón de euros, se licitarán esta primera y estarán finalizados en 2019"

Y viene hoy aquí, y nos dice: que son cuatro millones y que se finalice en el 2020. Claro, esto nos tenemos que sentar para verlo. Yo, obviamente, le apoyo que haga el muelle Eguillor; es más, cómo no le voy a apoyar con el muelle Eguillor; el rompeolas de Castro, o el dique norte. Cómo no le iba a apoyar, si en el Plan que teníamos redactado el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular, se tenía que finalizar en el 2018, y eso quedan ocho millones de euros según el Plan.

Si es que ustedes lo han retrasado desde el 2016, que se tenía que haber realizado esta reforma y todavía no se ha empezado ni se ha licitado. Pero es que es más, cómo puede... Además es muy complicado de explicar a todos los ciudadanos, sobre todo a los de Castro Urdiales, que después de haber cobrado el Gobierno de Cantabria más de nueve millones por la privatización del parking, hayan retrasado dos años esto del Plan. Es que podían haber metido por lo menos un euro para licitarlo como decía el Plan, en el año 2016.

Y entonces, yo, lo que digan los técnicos. Si los técnicos dicen que cuesta cuatro, me lo creo. Porque yo siempre considero que en esto hay que hacer caso a los técnicos. Y si nos dicen que cuesta cuatro, cuatro.

Ahora, vamos a pactar para consensuarlo. Que ¡hombre! Si se han retrasado; ustedes lleva cuatro años sin meter un euro en obras que venían en el Plan para este cuatrienio, no han adjudicado ninguna. Hombre, habrá que intentar hacerlo en dos años. Pues si estaban previstos ocho millones y ahora va a costar cuatro, pues fíjese; en el 2018 el Plan ya recogía 3.665.000; en el 2017: 3.450.000. Se han gastado el dinero del Parking y no han hecho el muelle.

Y luego, pues eso, oye, si antes decían los técnicos que costaba ocho. Lo único que tenemos que tener garantizado es que con la obra cumplirá el Reglamento de obras marítimas y la seguridad del dique. Eso es lo que tenemos que tener garantizado.

Si a mí los técnicos me dicen que cuesta cuatro, cuatro. Si me dicen que cuesta uno, uno. Y si me dicen que cuesta veinte, veinte.

Por lo tanto, yo creo que tenemos que hablar. Además, creo que hay que hablar de bastantes más cosas. Porque ¡claro! se ha retrasado todo lo de Santoña, se ha retrasado lo de San Vicente de la Barquera; las naves para usos de almacén y las rederas, que venían en el cuatrienio.

Y luego ¡claro! han cambiado también las cosas bastante. Porque usted era el Consejero que iba a acabar con el desempleo en Laredo, con el puerto de Laredo, justo antes de las elecciones, y el Presidente que tenemos en Cantabria, la primera obra que iba a adjudicar era la solución de Suances; justo antes de las elecciones el Sr. Revilla fue a Suances y dijo la primera obra que adjudicará cuando llegue a Presidente del Gobierno será la solución de la entrada de Suances. Eso es así ¿verdad?

Entonces si lo dijo, lo que está demostrado ya es que no es la primera obra que se ha adjudicado, lo que tendremos que hablar es si se va a adjudicar en el Plan. Cuál es la postura de la Consejería con los informes que tiene y decir si se va a adjudicar o no, y si se va a hacer o no, si se hace, si los informes que tiene es previsible lo tenemos que meter en el Plan.

Si los informes que viene porque yo he leído una carta, una tribuna en los medios de comunicación ayer o anteayer de una persona de Suances en el que dice que ha mantenido alguna reunión con la Cofradía y con los del Club Náutico creo, venía en la ..., yo ni lo afirmo ni lo..., lo he leído ayer o anteayer y como que usted había transmitido que los informes que tenía, que ya no sé si tiene los informes la Consejería del IH los que encargó sobre ese tema.

Porque nosotros sabe que en la legislatura anterior encargamos al IH unos informes para alargar el espigón y en los informes no estaba nada claro que fuese bueno alargar ese espigón. Entonces no sé si ustedes han encargado informes para otra actuación fuera y hay que conocerlo si el IH ha hecho eso. Entonces si lo ha hecho pues tendremos que meterlo en el Plan.

Por eso digo que la propuesta es, además hay una cosa clara fíjese, fíjese, este plan estaba hecho tal cual estaba hecho le han remitido ustedes aquí, en lugar del 2015 tardaron un año y tres meses en remitirle. Se remitió el 4 de octubre del 2016 y ha tardado un año y tres meses en debatirse aquí hoy.

Pues yo que quiero que exista el mayor consenso..., no, no, Presidente de la Comisión no haga así, si usted ha hecho así ha metido al Presidente de la Comisión por medio, Sr. Presidente le ha metido ahí, ha hecho el círculo y le ha cogido por medio...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Continúe con la...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Entonces nosotros ya digo, estamos abiertos a negociar con ustedes absolutamente todo para hacer un buen plan y que sea el mejor plan.

Pero claro, estas cosas hay que hablarlas vamos a ver, hay que hablar también de la ampliación de la fábrica de hielo de Laredo ¿no? Claro porque aquí nosotros habíamos incorporado en el Plan la ampliación de la lonja, pensando bueno no se había previsto que se pudiese quedar pequeña el hielo, el tema del hielo, pues habrá que meterlo si eso ¿no?

Por lo tanto yo lo que digo es que hagamos un buen plan porque si después de dos años y medio esta legislatura se ha pasado sin plan y no han querido tener plan, bueno no han querido tener plan porque no han adjudicado nada, pues hagámoslo.

El resto, vamos a ver, todas las obras que hay aquí el Partido Popular, vamos, no solamente las defiende sino que está totalmente de acuerdo y lo que está totalmente de acuerdo también es que previo como debe de ser y como sí creo que se hace casi siempre, no siempre, al menos en esta Consejería ha habido en la historia datos que a veces no se ha hecho así, a veces se han iniciado proyectos sin los debidos estudios ambientales y luego han sido parados. Y por lo tanto esto no debe de pasar aquí porque este tema es muy importante.

Es decir, que todas las intervenciones que vienen recogidas en el plan tienen que tener obviamente absolutamente todos los informes técnicos de respeto de todas las leyes.

No hay que hablar más, puedo hablar de medio ambiente, de ordenación territorial, de todas las leyes que afecten a estas intervenciones. Por lo tanto, claro, una cosa... otra cosa que el Plan...

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

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ... bueno hice yo el plan, gracias por llamarme Consejero...

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

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ... ahí ha estado ágil usted.

Gracias, Sr. Presidente, voy a terminar porque tengo otra intervención.

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

Consejero, por un tiempo de treinta minutos para responder a las intervenciones de los Grupos.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Muy bien.

Pues bueno, muchas gracias a todos los intervinientes y bien, les voy a pasar a contestar, les voy a pasar a contestar en la medida de lo posible a todos y a cada uno de ustedes en las distintas cuestiones y en el orden en el que han ido interviniendo.

Bueno, pues el Sr. Carrancio, bueno en principio le agradezco la valoración que hace sobre el plan, en cuanto a que dice que es un buen plan, que está aquí y su apoyo a la propuesta que hemos hecho de, de reprogramación. Yo creo que es interesante que queda reprogramado, eso habría que cambiar los cuadros, en fin.

Por lo tanto, pues sí que le agradezco esto y supongo que el resto de los Grupos también más o menos estén de acuerdo en esta cuestión.

Le preocupaba el tema del cambio climático y de, en fin, su influencia en el nivel de mar y en la potencia del oleaje.

Efectivamente, sí le puedo decir que el propio plan ya suaviza lo que es el impacto del cambio climático por razones, primero porque la mayor parte de los puertos que tenemos, la mayor parte, vamos varios son puertos interiores, donde van a estar menos expuestos precisamente a estos aspectos como por ejemplo el oleaje, ¿no? Y de hecho el efecto va a ser mucho menor. Y en la memoria de información viene, yo entiendo que no haya podido leerlo todo, pero sí hay un apartado en la memoria de información, luego le podría decir la página en la cual sí viene especificado esto.

Y de hecho, en el puerto de Laredo, en el denostado puerto de Laredo, ya se tuvo en cuenta, o sea, este aspecto, cuando se realizó, la posible influencia que podría tener ¡eh!

Entonces, de todas formas ahora mismo, y también le digo que el Ministerio, el propio Ministerio de Medio Ambiente y la Consejería de Medio Ambiente, junto, en contacto con Obras Públicas está realizando unos estudios para el cambio climático, sobre todo la previsión sobre los años 2018 y 2020. O sea que hay trabajos en marcha sobre estos.

Estos son estudios en marcha. Bien, me parece bien lo del dragado, ¡eh!, yo se lo transmitiré a los Grupos que apoyan al Gobierno y que se mantenga como prioritario, de hecho yo creo que es lo que estamos haciendo ¡eh! O sea, el dragado en estos momentos ya se considera prioritario.

Sí es cierto que durante el primer año de Legislatura, de Legislatura hubo algunos desajustes, que no conviene ahora aquí repetir ni de decir de quién son responsabilidad; pero bueno, yo creo que en estos momentos está bastante equilibrado y se puede poner como una de las cuestiones en plan, ya veríamos de qué manera se estableciera como (...)

Y aumentar el dragado del puerto de Santoña también tomamos buena nota, es complicado, pero ya sabe que eso hay declaración de pacto ambiental que limita el volumen de dragado. Y por lo tanto, pues bueno, pues vamos a...

Estamos en ello porque fíjese que ahora mismo el dragado de la dársena, de la dársena interior del puerto de Colindres, de Colindres, que estaba metido en esto, no parece lógico, yo tengo la misma limitación que toda la zona central a lo largo de la ría; pero contempla ese volumen y lo suma.

Estamos haciendo un proyecto independiente para que tenga su propia declaración. Eso beneficiaría a todo lo que es el canal de entrada a Santoña-Colindres. En el momento en que tuviéramos una cuantía específica para el interior de la dársena.

Y luego me pregunta sobre el espigón de Suances, y por qué no está. Bueno en este sentido también el Portavoz del Grupo Popular pues pregunta qué se ha hecho y cómo está el tema y el estudio que hicieron.

Bueno, yo les voy a informar en estos momentos. Miren, se encargaron unos estudios a la Universidad. Y estos estudios conllevaron no solamente la parte teórica sino la construcción de un modelo reducido. Este modelo reducido que se hizo en la escuela de Ingenieros de Caminos, en el laboratorio antiguo, lo hizo el HI, pero no lo construyó en el parque..., en el PCTCAN sino que lo construyó en los antiguos laboratorios, que bueno, que están muy bien, allí en aquella zona baja y consistían en dos partes, una, construir un espigón transversal que salía del torco, para que ustedes, supongo que están situados, ¡eh!, la playa de Suances hace así y viene la ría en este sentido y entonces se estudió un espigón para proteger los oleajes de poniente.

Entonces eso durante varios días se hizo un modelo reducido, con subida, bajada de mareas para ver cómo influía y se estudió el efecto que tenía en toda la barra, que como ven ahí hay una barra gigantesca, casi prácticamente imposible de tratar y además, bueno, cualquiera que vaya un día de oleaje ve como rompen las olas y demás.

Bueno, se hizo el estudio de eso y también se construyó otro modelo reducido, otro modelo reducido en aquella prolongación del espigón actual, el de la playa y también el que va por delante de la ría de Cuchia para que manejar la canal de entrada, fundamentalmente es el de la playa, eso ya se hizo en su día un proyecto gigantesco de una gran entrada pero que tenía como dos kilómetros pero tenía un coste enorme ¿no?

Bueno ahora se ha hecho otro modelo reducido, y este modelo reducido también se ha aprobado en lo que es la prolongación del espigón, que penetra en la ensenada de una manera bastante notoria.

Bueno, los resultados y ya lo han visto, y de hecho hemos invitado, lo han estado viendo allí el propio consistorio, el Alcalde, lo ha estado viendo la cofradía, el resultado en cuanto al espigón perpendicular es bastante malo, es bastante malo, incluso ese dique incluso teniendo sumergible nos da bastantes problemas.

El otro, el de la prolongación del actual desde el punto de vista de la aerodinámica marina es bastante más favorable. El efecto de protección en la entrada de la bocana es mucho mejor. Esto lo que se ha hecho con un modelo. Ahora, claro el siguiente caso es empezar a desarrollarlo y luego tener toda la tramitación porque eso tiene una tramitación ambiental complicada, yo no quiero aquí ocultarlo, necesita una memoria ambiental, en fin tiene un efecto visual importante sobre la propia ensenada y luego hace una modificación también en la playa, o sea el perfil de arena se modifica y en fin todas estas cuestiones pues no son tan fáciles como el puerto de San Vicente donde lo tenemos muy claro, luego le explicaré al Sr. Blanco.

Y yo creo que esto es ahora mismo lo que les podemos decir. En cualquier caso si quieren más información, pues bueno, podemos tenerla personalmente, pero lo que les puedo decir que, incluso no sé si tendremos alguna afirmación. El estudio ha llevado bastante tiempo porque el modelo no solamente es un modelo reducido en cuanto al espacio sino también en cuanto al tiempo la simulación de mareas no se hace cada seis horas ¿no? sino la simulación de subir, bajar, etc. y la ría es cada media hora, en fin, bueno ahora hay unos modelos matemáticos que transforman en una predicción, entonces eso está hecho, no se ha terminado hace mucho tiempo, de hecho el mes pasado hemos estado viendo allí, probablemente ahora mismo ya no sé si lo han retirado, supongo que si, ya hayan retirado el modelo, luego lo podemos aclarar con el Director, se puede ver informáticamente, pero bueno, quiero decir que esto está bastante estudiado, no se ha incluido aquí, de momento, luego podemos analizar porque no se ha incluido y porque no se han incluido otra serie de cosas.

Pero bueno en conjunto esto yo creo que son los temas que le preocupaban al Sr. Carrancio y esa es la explicación que le puedo dar desde esta mesa.

En cuanto a Ciudadanos, está claro que estamos en el año 2018 y a nadie nos gusta ¿no? que esto haya pasado tanto tiempo, todo tiene una explicación, ya se la he dado pero la puedo luego profundizar un poco más con otras respuestas.

Lo que pasa es que usted insiste otra vez en el tema que quedó ayer pendiente, entonces no puedo dejar yo de responderle, cuando habla del puerto de Laredo, de los 80.000.000, que les dije que no sabía de donde salía.

Realmente el puerto deportivo nos ha costado 12.500.000, eso es lo que nos ha costado, porque lo que se ha pagado de los 45.000.000 anteriores es lo que hacía falta para los espigones totales y para fundamentalmente la parte pesquera, pero lo que es, lo que hemos tenido que pagar por una infraestructura que tiene un gran valor, realmente son 12.500.000, no hablemos de 80, hasta ahora hemos pagado 57, como hemos pagado 57, podemos decir que en estos

momentos lo que ha pagado el Gobierno son 12.500.000 que no contaba con ello pero para recibir algo que tampoco contaba con ello, eso son lo que tenemos hasta este momento.

Tenemos 857 atraques y toda una zona de tierra, habiendo pagado 12.500.000, esto es la realidad, lo otro esta descontado, lo otro estaba hecho en las previsiones, o sea que no digamos que esto ha sido tal, y que tampoco hay que rentabilizar en 100 años. Le dije que todas las infraestructuras no se rentabilizan sobre todo cuando son publicas no tienen un plazo, como le dicho antes, si es una infraestructura publica intentamos gestionarla lo mejor posible pero tampoco intentamos rentabilizar las carreteras y decimos que vamos a rentabilizarla en 10 o 20 años. Son infraestructuras publicas, del Gobierno, son inversiones que están ahí, se recuperan a lo largo del tiempo pero no a lo desde un punto de vista economicista.

Bien, en concreto me habla de la demanda actual y me dice del tema de San Vicente y también del tema de Suances, vamos a ver. En el tema de Suances y en el tema de San Vicente a parte de los estudios que existen de demanda, Suances tiene claro que tienen un potencial además mayor por la cercanía de Torrelavega y la cercanía de una zona que tiene un gran desarrollo urbano entre Torrelavega y Santander, y voy a aprovechar un poco esta intervención para contestarle también una cuestión al Sr. Blanco de Podemos.

Me dice que lo primero, hablando de San Vicente que lo suelo meter en el mismo saco para esta respuesta, primero no van a ser 8.000.000 de euros ¿no?, pero va a ser menos, me habla en concreto de la demanda, me dice que no ha encontrado nada, que yo entiendo que es, no haya leído todo porque no es fácil leerlo, pero, pero, mire, le voy a enseñar, mire, en la pagina, por favor

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): A ver, Señorías. Sr. Diputado, Sr. Diputado, Señorías, Señorías, repito Señorías, cállense mientras esta exponiendo, respondiendo el Sr. Consejero ¿eh? un poco de educación para todos y de respeto a quien esta hablando, para todos. Continúe

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bueno, vamos a ver yo sin acritud ¿eh? por supuesto Sr. Blanco, que yo entiendo que no lo haya visto en el plano. Bueno, vamos a ver probablemente ¿usted ha visto la pagina 484?

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado, se lo vuelvo a advertir

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Bueno, es posible que lo haya visto, pero entonces no se ha fijado o no entiende esto que le voy a explicar, a lo mejor.

(Murmullos)

Usted si ha visto la pagina, mire, si ha visto la pagina 484 del plan donde a parte de la cohesión territorial se habla de cual es la oferta de atraques que tenemos en Cantabria sobre varios miles, varios miles, tenemos aquí tres zonas. La zona Oriental, la zona central y la zona occidental.

Bien en la zona oriental, donde están los puertos de Santoña, Laredo, Colindres y Castro, la oferta de atraques en Cantabria representa el 40 por ciento del total ¿de acuerdo? El 40 por ciento del total.

En la zona central que es la bahía de Santander, la oferta de atraques representa el 56 por ciento del total.

Y en la zona occidental, donde están los puertos de Suances, Comillas y San Vicente, esto representa el cuatro por ciento de la oferta de atraques que tenemos en Cantabria.

Yo creo que esto es muy sintomático, si queremos un equilibrio y queremos potenciar distintas zonas, lo normal, que la costa es de todos las villas marineras son de todos, el turismo va por todos los lados, no hay que concéntralo todo ni Castro ni en Laredo, que ya bastante turismo vasco tiene, nunca esta de mas, pero esta zona tiene carencias claras, tiene carencias claras de atraque.

Luego, individualmente tiene listas de espera, hay listas de espera y hay muchos barcos que ni siquiera tienen atraque que están fondeando de mala manera por la, en concreto en San Vicente de la Barquera hay cientos de barcos, cientos que están en el agua y podemos enseñarles las fotos de invierno y de verano donde están contados, no es que digamos que hay cientos, es que hemos contado uno, dos, tres, cuatro, 130 en un sitio y 140 en otro, hemos hecho, lo hemos contado en invierno y en verano, a parte de la gente que tenemos en lista de espera. Esto existe. Se lo puedo enseñar, si quieren que concretemos porque decimos esto, la demanda es la que hay. Que puedan sobrar atraques inicialmente, bien. Pero todo esto tiene que ser eficiente y las inversiones tienen que tener una visión de futuro y no se hacen para dos días porque luego es pan para hoy y hambre para mañana.

Pero, bueno, por eso he aprovechado y le estaba respondiendo fundamentalmente al Diputado de Ciudadanos que en lo que ha cuestionado realmente ha sido la pregunta si teníamos analizada la demanda y la tenemos analizada, hay ahí, y luego yo creo que esto es bastante significativo el tema del equilibrio territorial.

Entonces el tema del puerto de Laredo ya le he contestado, que parece que no se quedaron satisfechos con la respuesta de ayer. Pero con esto termino. Y en cualquier caso le agradezco el apoyo porque he entendido que está de acuerdo con el plan de puertos en general y que entiende que es una cuestión necesaria y que tenemos que hacer.

Bien. Pues el Sr. Blanco, el Diputado de Podemos, insiste otra vez con las palabras que quiere parece, a parte de repetir, porque dice el superpuerto deportivo de San Vicente de la Barquera. Hasta ha cambiado el adjetivo, porque hasta ahora estaba hablando de macro puerto hoy ha cambiado a superpuerto deportivo. Por ahí, en algunas plataformas hablan de macro puerto.

En fin, todo el mundo lo ha visto, todo lo ha visto que no es un superpuerto deportivo. Todo el mundo lo ha visto. Entonces yo creo que no es necesario insistir más en esta polémica.

Lo que sí le quiero recordar, es que ha vuelto a recordarme también puerto de Laredo ayer, y yo como tampoco quiero que sea lo último que diga, le vuelvo a repetir el puerto de Laredo es una infraestructura extraordinaria, es un puerto que está generando muchísima actividad económica porque la actividad económica que genera la pesca, aunque no sea un puesto de trabajo directo de la Consejería está generando actividad en el puerto, en los navieros, los que descargan, en toda la esto, es un gran valor. Y eso está ahí, la infraestructura está para dar servicio al puerto a los pescadores, a los promotores y a la industria que es conservera. O que se deriva de actividades portuarias. Por lo tanto, el puerto de Laredo está generando actividad y empleo en Laredo. Y la gente está muy satisfecha de ello.

Por lo tanto recordemos, no solamente son unos atraques, es toda una infraestructura completa y todavía tiene mucho que desarrollar en el futuro porque tiene una zona de tierra que tiene mucho futuro. Y con el tiempo se verá.

Castro Urdiales no quedó desierto por cierto, cuando habló de esto. Castro Urdiales no lo licitamos y aprobamos el proyecto. Y lo aprobamos y lo recurrieron y ganamos en los tribunales. Y se ganó en los tribunales que lo sepan. Entonces, tampoco era un gran superpuerto el de Castro Urdiales. Porque bueno, todo el mundo sabe que el puerto de Castro Urdiales está hecho, está allí, no hay nada nuevo. Si era la ordenación de la dársena, sí es cierto que habíamos modificado el inicial donde se ganaban zonas en el área de carena y había una zona comercial, porque es verdad que el primer diseño tenía unos objetivos más ambiciosos desde el punto de vista urbano. Es como si decimos que queremos reproducir un Puerto Banús, que tiene tiendas y comercios en todo alrededor. Pero esto luego esto. Se redujo y posteriormente como luego explicaré, se ha cambiado de criterio. Pero no era un superpuerto. No era un superpuerto. Era una ordenación con pantalanés. Y también le voy a decir una cosa, mucha gente en Castro se arrepiente, no se arrepiente, nos dice que porque no tiramos para adelante, que lo querían y que venía bien. Mucha gente, no, mucha, lo que pasa es que cambió la coyuntura y en aquel momento luego también hubo un cambio de Gobierno y luego explicaré un poco también alguna cuestión respecto a este plan y un poco también respecto al retraso.

Pero repito, Castro Urdiales no era un gran superpuerto, el puerto ya existe, la dársena ya existe. Vean ustedes la foto, los planos, supongo que ya han estado muchas veces, y lo que se trataba era de hacer una zona de organizada. Que se ha cambiado el criterio. Se lo diré al Sr. Rodríguez como lo sabe perfectamente, hemos diseñado un sistema de fondeos interno y con una nueva –digamos– planificación y con unas tarifas, etc. Se ha cambiado, porque de momento entendemos que el tema está bien como está. Y en un futuro ya se verá si hace falta más seguridad o menos.

Bueno, ya le he comentado lo de San Vicente y sin ánimo de ofender, era un poco porque creo que este plano es muy significativo. Y además San Vicente se puede considerar hasta una ampliación, porque fíjese usted, la parte pesquera está en la margen izquierda de la ría y en la parte central donde estamos ahora ya existe una instalación deportiva, ahí ya tenemos me parece que 90 atraques. Esto es casi como una continuación, en el momento que se haga es una continuación.

Y usted que me dice dónde estamos actuando; pues hombre, el Plan, cuando habla de no afección a las marismas, sí dice en los párrafos siguientes: que preferiblemente a continuación o al lado de los actuales. Y aquí; éste es el plano, yo no sé si lo ven ahí; esto es lo que existe actualmente y esto puede interpretarse como una continuación.

Y le preocupaba mucho de las afecciones. Mire, hay una declaración de impacto ambiental. Están analizadas. Hay unos estudios de impacto ambiental. Está una declaración de impacto ambiental en donde dice lo que afecta y lo que no afecta y tiene una declaración favorable, en la que además establece que hagamos dos fases y ya sabe cómo es la primera.

Pero mire, el comportamiento. Si está estudiado; ¿qué le preocupa? Sí está estudiado. Nuevamente... No, no, no, escuche. Escuche, escuche, que a lo mejor no lo sabe. En este último año hemos vuelto a estudiarlo y tenemos dos nuevos estudios de la hidrodinámica marina en todo el estuario. Nuevamente. Incluso la declaración de impacto ambiental,



decía: hagan ustedes la primera fase sin el dique. No el superdique, era un dique sumergido. Mínimo y que solo se veía cuando estaba la marea muy baja, el resto del tiempo estaba oculto. Háganlo en dos fases y si ven que hace falta, harían la segunda.

Nosotros vamos a hacer en este proyecto lo que dice la declaración, solo vamos a hacer la primera.

Y la segunda, creo que no la vamos a hacer nunca. ¿Por qué? Entre otras razones, porque en el nuevo estudio; mire, en toda esta zona de aquí, que usted dice que es tan importante; que yo creo que no afecta al marisqueo nada; la zona que se va a dragar, no sé si lo llegan a ver, éste es el frente, ésta es la ría. Aquí, hay fundamentalmente dos corrientes; bueno, aparte de la de las marismas de Pombo, las que salen de esta ría y las que vienen por aquí, que forman estas canales. Bueno. Nosotros, donde vamos a dragar es aquí, esta parte de aquí.

En el último estudio que hemos hecho, ya sabe que en esta zona dejamos lo que llama usted una piscina, es un foso para los primeros movimientos de arena que siempre se producen. Y el primer año, hay previsto una medición que yo creo que son unos 2.000 metros cúbicos que pueden llenar... Pero a partir de ahí, ¡fíjese!, a partir de ahí, este estudio nos dice que solo va a haber unos aportes de 80 metros cúbicos al año. Aunque sean 800, estamos dragando 20.000. Por lo cual, ¿qué pensamos?, que ni siquiera va a hacer falta prácticamente nada más que hasta con el dragado de mantenimiento actual. Esto es lo que nos dicen.

A usted le preocupaba mucho, decía diques flotantes. No, no es correcto. Bueno la palabra no son diques flotantes, ¿no?, pero bueno, en cualquier caso es una cuestión técnica. Lo que había era un dique sumergido y ese dique no se va a hacer. Este proyecto va sin el dique y dentro del tiempo veremos.

Pero yo le puedo decir, lo primero, respuesta: sí hay nuevos estudios y usted que ha hablado del IH y de su gran prestigio, cosa que comparto –y repito– son los que lo han hecho. Luego, creo que le va a valer para quedarse muy tranquilo. Y me alegro mucho de que se quede tranquilo.

Y otra cosa que le voy a decir, creará actividad y creará empleo. Todo lo que crea actividad, crea empleo. No tengo ninguna duda. Si ahí, hay 200 atraques más y esos 200 atraques se ocupan, y vendrán, eso va a crear empleo.

Por lo tanto, otra cosa que le quiero rebatir. Esto dice que es política del Partido Popular. Yo creo que aquí en este caso, no es una política, no... Le he dicho que lo recogemos. No es una política del Partido Popular. Esto yo creo que es una política de todos y de hecho aquí está, en el Parlamento. Es una política de Cantabria. De hecho, este plan tiene bastante continuidad salvo lo que hablé antes con los planes anteriores. Y yo creo que compartimos todos la necesidad.

Mire, en cuanto al centro de interpretación. Pues mire, hay muchas necesidades de hacer mil cosas, pero aquí no tratamos nada más que de lo que afecta a puertos. Hay muchas actividades. Yo tampoco me cojo el dinero de puertos y lo doy en otros sitios. Manejo mi presupuesto y con este hago lo mejor posible.

Marisqueo, aquí no abre ningún periodo. Es que ustedes son tan catastrofistas que dicen que vamos a acabar con la ría de San Vicente, con todo. Con toda una zona que es el frente. Es que yo creo que es bastante obvio.

Si hay marisqueo allí es absolutamente residual. No sé si habrá alguien que coja alguna almeja ahí debajo. Cuando bajan los barcos, allí se quedan varados y lo único que veo es suciedad, residuos y manchas de aceite. Eso es lo que se ve. Si son esos los grandes valores... En esa zona donde menos hay. En esa zona donde menos hay.

Y ahora una pregunta más. Dice que si yo me responsabilizo, me pregunta claramente, y que si yo le garantizo. Mire, yo sí le garantizo una cosa, le garantizo que no es un despilfarro y que no va a haber un despilfarro. Y le garantizo que no se van a destruir las marismas ¿Eso es lo que quería usted, esa garantía? Pues esa garantía la tiene aquí; si con esta le basta, espero que vote a favor. Por lo tanto ahí la tiene. La pide en la pregunta.

Bueno, voy un poco rápido Sr. Presidente. Muchas gracias al Partido Socialista. Me ha gustado mucho todo lo que ha hablado, en cuanto a la responsabilidad de los poderes públicos; creo que todos estamos en esta misma línea. Y creo que esto va en relación con lo que traemos en este Parlamento. Tenemos que hacer lo que tenemos que hacer, tenemos que velar para el futuro, defender los puestos de trabajo, defender la actividad y defender la economía. Porque, efectivamente, coincido en que esto es vital para la economía y además colabora perfectamente, coadyuva a la implantación y al arraigo a las empresas. Luego, cien por cien de acuerdo con usted.

Lo mismo que de acuerdo con el Portavoz del Partido Regionalista, que comparte totalmente las necesidades y las preocupaciones, también nosotros tenemos nuestras preocupaciones, todos estamos muy motivados en todos los afectos que afectan a los puertos.

Y finalmente el Partido Popular, le agradezco su oferta de consenso, lógicamente. Le voy a explicar. Esto, en el año 2016 es cuando terminó el contrato. El contrato, en la última prórroga. Por eso se presentó al final en octubre. Está claro

que yo no me he leído todo, son miles de páginas y es posible que algo se me haya escapado. Pero en lo que he leído también le puedo asegurar que probablemente haya algo que hubiera cambiado. Yo probablemente algo hubiera cambiado.

¿Pero sabe por qué no hemos cambiado nada? Porque en esencia estábamos de acuerdo. Y porque no queremos correr el riesgo, no queremos correr el riesgo de decir que haya que empezar de nuevo otra vez. Porque esto se valoró mucho.

Yo tuve muchas dudas en algunas cosas, lo puedo reconocer; en concreto en el puerto de Castro. Y dijimos: esto hay que verlo. Luego al final yo creo que mi equipo me convenció de que mejor vamos a hacer la ordenación de los fondeos, vamos a dejarlo como está. Y yo ahí sí que es cierto que estuve, digamos, analizándolo a fondo.

Luego al final dijimos ¿qué hacemos? Digo, no toquemos nada porque ya ha pasado la declaración de impacto ambiental, ha pasado todo el procedimiento y vamos a presentarla en el Parlamento. Y ahí sí que hay que hacer una pequeña modificación se puede hacer.

Sí es cierto que luego con el retraso tampoco contábamos que la desprogramación cambiara tanto. Pero realmente la razón es ésta. Estamos de acuerdo en la filosofía, estamos de acuerdo en las actuaciones y por supuesto, yo no voy a decir en que hubiera cambiado, porque no interesan en este foro.

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

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Voy terminando. El tema de Castro. Hemos puesto un millón, y lo he dicho el otro día, porque no tenemos más dinero. Y se puede hacer parcialmente. El refuerzo del rompeolas se puede ir haciendo parcialmente, no hace falta hacer un refuerzo de todo. Todo lo que sea mejorar la seguridad; la ROM, que es el documento que se denomina: recomendaciones de obras marítimas, dice que lo actualicemos.

De hecho, la urgencia no es tan grande porque como hemos visto ha aguantado los temporales perfectamente y el cálculo parece que está bien. Y sí es cierto que estamos revisando el proyecto, porque creemos que esos ocho millones se podían afinar. Pero es un tema muy técnico que tampoco vamos a entrar. Y estamos intentando afinar eso.

Pero la seguridad del rompeolas, en principio, técnicamente es correcta; las recomendaciones dice que pongamos un coeficiente de 1,5. Bueno, es como cuando si calculas una viga para hacer una casa de resistencia el hormigón de 200 y le dices: vamos a poner 250 por seguridad., porque en fin esta es la seguridad. De hecho ha aguantado mucho.

Y la postura sobre Suances, la he explicado antes. El Instituto Hidráulico ha hecho no solamente los estudios, sino que ha hecho los modelos reducidos que se podían ver físicamente allí con una reproducción física de la playa, las arenas, los limos y cómo ha actuado.

Le repito, muchas gracias por el consenso. Y únicamente decirle que según tengo entendido pues cualquier Diputado puede exigir la convocatoria de la Comisión, eso me han dicho. Entonces, por eso le digo que el retraso es de todos; yo no tengo la culpa, es en general. Pero no tiene más importancia. Yo creo que ahora hay que mirar para delante y nada más.

Muchas gracias a todos.

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

Segundo turno para fijar las posiciones, por un tiempo de diez minutos para cada Grupo Parlamentario.

Comienza este turno el Grupo Parlamentario Mixto. Sr. Carrancio.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Gracias Sr. Presidente.

Bueno, Sr. Consejero, en primer lugar agradecerle que acoja bien la cuestión de los dragados.

En cuanto al cambio climático. Es cierto que afecta sobre todo a las instalaciones exteriores, sobre todo Castro y Comillas sean los más afectados normalmente ¿verdad? Me tranquiliza saber que están en ello el Ministerio también. Lo que ya no me tranquiliza tanto es que se tome como modelo el cómo se actúe en el Puerto de Laredo y no porque haya quedado mal la obra a este respecto, sino que fue algo que se hizo improvisando con la obra ya empezada. Lo que se trata es de planearlo antes de que se nos eche encima las consecuencias del cambio climático.

Y bueno, en cuanto al espigón dice que le queda la tramitación ambiental y que hay razones que aconsejan no incluirlo en el Plan de Puertos, a ver si en esta segunda intervención me las aclara porque yo de momento no veo ninguna para no incluirlo o lo he entendido más que también puede ser.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): No interviene más el Sr. Consejero.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Y lo que sí me gustaría saber es si ya se tiene alguna estimación de costes del espigón a pesar de que no esté todavía...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado, no hay más intervenciones del Sr. Consejero.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: ¿No tiene otra intervención el Consejero? Ah yo pensé que sí.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Lo digo por si quiere usted modular su intervención de otra manera.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Le preguntaré luego en privado por saber entonces.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Sr. Gómez, también por cinco minutos.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias Sr. Presidente.

Gracias por sus explicaciones Sr. Consejero. Antes de nada una cuestión que se me quedó antes en el alero y que no viene reflejada en el Plan de Puertos que es, y esto es una cuestión que me gustaría que valorara su Consejería, que es con respecto a un pequeño puerto que hay en Cantabria que en principio pertenece a Puertos del Estado que es el Puerto de Requejada, sin embargo recientemente Puertos del Estado ha manifestado que no lo considera como puerto y no tiene intención de asumir su propiedad.

Entiendo que es una pena que un puerto como el de Requejada, que en los años 80 fue un exponente de la economía de la zona quede vacío y sin uso. Y si ahí la consejería puede plantearse aprovechar esa estructura pues es algo que lo lanzo como propuesta.

Yendo a lo que hemos hablado y a lo que hemos venido debatiendo hoy, en principio no vemos..., no oigo ni mis pensamientos...; en principio no vemos mal lo que se plantea en este plan, pero sí es cierto que presentaremos alguna propuesta que en caso de ser aceptada y bien recibida por el resto de los Grupos y llegar a ese consenso que reclamaba también el Portavoz del Partido Popular, pues obviamente apoyaremos este plan que entendemos que es bueno y necesario para Cantabria.

Sí me gustaría centrarme en un detalle que creo que no ha explicado y es una cuestión técnica. Usted antes hablaba de si habíamos visto con detalle algunas páginas del documento o no habíamos visto con detalle algunas páginas del documento. Sí, lo que creo es que nos ha hecho una pequeña trampilla y entiéndame, no es lo mismo oferta que demanda, yo no le pregunto por la oferta yo le pregunto por la demanda.

Si usted me traslada a la página 484 que es la gráfica que nos ha enseñado antes, tiene razón pero ahí no me habla de la demanda, me habla de la oferta y yo le he preguntado por la demanda.

¿Evidentemente es buena la oferta? Por supuesto, claro que es necesario equiparar la oferta, claro que tampoco pasa nada porque se queden algunos atraques vacíos, el problema es que luego tengamos un caso como el Puerto de Laredo, de 800 atraques, 700 vacíos. Eso quiere decir que la infraestructura no corresponde con la demanda, que es lo que yo le he preguntado.

Lo que me interesa es ese equilibrio entre oferta y demanda, ustedes prevén una oferta yo no dudo que sea necesaria esa oferta, lo que le he cuestionado es si son necesarios los 272 atraques en San Vicente y los 232 en Suances. ¿En base a qué demanda? Eso es lo que me interesa conocer: cuáles son los datos de la demanda. Porque si yo luego me voy a la página 482, lo que veo es una gráfica de demanda. Una gráfica que es una progresión aritmética perfecta.

En un sector que como usted ha definido y esto son palabras suyas, es un sector volátil; porque esa evaluación de la demanda también existía con el puerto de Laredo e insisto, en el momento que se construyó –insisto– al día de hoy de 800 amarres, 700 vacíos.

Por lo tanto, sí me gustaría incidir en pedirle a la Consejería que nos justifique; ¡ojo!, que ya lo he hecho por escrito, he hecho esa petición que espero respuesta en breve, que nos justifique la demanda real de todo esto. Espero sinceramente que no la haya él hecho contando uno por uno los barcos en una fotografía. Espero que no, Sr. Consejero.

Porque en la página Puertos de Cantabria, precisamente la lista de espera para el puerto de San Vicente son 40 barcos; 40. Más la demanda que pueda existir porque los puertos de Comillas y de Llanes están ocupados ¿Qué podemos ascender hasta 100? ¿Hasta dónde llegamos? Hasta 272. ¿Esos 172 atraques vacíos, en base a qué? ¿En base a que esperemos a que se llenen? Pues oiga, a lo mejor podemos hacer un puerto más pequeño; más pequeño, e ir adaptándonos al futuro, no lo sé.

Eso es eficiencia, eso es tener lo que usted comentaba ayer, previsión de futuro y eficiencia, que es lo que tenemos que buscar y es lo que yo echo en falta que se justifique en este Plan de Puertos, en base a datos. Y no en base a cuestiones un tanto etéreas, leyendo los documentos y las páginas. Desde la 474 hasta 485, cuando uno lee esas páginas se da cuenta de que todo son buenas intenciones, pero faltan datos que apoyen esa demanda.

En cuanto a la oferta, no dudo –insisto– de que sea válida y necesaria.

Salvando esas cuestiones, que algunas de ellas las trasladaremos en propuestas para mejorar el consenso, para alcanzar ese consenso, ya digo, en principio y a priori no vemos mal el Plan de Puertos, aunque ya le digo, lo que no nos queremos encontrar es con nuevas infraestructuras que puedan tener mucho sentido en su momento y que puedan aportar mucha oferta, pero que no tengan demanda, porque al final estas infraestructuras, Señorías Consejero y usted lo sabe bien, sí es bueno y sí es necesario que tengan una rentabilidad, aunque no sea del coste total de la obra, sí al menos en la medida de lo posible que intenten alcanzar esa cuantía y esos costes.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Podemos Cantabria.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Gracias Sr. Presidente.

Le iba a decir exactamente lo que le iba a decir el anterior, el Sr. Gómez ahora misma. Así que no me voy a repetir, porque creo que ya ha quedado muy claro ¿no?

Las peticiones que hay para San Vicente eran 42, concretamente son reales, o sea, ha quedado muy claro eso, porque nos ha dado por leer el Plan de Puertos, porque como decía antes el Sr. Rodríguez, por la noche y por la mañana también les hemos leído. Y por eso me he enfadado, porque es una fea costumbre que se tiene en este Parlamento el cuestionar el trabajo de los demás, de si me he leído o si se ha entendido, porque eso se hace habitualmente, ¡eh!, lo que usted ha hecho se hace habitualmente y eso no está bien, la verdad.

Y cada vez, cada vez que eso se haga yo interrumpiré, porque me parece muy feo. Y se hace a unos y otros Grupos y la verdad creo que ya ha llegado el momento, eso que se habla de respeto parlamentario, de cordialidad parlamentaria, que eso también entre, el no cuestionar el trabajo de unos y de otros, porque decir: usted no ha entendido, usted no ha leído, eso es feísimo, Sr. Consejero.

Porque por la misma le podría decir que usted tampoco ha trabajado, puesto que ha cogido el Plan de Puertos del Partido Popular, como usted ha reconocido y como el Sr. Rodríguez ha dicho, por la misma lógica que usted me dice. Pero no, no lo digo eso. Digo que es la misma política del Partido Popular la que lleva el Partido Regionalista de Cantabria. Y es muy evidente en eso del Plan de Puertos, la verdad.

Más cosas y ya centrándome en el Plan de Puertos y en la discusión; le pido disculpas al mismo tiempo de que le haya interrumpido, pero que sepáis que lo voy a hacer tantas veces como se cuestione mi trabajo.

Me decía de los diques flotantes. Pues la verdad, me remito a la Memoria, a la Memoria del Plan de Puertos, y lo pone textualmente, concretamente en la página 37: “diques flotantes”. Por eso, yo ya le he dicho que las alternativas que hay, transcurridos dos años a partir del dragado inicial de la dársena: se tomará en consideración ejecutar, o no, el dique de protección, bla, bla, bla... ¿no? Y al final pondrá: se podrá contemplar la instalación en la zona no cubierta por el espigón con diques flotantes. Y cuando yo le he dicho lo de los diques flotantes será de las alternativas posibles que puede haber, una vez pueda ocurrir lo que muchos creen; unos creen que no y otros creen que sí. Y por lo tanto es ahí donde lo digo. Yo no sé ni como se llaman ni como no se llaman técnicamente; yo sé lo que usted nos ha remitido al Parlamento de Cantabria: diques flotantes.



Continúo. Se ha hablado del IH, ¿no? de los estudios; que hay estudios, etc., etc. No están incluidos en el plan de puertos. Por lo tanto, si aquí veníamos a debatir sobre el plan de puertos de Cantabria; que usted, que su Consejería, y aquí pone: Gobierno de Cantabria, Consejería de Obras Públicas y Vivienda –la suya– Nos remite una información incompleta, pues entonces: ¿cómo quiere usted que hagamos un debate en condiciones? Si yo le pido unos estudios que haya hecho el IH; pues eso, una recreación, un modelo de cómo van a reaccionar una zona, y no está contemplada en el plan de puertos ¿Quiere de verdad que aprobemos un plan de puertos que es incompleto, que le falta información?

Ya olvidémonos de lo que ya le han dicho el resto, otros Portavoces: de si que las fechas, que si no. Yo a lo técnico; que a mí las fechas, la verdad, que ponga 2014-2018, me da igual. Pero si los gastos técnicos que tendrían que estar aquí no están, pues entonces ¿cómo quiere usted que le podamos aprobar algo, como nos va a pedir el voto a mi Grupo Parlamentario de algo que es incompleto, que no tenemos la información suficiente para poder aprobarla; teniendo un acto de fe? Porque ya es lo que nos faltaba entonces, ya nos olvidamos de los datos técnicos; tu créete que están, que es lo que nos falta que se nos diga.

Por lo tanto, si se quiere aprobar un plan de puertos, solicito que se remita toda la información que se tenga sobre el plan de puertos, para poder evaluar de manera precisa si tenemos que votar a favor, abstenernos o en contra. Pero con todos los datos, no con datos antiguos. Eso por un lado.

Se hablaba del consenso. Por supuesto que quiero el consenso. Y eso es hasta la saciedad, lo busco siempre. Por lo menos, yo personalmente busco el consenso y llegar a acuerdos siempre. Pero un consenso no es solo una palabra bonita que quede en el aire y ahí te va; el consenso es solo: vótame lo que yo diga. No, eso no es el consenso. El consenso es el plan de puertos, sea de todos; no solo como ha quedado claro el modelo del Partido Popular, sino que sea también el modelo del Partido Socialista, el modelo del Partido Regionalista, el modelo de Ciudadanos y el modelo de Podemos, no solo el de una parte de este Parlamento.

Si usted quiere el consenso, conmigo cuente, pero un consenso de trabajar juntos, de ponernos a trabajar inmediatamente y yo también solicito como ha hecho el Portavoz de Ciudadanos y el Portavoz del partido Popular, una ampliación, una ampliación de los tiempos, porque tampoco corre prisa aprobar este plan de puertos ahora inmediatamente en esta semana o la semana que viene, sino que pongámonos a trabajar, y si es necesario juntarnos todos los días para llegar a un consenso, cuenten con Podemos, porque estoy dispuesto a eso, pero lo que es consenso, no imposición; es decir, nos juntamos todos, vemos qué nos gusta a unos, qué nos gusta a otros, qué no nos gusta; que sí es necesario, qué no es necesario. Con todos los datos sobre la mesa, sin ocultar nada, con todos los datos que se soliciten, todos los estudios, todos los análisis necesarios, etc., etc. Y cuando tengamos eso vemos qué es lo mejor para Cantabria. Eso es buscar un consenso. No traer un documento desactualizado y sin la información necesaria y pedir: apruébame. No.

Por lo menos, así no se funciona en el día a día. Aquí, en el día a día del Parlamento, Sr. Consejero, como bien sabrá, pero más en esta legislatura, para llegar a enmiendas...; o sea para llegar a acuerdos incluso se presentan transaccionales in extremis. O sea, este mismo lunes, se presentó una rozando el larguero. Por eso, por eso le quiero decir que así es como se trabaja. Intercambiándonos documentos ver si esa es la postura que nos gusta a todos y se avanza.

Así que, yo se lo digo y ya termino, se lo digo de verdad, si queremos un consenso sobre el plan de puertos mi Grupo Parlamentario está dispuesto a ello, pero para eso nos tenemos que sentar los cinco grupos parlamentarios, los técnicos de la Consejería para ver si es posible eso. No decir, vamos por el consenso porque queda muy bonito decirlo.

Ya digo, si queremos ese consensos trabajemos por el, si no quedarán en palabrerías muchas gracias Señorías.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Diputado. Tiene la palabra tiene la palabra el Grupo Socialista.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: Gracias Presidente.

Voy a ser breve en mi intervención. Y voy a hacer una intervención haciendo un poco resumen de lo que ha sido esta Comisión en términos políticos porque en términos técnicos no soy oceanógrafa, no tengo conocimientos técnicos para poder debatir sobre esto. Pero lo que sí tengo es una fe en las instituciones que están en nuestra comunidad autónoma y en los funcionarios y en los técnicos que redactan y trabajan día a día en esta comunidad autónoma para hacer viables los proyectos políticos de un Gobierno.

En eso está basado este Gobierno. En el trabajo de los funcionarios, de los técnicos que hacen día a día posible que los proyectos políticos y las políticas públicas de este Gobierno cumplan los requisitos que tienen que cumplir y que estén con todos los informes tanto cuantitativos como cualitativos, en todas y cada una de las acciones que hace este Gobierno y como bien se ha demostrado con los estudios pertinentes para que se puedan ejecutar dichas obras.

Diciendo esto ¿qué es lo que me quedo? Me quedo con la capacidad de acuerdo que va a haber en esta casa para sacar a este plan adelante. Ha sido manifestado por todos los Grupos Parlamentarios que este Plan de Puertos es bueno, que se van a hacer aportaciones por los diferentes Grupos Parlamentarios y que me quedo con eso, con la capacidad de consenso y de acuerdo que va a tener este Parlamento para llevarlo a cabo.

Y otra cosa de las que quiero dejar claras, es que este plan de puertos aunque se haya centrado en algunas intervenciones en los puertos deportivos, no se nos pueden olvidar los puertos pesqueros. Y eso es lo que he querido hacer yo con mi intervención. He querido remarcar, porque sabía que se iba a ir por la línea de los puertos deportivos, he querido remarcar la importancia de los puertos pesqueros, en la importancia del producto interior bruto que corresponde a nuestra región por esta actividad pesquera, porque lleva ensamblada a cabo de ella, entorno de ella. Las industrias de comercialización, las lonjas, los mayoristas, los transportistas y las industrias transformadoras de producto.

Entonces, es importantísimo que el mantenimiento de los puertos se lleve a cabo y sea correcto. Y estamos hablando de obras que van a ir que son talleres para los barcos que están ahí, estamos hablando de naves que van a ir para almacenamiento de redes, estamos hablando del tejido productivo pesquero en nuestra región que en las comarcas donde tenemos estos puertos es imprescindible para un buen funcionamiento y creación de empleo con lo cual, este plan de puerto va mucho más allá de lo náutico y lo deportivo que aunque a veces nos centremos en eso y nos tenemos que pensar en nuestros pescadores y en nuestro sector de transformación de productos pesqueros y es lo que quiero dejar claro desde el Grupo Parlamentario Socialista, que es lo que tenemos que tener en cuenta, ese nicho de trabajo que da de comer a muchas familias en Cantabria y que genera una red de empresas muy importante y de industrias auxiliares.

Y me quedo con que este plan garantiza el crecimiento sostenible de esas infraestructuras que es un plan integrado de una manera integral en la autoridad portuaria, en la planificación portuaria. Y que como no podía ser de otra manera, está con un plan medioambiental y con un respeto a la naturaleza como no podía ser de otra manera. Y haciéndolo sostenible, económica y medioambientalmente.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Regionalista.

EL SR SAINZ RUIZ: Voy a comenzar mi segunda intervención comentando y recordando que la elaboración del actual Plan, del 2014-2021, pues que se han aprovechado los trabajos que había hecho el anterior Gobierno. Y yo tengo una cosa muy clara siempre, política. A veces, hay que aprovecharse de cosas, aunque las hagan otros; porque no hay que estar cambiando todo el día las leyes y las normativas. Yo creo que es una cosa que es simplemente buena para todos, y para todos los ciudadanos. Y que bueno, que la labor que hizo el Partido Popular con aquello; pues si se ha aprovechado ahora, me parece correcto que se aproveche esa labor.

También, independientemente del detalle que hemos hablado antes medioambiental, que he dedicado la primera parte de mi intervención bastantes cosas de la información que tiene la resolución de Medio Ambiente. Bueno, pues quiero agradecer también al Sr. Consejero la labor que ha hecho esta Consejería, no solo desde que él es Consejero 2003-2011, sino en las anteriores legislaturas cuando el Partido Regionalista gobernaba con el Partido Popular, del 95 al 2003, siendo Consejero Miguel Ángel Revilla, creo que también se hizo una labor muy importante en todos los puertos de Cantabria.

Agradecer que se han hecho unas instalaciones modernas, adecuadas a su tiempo y que gozan de un mantenimiento y acondicionamiento. Y que permiten el normal desarrollo de las actividades, tanto en el entramado socio-económico como también en los pueblos de Cantabria, donde se encuentran los puertos de Cantabria.

También una visión que va más allá de la que se plantea de un modelo de confluencia de las diferentes vías de comunicación y comercialización con las que cuenta Cantabria. Apostando por la modernización y la convergencia con otras zonas de Europa.

Yo creo que es fundamental para mejorar la competitividad de la región. Y donde evidentemente las actividades portuarias deben ser uno de los ejes fundamentales dentro de la estrategia global.

Esta apuesta también confluye con otras actuaciones que se están realizando; el apoyo al sector pesquero náutico-deportivo desde otras Consejerías, u otras instituciones. Y que van en coherencia con la implementación del Plan de Puertos, propiciando actuaciones de mejora y progresos para el sector. Su flota. Garantizando la operatividad y la rentabilidad de la actividad.

Y es también una oportunidad de afirmar la colaboración que se puede tener con la Administración Central con otras Comunidades, o instituciones como puede ser: la Universidad de Cantabria. Permitiendo la transparencia del conocimiento



y el apoyo y la formación que imparten diferentes instituciones, como por ejemplo: el Centro de Formación Náutico-Pesquero.

Bueno, yo creo que en definitiva es un Plan de Puertos que sin pretensiones y sin grandes ambiciones se da a una tecla de necesidades actuales, en convergencia con otras iniciativas que se están desarrollando. Y proyectos que están implementando con fondos locales, autonómicos y también europeos.

Decirle al Sr. Consejero que cuenta con el apoyo de la programación de inversiones que nos han aportado en esta Comisión. Siempre y cuando, contando con la propuesta del Gobierno acorde a los Presupuestos que haya.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra para finalizar el Grupo Popular.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Gracias, Sr. Presidente.

Bueno, simplemente aclarar para que no quede ninguna duda. Yo, en el mes de septiembre llamé al Sr. Presidente de la Comisión por teléfono para que convocase la reunión, las dos comparencias de ayer y de hoy. Se habrá dado prioridad a la tramitación presupuestaria, por ejemplo. Y habrá considerado que...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Hemos considerado oportuno convocar el 5, 6 y 7.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Y luego, Sr. Consejero, de verdad. A mí, me gusta normalmente que se diga la verdad siempre. Y entonces no puede usted venir hoy ni ayer como ha venido. A llamar la atención a los de la oposición, para que sean rigurosos con las cifras, algunos de la oposición; que yo no he hablado lo que le ha costado al Gobierno de Cantabria ayer el puerto de Laredo, y usted daba unas cifras que son totalmente falsas. ¿cómo puede decir que el Puerto de Laredo el deportivo ha costado 12 millones? ¿cómo puede decir que ha costado 12 millones de euros? El Consejero. El modificado N.º 2, el modificado N.º 2 solo ejecución material sin IVA ni beneficios, el puerto deportivo son 18.810.000.

Las instalaciones del puerto 1.599.000, claro lo más importante, infraestructuras de protección, 26 millones. Hombre pero no me dirá usted que se había hecho un puerto pesquero solamente mucho más cerca, mucho, donde estaba previsto inicialmente. Cerca del pueblo. Se necesitaba estas infraestructuras de protección de 26 millones.

Es decir, es mucho más de treinta y tantos millones solo el puerto deportivo. Cómo me puede decir que ha costado 12 millones. No, no, no. es que eso no puede salir. Es que se tiene que quedar claro para los ciudadanos. No puede salir de su boca que el puerto deportivo ha costado 12 millones. Eso es una barbaridad. Que no se puede decir.

Oiga y si no, nos ponemos aquí todo el mundo delante y miramos las certificaciones de obra. Y lo que se ha pagado por ello.

Que los ciudadanos de Cantabria no han pagado 12 millones, han pagado muchísimo más y mucho más del doble. Solo por el puerto de Laredo. Por el puerto deportivo. Fíjese usted, si el proyecto inicial costaba 13 el puerto deportivo sin contar ni el aparcamiento ni nada de eso. 12 millones y en el modificado incrementaron a 18.

No, no, sí, sí, sí. Lo habéis pagado todo. Como no. 45 millones que se pagaron más doce. Se le ha quitado el IVA, vamos a ver se le ha quitado el IVA y se le ha quitado el beneficio industrial. La ejecución material la han pagado. Enterita. No me cuente. Por favor rigurosidad. Rigurosidad.

Es más es que el puerto pesquero en el proyecto inicial en ejecución material, tenía 6.500.000 y en el modificado a usted le quitaron dinero. Lo bajaron a 4.500.000 le quitaron dos millones y al puerto deportivo en el modificado le subieron seis millones. ¿pero como puede decir que ha costado 12 millones? Por favor, no, eso no Sr. Consejero.

Como tampoco ha costado a la administración 80 millones. 87, no. vamos a ver lo que ha costado el puerto de Laredo son 77 millones. 77 millones costaron con IVA y beneficios industriales. El Gobierno de Cantabria ha pagado 53 millones o por ahí, 54 ha pagado. Ha pagado 54 millones aproximadamente. 45.800.000 la primera vez más doce y pico cuando ha hecho la resolución del contrato. Pues no, son claro, cuarenta y tantos millones. Ha pagado. Eso sin contar ni lonja ni nada eh. Sin contar nada de las instalaciones. Por lo tanto. Por lo tanto rigurosidad cuando se hable de estos temas. Pero no me diga que costó doce millones, por Dios.

Claro. Planificación. Dice el Partido Regionalista, nos parece muy bien utilizar lo bueno. Claro. Miren, yo hay una cosa que he defendido toda mi vida. no, no, pero lo digo con sinceridad. Hoy me parece, me siento muy contento. Particularmente hoy me siento muy contento, porque miren, lo que más he defendido en esta vida es que las inversiones

importantes y estratégicas para una comunidad autónoma, y más pequeña, tiene que obtener el máximo consenso posible. Y tienen que ser, se tienen que llevar con planificación, no con sectarismo.

Es verdad y usted lo sabe muy bien, que este Gobierno actúa mucho con sectarismo. Sí, en el tema de inversiones. Si. Que lo sabe usted muy bien. Sí, sí. No voy a ir más allá. vamos a dejarlo ahí. No voy a ir más allá vamos a dejarlo ahí.

Miren, este Consejero, en el Plan de Carreteras, lo cambió por cuatro años que me criticaba el Partido Regionalista a ocho. Y aprobó un plan de carreteras a ocho años apoyado por el 70 por ciento del Parlamento.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Sr. Diputado. Plan de Puertos. No plan de...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: No, no si está hablando el y estamos hablando desde que se inició.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Céntrese en el Plan de Puertos, no estamos hablando del Plan de carreteras. Para eso ya haremos otra comisión.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: sólo faltaba eso ya. Plan de carreteras. 70 por ciento. Ley de Vivienda de Protección Oficial, consenso, unanimidad. Unanimidad. Las tres áreas en las que tiene competencia el Consejero de Obras Públicas.

Puertos, todo el mundo de acuerdo que se haga el proyecto. Por lo tanto, yo estoy totalmente convencido, cuente con nosotros al máximo para llegar a un consenso. Porque yo creo que es muy importante que lleguemos. Si además está al alcance de la mano. Si hay que cambiar. Cuatro cosas y estamos todos de acuerdo pro lo que se ha hablado hoy aquí. Y el Grupo Podemos también va a llegar a un acuerdo cuando se den los informes medioambientales. Claro, entonces yo creo que al alcance de la mano lo tenemos. Por lo tanto, planificación y luego respeto a la planificación, eso sí es importante.

Vamos a ver, es importante el consenso, sí, es importante aprobar por el 70 por ciento el plan de carreteras, sí, pero hay que cumplirle. ¿Es importante esto llegar a un consenso? Sí, pero se han perdido cuatro años fundamentales.

Mire usted, es que usted ha leído algunas hojas del plan, las habrá leído todas pero no las aplica porque en este plan la memoria de ordenación un tema muy importante que viene es el tema de las instalaciones transversales, viene muy importante y empieza en la página 57, 58, que es el del desarrollo económico y social. Aquí hay una declaración de nuevos productos y servicios en los puertos.

Usted sabe que se aprobó en esta Cámara un plan, para que se hiciese un plan por parte del Gobierno de explotación de actividades de ocio, turísticas, etc. en los puertos de Cantabria que tenemos unos puertos magníficos, sino lo he dicho, magníficos, preciosos. Mire, es un momento también para recordar que a veces hablamos de la Unión Europea en plan negativo, bueno pues gracias a muchos fondos de la Unión Europea hoy tenemos los puertos magníficos que tenemos en Cantabria y en toda España, porque también hay que reconocer que en otras Comunidades Autónomas se han creado unos puertos preciosos gracias a muchos fondos estructurales que han venido para eso, claro, estoy de acuerdo.

Pero yo creo que algo tenemos que llegar a un acuerdo pero tenemos que poner cifras, porque ahora, vamos a ver, usted el 18 de enero dice que va a adjudicar la primera fase del rompeolas del dique norte de Castro Urdiales, lo ha dicho el 18 de enero y dice que en la anualidad 18 pongamos 500.000 nos acaba de pasar en la hoja. Pero si usted ha dicho en enero que lo va a adjudicar a finales de año, cómo va a gastar 500.000; dice que lo licita en primavera y lo adjudica a finales de año, no puede gastar 500.000 ¿y para qué lo vamos a poner?

Porque en estas cosas sobre todo cuando lo tienes al alcance de la mano es mejor que no metamos la pata, para que no venga yo el año que viene y le diga, oiga usted que se comprometió a gastar 500.000 euros.

Pero es que vamos a ver, si estamos, sabe usted hoy que no lo puede adjudicar antes de finales de año cómo vamos a poner 500.000 en el 2018. Responsabilidad digo. Solo responsabilidad.

Y por lo tanto yo no me voy a extender tampoco más, cuente obviamente con nuestra voluntad de consenso que hay que centrarlo y sobre todo hay una cosa muy clara ya Sr. Consejero, pónganse a trabajar en el siguiente plan, porque claro vamos a aprobar un plan solo a cuatro años y hay que preparar otro plan a ocho.

Por lo tanto póngase a trabajar en el siguiente plan y sobre todo a intentar que lleguemos a un acuerdo y se cumpla este.

Nada más y muchas gracias.

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

Concluido el debate se abre un plazo, en principio salvo que haya alguna petición expresa...

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Sí Sr. Presidente.

Yo pediría por una cuestión técnica dado que uno de los días que coincide el plazo es sábado, si pudiera ser que se alargara al menos un día más hasta el lunes para poder presentar las propuestas de resolución.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): El Portavoz de Podemos también ha hecho alguna alusión.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Sí, yo no solo alargar el plazo un día más que me parece correcto para que Ciudadanos pueda presentar propuestas.

Si los demás están dispuestos a trabajar por el consenso que se ampliara algo más de tiempo para ver si es posible avanzar hacia ese consenso que han manifestado otros portavoces. Yo por eso si los demás ven bien ampliarlo más perfecto, si no lo ven bien ampliarlo pues...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Pedro Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Bueno creo que yo recogiendo un poco la opinión que ha habido aquí nosotros no tendríamos inconveniente de ampliarlo al doble del tiempo que existe. Es decir, que son seis días, digamos por el doble porque son las ampliaciones del plazo que vienen normalmente previstas en el Reglamento.

Por nuestra parte yo creo que un poco cogiendo la mano que todos los Grupos han tendido y en el objetivo de conseguir ese consenso y ese acuerdo, nosotros propondríamos se ampliara al doble el plazo previsto, esa previsión.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: Sí, en la misma línea.

Yo creo que ha quedado evidenciado que se quiere llegar a un consenso y ampliar el plazo pues al doble, como ha dicho el Portavoz del PRC, pues me parece correcto, para que todos tengamos la oportunidad de presentar (...) que creamos oportunas.

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

EL SR. CARRANCIO DULANTO: No tengo nada que objetar.

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

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: A nosotros nos parece bien, lo que pasa es que ya que estamos aquí todos, pues primero tendremos que hacer un escrito a la Mesa para que lo apruebe la ampliación del plazo, por unanimidad, porque sino tal, porque son tres días, a la Mesa, creo que es la Mesa de la Cámara la que tendrá que ampliar el plazo.

EL SR. LETRADO DE LA COMISIÓN: De la Comisión.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¡Ah!, ¿de la Comisión en este caso?

Bien, puede autorizarlo por ella misma. Vale, vale, perfecto.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Entonces, si estamos de acuerdo, concluido el debate se abre un plazo...

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Un minuto que todavía no he terminado. Perdone. (Risas)

Si lo hacemos en seis días, que a mí me parece bien y queremos quedar por ejemplo con algún técnico para que nos deis alguna información, poner el día de quedar para que después nos dé tiempo a las propuestas de resolución.

Porque si lo ampliamos contando el sábado, llegaríamos al miércoles. Habría que quedar el lunes como muy tarde. Porque el lunes reunirnos y a ver, para que luego nos dé dos días para...

¡Ah! mañana y tarde, claro es que por lo menos para que nos dé dos días de plazo para presentar las enmiendas.

(Murmullos)

Pues déjalo para el lunes siguiente, la presentación de las propuestas de resolución para que tengamos esa semana para reunirnos un día. Si os parece, qué más da tres días que más, ¿no?

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): En principio el Reglamento establece la prórroga no puede ser superior al doble.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¡Ah!

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Salvo, salvo, salvo casos excepcionales.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: ¡Ah!

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Si esto se trata de un caso excepcional, pues sus Señorías lo pueden estipular.

EL SR. RODRÍGUEZ ARGÜESO: Yo lo digo por ajustar tiempos vamos. Yo no tengo ningún inconveniente.

Claro, el lunes sería después...

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Lo que mejor os venga...

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): El lunes ¿qué es?

(Murmullos)

Bien. Concluido por tanto el debate, ¿estamos de acuerdo así?

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): ¿Hasta cuándo es?

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): El plazo... (murmullos)... repito.

LA SRA. ABASCAL DIEGO: El 19, el 19 el último día para presentarlo.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Bueno, el plazo para presentar por lo tanto propuestas de resolución en el registro de la Cámara empezará a partir de hoy y concluirá a las trece horas del día, del lunes día 19 de febrero.

Recordando que el día, sábado, el día 10 el registro, el funcionamiento es telemático, ¿de acuerdo?

Pues gracias a todos por sus aportaciones.

(Finaliza la sesión a las doce horas y cuarenta y dos minutos)