



PARLAMENTO DE CANTABRIA

DIARIO DE SESIONES

Año XXIII - VI LEGISLATURA - 27 de octubre de 2004 - Número 55 Página 1085 Serie B

COMISION DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. SANTOS FERNÁNDEZ REVOLVO

Sesión celebrada el miércoles, 27 de octubre de 2004

* * * * *

ORDEN DEL DÍA

Página

- | | | |
|-----|--|------|
| 1.- | Estudio, debate y votación del Informe de la Ponencia y de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley de Puertos de Cantabria. [6L/1000-0004]. | 1086 |
| 2.- | Debate y votación de la proposición no de Ley, Nº 41, relativa a ejecución de la rotonda Boo de Guarnizo-La Cerrada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOPCA nº 165, de 14.10.2004).[6L/4300-0041] | 1095 |

* * * * *

(Comienza la sesión a las once horas y treinta y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Buenos días, Señoras y Señores Diputados. Y señores periodistas.

Vamos a dar comienzo a la Comisión convocada al efecto para hoy, para hablar o discutir sobre la Ley de Puertos y una Proposición no de Ley.

Sr. Secretario, por favor, dé lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SR. DOMÍNGUEZ DOSAL: Primer punto del Orden del Día: Estudio, debate y votación del Informe de la Ponencia y de las enmiendas presentadas al Proyecto de Ley de Puertos de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Secretario.

Después de los diálogos entablados entre los Grupos Parlamentarios, quedan tres enmiendas vivas para discutir en Comisión. Que son la enmienda 14, 18 y 20.

Tiene un turno a favor de la enmienda el Grupo Popular, que es quien mantiene vivas estas enmiendas.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Como que quizás situarse en el contexto de lo que ha sido la tramitación de esta Ley, empezando por el debate de las enmiendas no sea tan sencillo; quizás, en primer lugar, lo que cabe destacar es que si entendemos que la propuesta de Ley en su momento tenía importantes carencias, el desarrollo del trabajo de la Ponencia ha sido importante y ha demostrado que es posible buscar soluciones a través de incorporar a las propuestas las opiniones de todos, y como en este caso ha sido, las del Partido Popular.

Sin embargo, sí que hay que decir que si en estos momentos, de las 20 enmiendas presentadas por el Partido Popular y de las 4 presentadas por los Grupos Regionalista y Socialista, quedan 3 vivas, es porque a partir de ese trabajo realizado no ha sido posible hasta el momento, puesto que pensamos que todavía estamos en tiempo, de poder conseguir el consenso sobre estas tres. Pero que de las restantes, el Partido Popular ha desistido ya de algunas. Lo que demuestra que el trabajo de la Ponencia fue en un

intento claro de buscar la mejor solución posible para la Ley, y un consenso dentro de la misma.

Esto, lo que viene a demostrar yo creo, la tramitación de esta Ley, sobre todo con ejemplos bien recientes que hemos vivido, es que un debate sosegado y tranquilo permite incorporar al texto las propuestas de todos los Grupos y hacer un trabajo un poco mejor, si cabe. Por eso entendemos que ésta es la forma en la que se puede buscar un consenso.

Pero, curiosamente, en la tramitación de esta Ley ha sido el Partido Popular, quien la ha estado proponiendo permanentemente. Y de lo que nos alegramos es que se haya recuperado ese tono para el debate de cuestiones tan importantes.

Por lo que respecta a las tres enmiendas vivas en estos momentos, la enmienda nº 14 se refiere a una interpretación técnica de las concesiones, en la zona portuaria. Y si bien es cierto que el cambio en otros artículos de la Ley haya modificado la estructura inicial de la Ley, entendemos que todavía no está suficientemente resuelta, en cuanto a la posibilidad de que las concesiones en la zona portuaria estén abiertas; no sólo a la concesión, que era una frase que se repetía excesivamente en la Ley, sino a otro tipo de contratos que la Ley prevé. Y que a pesar –repito- de que ha habido algunos cambios ya en el trámite de la Ley, entendemos que todavía no da una respuesta suficiente en ese sentido. Y es por lo que pretendemos que esta enmienda se mantenga viva, incluso todavía en el trámite de la Comisión, o en vía parlamentaria pudiese ser introducida total y parcialmente y dar una respuesta definitiva a este tema.

Por lo que respecta a la enmienda nº 18, el tema es mucho más sencillo. Desde el punto de vista legislativo, parece bastante lógico que el texto sea tal cual el que plantea la Ley. Sin embargo, yo creo que todos tenemos claro situaciones que se producen a partir de la interpretación de normativas, y sobre todo de concesiones que tienen como punto final y como beneficiarios a los particulares, en los que en excesivas ocasiones se da por sentado que existe tráfico de influencias e información privilegiada. Esto que todos sabemos que es exagerado y que en la gran mayoría de las veces para nada se corresponde con la realidad, sin embargo es un mensaje difícilmente corroborable..., perdón al contrario, difícilmente eliminable.

Entonces en la forma en la que está planteada la Ley lo que es evidente es que un particular que

pretenda optar a un servicio portuario en exclusiva, puesto que suya ha sido la idea y suya ha sido el proyecto que ha presentado, lo que nosotros proponemos es que pueda además estar abierto a otros posibles interesados en el mismo.

Bien es cierto que esto puede tener un pequeño riesgo por parte de quien esté intentando optar a esos servicios que pretenda mercadear con la concesión del mismo, pero eso es algo que perfectamente podría eliminar o podría resolver las condiciones en las que esa concesión saliese a concurso.

Por lo tanto entendíamos que era, entendemos y por eso mantenemos viva la enmienda, que es mucho más razonable que a partir de un servicio portuario que puede ser una concesión importante, se tenga la opción por parte de otros interesados en optar, en participar cuando menos de esa concesión, y resolver así la duda de si quién ha optado a la misma ha sido a través de información que tenía, que en la mayoría de los casos estamos seguros que va a ser la iniciativa de un empresario conocedor del sector y que tiene una propuesta muy clara al respecto.

Pero lo que es evidente es que a través de esta enmienda, lo que se anula es toda posibilidad de una interpretación distinta que aunque no se diese, estamos seguros que en algún caso se iba a hacer.

Después ya por lo que respecta a la enmienda 20, pues es un tema totalmente distinto, perfectamente encardinado en la tramitación de esta Ley, entendemos, puesto que si estamos hablando de las siete instalaciones portuarias con carácter regional que tiene Cantabria, o vinculadas a la Comunidad Autónoma, no parece muy lógico que después de un debate parlamentario en el que por unanimidad se decidió que se tenían que abrir las gestiones tendentes a conseguir que el Puerto de Requejada pasase a ser de titularidad autonómica y se resolviesen dentro de él aquellos problemas que en estos momentos tienen de infraestructuras y demás.

Lo cierto es que, desde ese momento, no se ha avanzado nada al respecto, y entendemos que no sería muy lógico que a través de la tramitación de esta Ley no se hiciese ni siquiera una ligera mención de cuáles son los pasos que se van a dar a partir de este momento.

La verdad es que haciendo un repaso al debate parlamentario que entonces se decía, y lo cito de forma muy breve, pues se decía que si se hacían inversiones en todos los puertos de Cantabria pero en éste ni se mencionaba ni en los presupuestos del Estado, ni en los presupuestos autonómicos, ni en el de los municipios, quería decir que Requejada no existía.

Y sin embargo, todos coinciden en que es el segundo puerto en importancia de la Región, en que podría tener muchísima más vida a partir de resolver los problemas de infraestructuras que tiene, pensando siempre más, por supuesto en el presente, pero en una posibilidad de futuro que abra ese puerto a otras opciones interesantes en una zona marcadamente industrial, como es la Cuenca del Besaya.

Y yo creo que no será necesario repasar el debate, pero sí que tengo delante la intervención que el entonces Portavoz del Grupo Regionalista y hoy Presidente de la Comisión decía, en cuanto a que la voluntad del Gobierno era la de resolver ese problema.

Pero si la voluntad se queda en un acuerdo parlamentario que no se continúa, evidentemente la voluntad no tiene fecha. Y lo que nosotros pretendemos a través de esta enmienda es que en estos momentos esa fecha, sino fija puesto que entendemos perfectamente la problemática que rodea las infraestructuras de todo el canal de acceso hasta el Puerto de Requejada, pero tiene que tener un punto de partida.

Y ese punto de partida, que tendría que haber sido a partir de este debate y la aprobación parlamentaria, hasta día de hoy, no se ha producido. Y entendemos que no se puede pasar por alto en la tramitación de esta Ley, de nuevo dejar Requejada aparcado para no se sabe cuándo, sin una contestación mínima a un problema que todos entendemos que tiene que ser resuelto.

Esa es nuestra propuesta en cuanto a las enmiendas que se mantienen vivas. Y repito que convencidos de que todavía, tanto en el transcurso de la Comisión, como quizás en la fase hasta la votación de la Ley en día ya de Pleno, pues se puedan dar diferentes soluciones, puesto que de diferentes temas se trata, pero tendentes a que ya el consenso pudiese ser sobre la totalidad de la Ley, puesto que no es menos cierto que cuestiones muy importantes que estaban planteadas en las enmiendas ya están así recogidas.

Eso es todo, muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Bien, pues en primer lugar, tendría que asumir totalmente varias de las afirmaciones que ha hecho el Portavoz del Grupo Popular en el sentido de que pues digamos la actitud que ha habido y el trabajo, porque la Ponencia se ha reunido yo creo que cinco o seis veces, en reuniones largas, pues ha dado lugar a que prácticamente la Ley vaya a ir al Pleno por consenso.

E incluso hay nueve enmiendas transaccionales, que supone de una manera bien evidente que ha sido transigiendo entre la postura de uno, la postura de otro, buscando la regulación más adecuada.

Han quedado estas tres, es una pena, pero bueno tampoco a veces es posible llegar a todo, aunque yo también seguiremos intentando buscar alguna posibilidad de encontrar una posición común, de cara al Pleno. Porque además estas tres enmiendas no suponen una diferencia de criterio o de filosofía sobre lo que es la Ley o sobre lo que es el contenido de la Ley sino, partiendo de la misma filosofía, que unos entendemos que está bien regulado como está

en el proyecto y en este caso el Grupo Popular, entiende que no.

Por referirnos brevemente a las tres, en cuanto a la enmienda nº 14, nosotros creemos que este artículo 29.bis, que se propone está prácticamente contenido en otros artículos del propio Proyecto de Ley. Y fundamentalmente en el artículo 30, que es el que se refiere a todos el procedimiento de concesión, de contrato, incluso de concesión demanial, en el caso de que se tenga que ocupar dominio público.

Es posible que encontráramos alguna..., aquí lo que se trata es de pues de encontrar una redacción que en el criterio del Grupo Popular sea más clara, más evidente, ratifique más esta existencia de dos posibilidades, al menos, de asumir y prestar los servicios portuarios, que son la concesión y el contrato. Nosotros por nuestra parte creemos que está ya especificado y aclarado en la Ley y en ese sentido pues es una cuestión de redacción.

Nosotros seguiremos viendo haber si es posible el buscar una redacción que de alguna manera, dentro de lo que pueda ser la Ley, aclare un poco más este principio que en nuestra opinión está perfectamente determinado en la Ley.

El artículo 18, la enmienda 18 al artículo 38, es la que se refiere a aquellos casos en que la iniciativa privada plantea la posibilidad de desarrollar un servicio portuario, un proyecto, una idea y así lo plantea a, en este caso, la autoridad correspondiente, la Administración.

Ahí por una parte, el Grupo Popular reconoce que lógicamente si alguien ha tenido la idea de desarrollar ese servicio concreto, pues tampoco parece lógico que se cree esa especie de pugna y probablemente pues esas maniobras interesadas o que alguien se aproveche de la idea original, incluso científicamente y técnicamente original que ha podido tener otra persona u otro grupo.

El Grupo Popular plantea que hay que escenificar de cara a la opinión pública, que se evita que haya cualquier tipo de corrupción, o cualquier tipo de planteamiento no muy adecuado en la concesión del servicio portuario.

Yo creo que en la Ley está especificado perfectamente. En primer lugar en la Ley General, en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, por todo el procedimiento que hay que seguir. En segundo lugar porque si se tratara de información privilegiada estaríamos hablando de un servicio probablemente necesario y en ese caso lógicamente habría tenido que haber toda una serie de estudios y toda una serie de informes que dada la composición de los órganos de gobierno de los Puertos, prácticamente serían conocidos.

Pero sobre todo yo creo que por una razón fundamental y es que en el artículo 30, como veíamos, se prohíbe expresamente la exclusividad en la prestación del servicio. Es decir, en el artículo 30 de la Ley, una de las cosas que se dice, que no se puede conceder servicios portuarios en exclusiva.

De manera que incluso aunque una persona privada pues tuviera la idea, la iniciativa y la intentara llevar adelante, aparte de que el proceso de adjudicación es público, hay información pública, se pueden presentar iniciativas, lo que sí es cierto que el artículo 30 especifica claramente que no podrá haber exclusividad y dice: "garantizarse el libre acceso a la prestación del servicio en condiciones de igualdad y no discriminación".

O sea que una persona pone..., presta un servicio portuario y al día siguiente puede haber otra que diga "oiga yo también quiero prestar el servicio portuario. Ese mismo servicio en las condiciones que yo diga".

Pero el hacer público, probablemente, el sistema, la técnica, las características, la forma de prestación de servicio, es lo que nosotros entendemos que sería a lo mejor perjudicar a la persona que se ha preocupado en desarrollar un proyecto, en desarrollar una mejora técnica, etc., dando esa posibilidad.

De manera que, en ese sentido, nosotros creemos que la regulación de este artículo 38 a), es suficiente.

Y en cuanto al puerto de Requejada, estamos de acuerdo totalmente en la filosofía que preside la enmienda. Pero creemos que no tiene cabida en la Ley. Es lo que hemos dicho, que no es propio de una Ley; porque, en primer lugar, no son instalaciones propias de la Comunidad Autónoma –entonces, la incluíamos en el Anexo–, y una declaración de intenciones en una Ley, parece que no es procedente, desde el punto de vista técnico.

Nosotros, sí estaríamos dispuestos, como hemos dicho, que en el Plan de puertos e instalaciones portuarias se hiciera referencia. Y, en todo caso, como se ha establecido también por común acuerdo que ese Plan tiene que venir aquí, al Parlamento, pues, por supuesto, estaríamos en condiciones de comprometernos a apoyar una iniciativa, en el sentido de que en el puerto de Requejada se iniciaran las gestiones, se iniciaran los trámites y en el plazo más breve posible se intentara solucionar, para que fuera, en su caso, y con las características y las circunstancias y las condiciones que se consideren oportunas, de titularidad de la Comunidad Autónoma.

De manera que ésas son las discrepancias. Aunque yo insistiría en el hecho que ha resaltado también el Grupo Popular: se ha hecho un esfuerzo muy grande, es una Ley muy importante, tenía aspectos muy delicados y muy importantes, y hemos llegado a un acuerdo en lo fundamental. Lo cual, yo creo que es de agradecer.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Partido Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Decir prácticamente lo mismo que han dicho los Portavoces del Grupo Popular y del Regionalista en el sentido de que creo que el espíritu del consenso ha sobrevolado sobre el conjunto de la Ley. De hecho, de 20 enmiendas que ha hecho la oposición, sólo quedan vivas 3. Y el resto son enmiendas que se han transaccionado; o sea, que se han llegado a acuerdos con un texto alternativo, o enmiendas que han sido aceptadas por los grupos que sostienen al Gobierno.

Y decir, por lo tanto, que ha habido un espíritu de consenso muy fuerte, como no puede ser menos en una Ley que tiene un cierto carácter estructural para nuestra Región. Es decir, el tema de los puertos no es cualquier cosa. Primero, por la complejidad que representan, en el sentido de que los puertos no solamente son instalaciones productivas donde se desarrollan determinadas actividades, sino que en el caso de Cantabria forman parte de la parte más sustancial de la trama humana de los pueblos.

Yo creo que se ha hecho un avance importante en aceptar y en desarrollar enmiendas y transaccionales que han permitido dar un mayor protagonismo a los Ayuntamientos, en la definición de un espacio autónomo como son los puertos –y eso es un tema que a mí me parece que es digno de resaltar–, y se ha resuelto uno de los estrangulamientos más importantes que tenía la Ley en su origen.

La conclusión, después de todos los debates que hemos tenido en Ponencia, es que quedan tres enmiendas vivas que, desde mi punto de vista –como decía el Portavoz Regionalista–, en nada contraviene el espíritu global de la Ley. Y yo creo que en concreto dos, son perfectamente encajables. Porque la enmienda nº 14 que plantea el Grupo Popular, yo creo que en toda su extensión está desarrollado en la propia Ley. El problema de no aceptarla, no es tanto una discrepancia por su contenido como un problema de encaje en la estructura global de la Ley. Puesto que son elementos, la mayor parte de ellos, que ya se contemplan en diferentes capítulos, en diferentes apartados. Incluso se ha aceptado una transaccional que precisa más el asunto. En las fórmulas de gestión indirecta, no hablamos sólo de concesiones, sino que hablamos también de contratos.

Pero abundando más. Por ejemplo, en el artículo 30, el punto nº 1 dice: “Los contratos que celebren las empresas y particulares...”. Quiero decir que si lo que se pretende es dar mayores garantías de amplitud en la gestión indirecta de los servicios portuarios, el conjunto de la Ley los da. Y la transaccional que hemos acordado, donde se habla de concesiones y contratos, ya prefigura un marco general para la Ley. Por lo tanto, la enmienda nº 14, no es una discrepancia. Es un problema, no sé si es de técnica legislativa o de visión de la Ley. Es un abundamiento de cosas que se están diciendo.

Con respecto a la enmienda nº 18, yo creo que el Portavoz del Grupo Regionalista lo ha explicado bien. Yo creo que la democracia es un conjunto; aparte de la igualdad de oportunidades, etc., etc., pero también es un conjunto de derechos individuales y de derechos colectivos. Y si un empresario, un ciudadano, tiene una idea de prestar un servicio, que de acuerdo también con el artículo 30, siempre tendría

que ser de acuerdo con la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas. De acuerdo con ese artículo tampoco se podrían prestar en exclusiva o en régimen de monopolio. Quiero decir que estaba bastante garantizado la libertad, la pluralidad de opciones frente a eso.

Pero también es cierto que si un empresario tiene una iniciativa, hace un estudio técnico y le somete a la consideración de las Administraciones Públicas, sería bastante injusto que se abriera un procedimiento de idénticas características para todo el mundo que quisiera participar en ese asunto, pudiéndose plantear efectivamente un mercadeo de una idea o incluso de unos gastos, de una propuesta que ha planteado un ciudadano, o un empresario, a título particular.

Y yo creo que ésa es la diferencia más importante que tenemos, porque yo creo que la Ley garantiza que tiene que ser por la Ley de Contratos del Estado –primera garantía–. Y segunda garantía, que los servicios indirectos no se pueden prestar en régimen de monopolio. A partir de ahí, yo creo que lo que se hace es invadir en cierta medida la iniciativa privada, o la creatividad de determinados empresarios, abriéndolo a un espectro mucho más amplio, sin que a nadie se le hubiera ocurrido esa idea.

Por lo tanto, yo creo que desde las enmiendas, la mayor discrepancia es ésta. La otra, es un problema de concepción legislativa. Y ésta es un problema de matiz que a nosotros nos parece relevante porque, efectivamente, también existe la otra variante que plantea el Grupo Popular de que se puede utilizar políticamente como operaciones de información privilegiada, etc. Pero, desde luego, la Ley establece las cautelas suficientes para que eso no se plantee y, en cualquier caso, la moralidad pública no solamente se escribe en las Leyes, sino también en la actitud de los regidores y de los administradores.

Y con respecto a la enmienda nº 20, que es la que habla del puerto de Requejada. También es un problema yo creo que de técnica legislativa. Porque la estructura de la enmienda es más de una propuesta de resolución que de una Ley. Porque lo que se dice es que en el plazo de 3 meses... O sea, que se insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses se hagan las negociaciones necesarias con el Gobierno de España, tendentes a conseguir la transferencia de la competencia del puerto de Requejada. Esto tiene más estructura de una proposición no de ley, de una resolución, que de un artículo de una Ley, que es una Ley estructural para la Región.

Por contra, me sumo a la propuesta del Portavoz del Grupo Regionalista, de que en el Plan de Puertos que contempla la propia Ley, se incluya una redacción de este tipo –si se quiere más precisa, más concisa–, para volver a impulsar al Gobierno en la acción política necesaria para recuperar ese puerto para la Comunidad Autónoma.

Pero, insisto, esto es más un problema de estructura legislativa que de discrepancias. Estamos de acuerdo con el fondo y con la forma, pero no estamos de acuerdo con que se incluya en la Ley. Y sí nos comprometemos a que se incluya en una cuestión

como es el Plan de Puertos, que se va a discutir por propio mandato de la Ley en este Parlamento, que va a permitir la redacción de propuestas de resolución. Y nos comprometemos a apoyar una propuesta de resolución en este sentido, incluso más extensa y más concreta.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Sí, muchas gracias.

Vamos a ver. En lo que respecta a la enmienda nº 14, lo que es evidente —ya decíamos antes— después de tiempo suficiente que la Ponencia ha tenido para examinar este tema, no es menos cierto que en la recta final hemos estado un poquito más limitados, al estar convocada la Comisión. Y de lo que se trata es de una reflexión, digamos, de una interpretación jurídica a fondo, de cómo queda el contexto total de la Ley.

Y nosotros, en estos momentos, pensamos que eso no está suficientemente clarificado y es por lo que mantenemos la enmienda viva. No obstante esa aclaración, puesto que ahora sí que tenemos unos días hasta el debate en el Pleno para poder analizar si eso tuviese una respuesta, y si entendiésemos que fuese así, podría suponer un cambio por nuestra parte.

En estos momentos no lo es, porque entendemos que aunque parcialmente se ha resuelto, no totalmente.

Por lo que respecta a la enmienda número 18, yo creo que lo que tenemos que tener en cuenta es que las instalaciones portuarias en estos momentos cuentan con un número muy limitado de servicios. Estamos hablando de instalaciones portuarias mayoritariamente pesqueras que está todo ya como muy organizado.

Sin embargo, por parte del Gobierno se está reiteradamente haciendo mención a instalaciones portuarias deportivas en un futuro inmediato, que van a abrir un mercado totalmente nuevo y que pueden dar pie a cualquier tipo de especulación que puede dar pie a una interpretación equivocada de la voluntad de la Ley a este respecto.

Y es por lo que nosotros entendemos que con unas condiciones adecuadas de sacar a concurso las diferentes concesiones, o con una respuesta adecuada a esas solicitudes, esto no se produciría.

Pero tal cual está reflejado aquí con la innovación importantísima que va a suponer todos los servicios que se van a prestar en la zona portuaria, evidentemente va a haber unos servicios públicos de salida pero está abierto a muchísimas opciones de particulares, que entienden que el mercado del futuro demanda otro tipo de cuestiones.

Y puede estar abierto, y es el motivo de nuestra enmienda a una especulación con determinados

servicios, que mediante la introducción de esta enmienda en la Ley, evidentemente quedaría totalmente anulado y que no sería imposible regular a partir de ahí las concesiones, para que lo que no se produjese fuese el efecto contrario de lo que pretendemos.

Por lo tanto, entendemos nosotros que una cautela que se debe de introducir en la Ley, por un mercado que se va a abrir enormemente a partir de que esas instalaciones puedan ser una realidad, y que entendemos que la Ley tiene que contemplar.

Por lo que respecta al Puerto de Requejada, yo creo que reiteramos todo lo que hemos dicho, pero además con una aclaración que se debe de decir. Vamos a ver, si fue el debate parlamentario en el que la interpelación presentada en su día fue aprobada por unanimidad, data del 20 de diciembre de 2001, estamos hablando de tres años después, sin que se haya dado un paso al respecto.

Estamos hablando de que la Ley de Puertos lleva dos años de una tramitación lenta por otras circunstancias que después veremos, y en estos momentos después de un trámite parlamentario lento, hubiese sido tan sencillo como iniciar una acción ante el Gobierno Central para poner en marcha esta interpelación y hubiese anulado esta enmienda.

Sin embargo esto no se ha producido, seguimos sin tener fecha y seguimos trasladándolo a un debate posterior sobre un Plan de Puertos que puede dar respuesta o no, que puede haber acuerdo o no.

Y entendemos que mediante la tramitación de la Ley, cuando menos, tiene que quedar un compromiso claro de qué se quiere hacer con ese tema.

En la parte final del debate que en su día se producía, el presentante de la interpelación decía: "Yo les agradezco el voto...., el voto a esta iniciativa y lo que esperamos es que cuanto antes comience —no se preocupen —que yo haré preguntas concretas a ver cuándo va a empezar esta inversión de los 2.000 millones de pesetas necesarios para que el Puerto de Requejada tuviese la realidad que todos en ese momento coincidían en que debía tener".

Tres años después, esto no se ha iniciado. Los plazos no han sido precisamente lo que ha destacado a este Gobierno en cuanto al cumplimiento de compromisos anteriores.

El Plan de Puertos tiene contemplado en la Ley un plazo de un año para ser ejecutado. Pero si en lugar de un año se prolonga un poco, y la aplicación de la normativa dentro del puerto se prolonga un poquito más, estamos hablando de que hemos agotado esta Legislatura sin que el problema de Requejada sea abordado ni exista un compromiso claro de cómo se va a abordar.

¿En dónde puede estar ese compromiso?. En la tramitación de la Ley. Todavía no está mediada la Legislatura, hay tiempo suficiente para que esa negociación se inicie, y todos esos problemas estructurales que se mencionaban en el debate se

aborden, que son complejos, que serán lentos de dar una solución, que requieren una aportación presupuestaria importante.

¿Cómo podríamos hacer eso en la recta final de una Legislatura?. Evidentemente cuando se tiene que hacer es ahora, y podríamos estar como mínimo, a un año de que el Plan de Puertos fuese una realidad.

Y es por lo que entendemos que se tiene que dar una respuesta clara al problema de Requejada, y se debe de dar en estos momentos. Y si el Gobierno se hubiese adelantado unos días, probablemente este debate no era necesario, porque tendríamos claro que ese melón estaba abierto ya para empezar a negociarlo, pero eso no se ha producido; y es por lo que mantenemos nuestras enmiendas vivas.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias Sr. Portavoz.

Damos por finalizado el debate...

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Perdón, perdón, Sr. Presidente, hay fijación de posiciones, ¿supongo?.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): ...de las enmiendas.

Y me voy a permitir una licencia, el felicitar a los Portavoces y a los que han intervenido en esa negociación haber llegado a esos acuerdos.

No sé si puedo decirlo, pero lo digo.

Pasamos entonces a la votación conjunta de las tres enmiendas, si les parece.

(Desconexión de micrófonos).

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Efectivamente.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Es que habría una intervención ahora, breve si es el caso, pero de fijación de posiciones.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Ya lo ha fijado el Diputado del Partido Popular.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: No, no, sobre el texto.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Ah, perfecto.

Tiene la palabra el Portavoz del Partido Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Efectivamente nos hemos centrado un poco en las enmiendas y convenía referirse un poco a la Ley, brevemente, porque ya hemos hablado de la Ley también, un poco, al tratar las enmiendas.

Yo empezaría un poco..., bueno en primer lugar, yo creo que lo que es auténticamente resaltable, es el hecho de que una Ley con 63 artículos y 5...

por cierto hay un pequeño error en la Exposición de Motivos que podríamos solucionar ahora. No se cita la Derogatoria, que como se ha incluido después..., en la Exposición de Motivos se dice: "Dos Disposiciones Transitorias, dos Finales e incluir una Derogatoria". Simplemente...

Pues yo creo que en 63 artículos, 5 Disposiciones Finales, Transitorias y Derogatoria y la Exposición de Motivos, pues nos hemos quedado con tres enmiendas y además que no son de alguna manera de filosofía de la Ley, lo cual me parece algo extraordinariamente resaltable.

Hemos conseguido una Ley, yo creo que francamente buena. Y yo creo que el mayor debate se ha planteado en, por una parte nos llegaba un texto de Proyecto de Ley que yo creo que era bueno pero que insistía mucho en garantizar la eficacia –y vamos a decirlo así- del Ejecutivo, eliminando cosas que desde el punto de vista de la gestión a veces se consideran innecesarias.

Y nosotros aquí también atendiendo iniciativas del Grupo Popular, hemos pensado que esto tenía que complementarse de una manera adecuada, por eso hay tantas transaccionales, combinando lo que es por una parte la gestión, y no poner dificultades adicionales a la gestión, ni poner en duda quién es el que tiene que decidir en definitiva, que lógicamente se deja al Consejo de Gobierno.

Pero también por otra parte dando participación a los Ayuntamientos, a las entidades sociales, a los particulares, introduciendo una serie de trámites de información pues que en principio no venían.

Yo creo que en ese sentido, queda una Ley extraordinariamente completa y muy ponderada entre las dos cosas, entre lo que es agilidad en la gestión que es necesaria, porque la Constitución también manda eficacia, y por otra parte participación y transparencia; yo creo que en ese sentido está muy bien.

Había otra cuestión, digamos otro grupo de enmiendas del Grupo Popular referida a que quedara perfectamente claro el hecho de que la prestación de los servicios portuarios podría ser no sólo mediante el sistema de concesión, sino mediante el sistema también de otros instrumentos jurídicos, fundamentalmente contratos.

En la Ley venía ya especificado, pero probablemente en alguno de los artículos sí que había una oscuridad que yo creo que después del trabajo en Ponencia ha quedado perfectamente aclarado.

Hoy día yo creo que la Ley, sin duda ninguna, y además lo dice expresamente en alguno de los artículos, prevé que los servicios portuarios se puedan prestar, tanto por la vía de la concesión como por la vía de la contratación o del convenio. Y además dejando clara, como hemos dejado en uno de los artículos, la diferencia entre lo que es la concesión demanial, del dominio público, y lo que es la concesión o la autorización.

Y con eso hemos incorporado también la

nomenclatura o los términos que introdujo la Ley de Puertos del Estado, diferenciando claramente entre autorizaciones y concesiones, que a mí me parece un avance pues extraordinariamente importante, esa diferencia entre concesiones y autorizaciones, que desde el punto de vista práctico es importantísima, y que era una reivindicación además también de los operadores portuarios.

Luego ha habido otra serie de enmiendas de tipo técnico que hemos aceptado sin dificultad, tanto el Grupo Popular como los Grupos que en este momento defendíamos al Gobierno. En base a ello, se han introducido dos enmiendas nuestras, hemos renunciado a otras dos.

Y yo creo que lo que hay que resaltar, es la importancia de la Ley, y el hecho de que creo que precisamente fruto del trabajo y del consenso, en vez de conseguir a veces que el consenso lleva a soluciones y a decisiones, pues ambiguas, en este caso al contrario. Yo creo que el consenso lo que ha hecho ha sido aclarar todos estos conceptos y todos estos principios que compartíamos, pues yo creo que entre los tres ponentes y, en consecuencia, entre los tres Grupos.

En cuanto al tema final, este tema de Puerto de Requejada –y con eso acabo–, yo creo que la intervención que ha tenido el portavoz del Grupo Popular ratifica exactamente que yo creo que no debe estar en la Ley, porque efectivamente es un debate político. Si el Gobierno ha actuado como se le ha mandado, si no ha actuado, si debe hacerlo... Desde luego, si incluimos la enmienda del Grupo Popular, la situación sería exactamente la misma, es decir, es un mandato del Gobierno que no tiene absolutamente ninguna sanción jurídica, ninguna sanción administrativa, ninguna sanción de ningún tipo, no deja de ser, de alguna manera, instar de nuevo, y yo creo que hoy, sinceramente, no es propio de la Ley ese principio que nosotros mantenemos, porque, del debate que comentabas, pues lo que queda claro es de que estamos instando que se cumpla lo que se ha dicho, que el Ejecutivo tal, que el Gobierno haga... Pero ese no es el objetivo de una Ley. Ese es el objetivo de una proposición no de ley, de la responsabilidad política, del control, todo este tipo de mecanismos que tenemos en el Parlamento.

Pero claro, incluirlo en la Ley, una disposición que prevé esto pero que, sin embargo, si no se hace tampoco dice absolutamente nada, porque no puede decirlo, claro, al ser una instalación del Estado. Es decir, que es algo que, precisamente en la naturaleza de la enmienda y la justificación, ratifica que se trata más de una iniciativa parlamentaria de impulso y de control al Gobierno, que una iniciativa legislativa.

Yo para mí, el tema queda muy claro. Yo intentaré de todas maneras buscar a ver si se puede, sin violentar la técnica legislativa, pues hacer alguna referencia al interés que puede haber en el Puerto de Requejada, que todos le tenemos y todos le compartimos, ¿no? Pero lo veo difícil, porque yo creo que es más iniciativa de impulso –más proposición no de ley, más moción, más resolución a añadir al Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias– que incluirlo en una ley.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): (desconexión de micrófonos)...el portavoz del Partido, del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Agradecerle, en primer lugar, la felicitación que ha hecho a los miembros de la Ponencia por el esfuerzo que se ha hecho, que yo espero que de aquí a que se celebre el Pleno para su aprobación definitiva, pues pueda seguir creciendo.

A mí me parece que si hemos conseguido pactar aspectos tan extraordinariamente complicados y delicados como puede ser lo que hace referencia a la delimitación del dominio público portuario, a su implicación con la trama urbana, a la relación con la Ley de Suelo, a la relación con el planeamiento municipal, a los usos portuarios, al sistema de concesiones y contratos...

Si hemos podido llegar a un acuerdo en todo este tipo de cuestiones que son fundamentales, de las cuales, algunas, aportación del Grupo Popular, ha sido importante. Como decía el portavoz del Grupo Regionalista, esta Ley primó mucho la eficacia de la gestión del Gobierno Regional, que en definitiva es el titular y, en alguna medida, en función de esa eficacia dejó un punto de indefensión a los ayuntamientos.

Se ha conseguido que participen en todo el proceso, que sean sujetos activos en la delimitación de esos espacios portuarios, que puedan informar y ser informados con respecto a las obras, etcétera. Y me parece que, globalmente, es una Ley bastante acabada, pero es una ley que tiene tareas de gestión impresionantes.

Yo creo –y el portavoz del Grupo Popular seguro que me entiende perfectamente– que sabe que hay muchos apartados de esta Ley que cuando se vayan a desarrollar van a tener su punto de conflicto y de fricción, no tanto quizás entre fuerzas políticas, sino incluso dentro de las fuerzas políticas porque la naturaleza local y la idiosincrasia vinculada a los puertos y a la propia personalidad de muchos municipios, cuando se ponga en marcha, por ejemplo, el Título I de la ley, puede provocar una serie de problemas y es bueno que surja con un consenso importante.

Por eso yo insisto en que sería ideal que de aquí al Pleno pudiéramos llegar a algunos acuerdos. Por ejemplo, en de aquellas materias que hacen referencia a la técnica legislativa. Yo creo que, insistiendo, la enmienda nº 14 es una enmienda cuya única discrepancia es de técnica legislativa, puesto que ya hay una aceptación previa de enmiendas donde se marca y se especifica el sistema de contratos y concesiones. Y la enmienda nº 20 yo creo que también es un problema de técnica legislativa.

Hay que decir que hay un caso, hay un precedente en este Parlamento similar o que pudiera parecerse al del Puerto de Requejada, que es el del Estatuto de Autonomía. En el Estatuto de Autonomía aparecía –o aparece, perdón– el Hospital de Valdecilla como un hospital de referencia y que se mantendrá y

tal. Pero el Estatuto de Autonomía es una Ley Orgánica del Estado, que tiene que estar aprobado por una mayoría cualificada del Congreso y el Senado y, por lo tanto, este Estatuto vincula a las dos Administraciones: vincula a la Administración Autonómica y vincula a la Administración del Estado.

Por el contrario, si nosotros metiéramos el Puerto de Requejada, es un tema que es una medida exclusiva de impulso a la acción de gobierno. Tiene más estructura de proposición no de ley, de propuesta de resolución, que de ley, puesto que sólo sería un elemento de impulso a la acción de gobierno, pero no tiene repercusión legal, porque nosotros no podemos legislar sobre las competencias que recaen en otra Administración, en este caso la Administración central.

Por lo tanto, no vale ese ejemplo. Por contra, sí que tiene perfecta cabida en el Plan de Puertos. En el Plan de Puertos es donde se deciden todas las obras, instalaciones, servicios, etcétera que se contemplan en los puertos, y es un Plan que tiene que ser transparente, que tiene que ser debatido en esta Cámara, y que admite propuestas de resolución. Y en esas propuestas de resolución, tanto el Grupo Regionalista como el Grupo Socialista, se comprometen a incluir ese asunto.

Con lo cual, conseguimos la acción de impulso a la acción del Gobierno, conseguimos comprometer al Gobierno con una resolución plenaria que tiene más rango que una proposición no de ley y no desconfiguramos la ley introduciendo un apartado que es una propuesta de resolución, puesto que no tiene la facultad de vincular a la otra Administración implicada, que es la Administración del Estado.

Por lo tanto, con estas salvedades, yo creo que la Ley es muy buena, es una Ley de complejo desarrollo, pero es una ley que tiene que ayudar a, entre otras cosas, modernizar nuestros pueblos y dinamizar la economía de la Región.

Nada más y muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Muchas gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular para terminar el debate.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Vamos a ver, lo que está claro que antes hacíamos mención en exclusiva a las enmiendas y ahora lo que estamos haciendo es una reflexión sobre lo que supone esta ley. Esta ley nació en su momento dentro de una estructura general que más o menos estaba pensada: Ley del Suelo, Plan Regional de Ordenación del Territorio, Plan de Ordenación del Litoral, Plan de Puertos, y bajando y bajando. Ese era el consenso que por parte de todos existía en la pasada Legislatura, por parte de todos, y para nuestra sorpresa ese consenso se ha alterado, esas formas se han alterado, no con criterios distintos, sino improvisando con cuestiones puntuales que no

guardan la relación que, en su momento, propició el consenso y daba solución a todos esos problemas conjuntamente.

Por lo tanto, lo que no debemos olvidar es que nosotros, a través de nuestras enmiendas, lo que hemos intentado es corregir el texto de esta ley, pero no podemos dejar pasar de largo nuestra discrepancia sobre que se vaya improvisando. Hay que pensar que esta ley entra en el Parlamento en el mes de junio, aproximadamente; con posterioridad entra el Plan de Ordenación del Litoral, que no hace absolutamente ninguna mención a los puertos deportivos que pretenden ser, según otros documentos, una actuación estrella del Gobierno Regional; en paralelo se está tramitando una ley y, ni el Plan de Ordenación del Litoral hace ninguna mención a instalaciones tan importantes, ni se corrige la Ley del Suelo para que tenga una coordinación perfectamente organizada.

De hecho, el texto se remite a los Grupos todavía con el mismo texto que, en su momento, había sido redactado, en el que se incluyen cuestiones que ya no viene a cuento puesto que el Plan de Ordenación Regional estaba siendo ya en esos momentos aprobado de una forma distinta.

Hecha esa consideración, yo creo que lo que hay que decir, y ciñéndonos exclusivamente en lo que es la ley, estamos hablando exclusivamente de una ley que afecta a siete Ayuntamientos del litoral. A siete Ayuntamientos, a las siete villas marineras más bonitas del litoral, que además están mayoritariamente representadas en esta Comisión y lo que no parece muy lógico es que hubiésemos aprobado una Ley que llega a este Parlamento, que se ha redactado basada en otra como es la Ley Canaria y a la que se le cortan aquellas cuestiones que para quien entendía desde el Consejo de Gobierno que no eran oportunas, se retiran de esa Ley; puesto que no estamos ante una propuesta legislativa -lógicamente la propuesta es de este Gobierno- pero ante un texto que nace de este Gobierno, sino basado en otra Ley a la que se le recortan aquellas cuestiones que entienden que es molesto para la tramitación posterior de cualquier actuación, incomprensiblemente excluyendo del debate a los Ayuntamientos. Incomprensiblemente.

¿Cómo es posible que ni siquiera la tramitación de la Ley se le da a conocer a los Ayuntamientos? ¿Pero cómo es posible que dentro del texto de la Ley, lo que se intenta es limitar por todos los medios que los Ayuntamientos tengan la opción de participar en la ordenación de su frente marítimo?.

Que no estamos hablando de un polígono industrial en un erial del interior. Estamos hablando de alterar la foto marítima de San Vicente de la Barquera, de Laredo, de Castro, de las fotografías más representativas de nuestra Región. Y se pretendía excluir. En paralelo se tramita el POL y nosotros pensábamos, cuando presentamos nuestras enmiendas, que iban a ser perfectamente duplicadas con las del Partido Regionalista y Partido Socialista, tendentes a lo mismo, a devolver una participación que todos entendemos que tiene que ser lógica, por parte de los Ayuntamientos.

Nuestra sorpresa es que ni el Grupo

Regionalista ni el Grupo Socialista hacen absolutamente ninguna mención y pensaban aprobar una Ley que excluía del debate de la ordenación de sus pueblos a sus Ayuntamientos de una forma sorprendente y alarmante.

Hemos destacado aquí el consenso que se ha formado de todos. Un consenso que ha propiciado el Partido Popular. El trabajo de la Ponencia ha sido muy bueno. El de las enmiendas que se presentaron a través de los Grupos Parlamentarios, enormemente flojo. Porque si el Partido Popular no enmienda las cuestiones, hubiesen quedado descritas tal cual en la Ley, sin que nadie hubiese hecho mención. Y hubiese sido inadmisibles, por parte de los ciudadanos, que representantes; unos con la máxima autoridad en los Ayuntamientos y otros con una buena representación; no hubiésemos hecho absolutamente ninguna mención a cuestiones determinantes que hagan posible la participación de los Ayuntamientos en la misma.

Yo, la verdad es que lo que tengo clarísimo es que mi siguiente iniciativa en el Parlamento va a ser dar un curso de Autonomía Municipal. Yo creo que le necesitamos todos enormemente. Porque la mitad, yo creo que no lo conoce y la otra mitad, quien la conoce, lo que intenta es pasar por encima de ella y eliminarla. Y esto, creo que en lugar de estar avanzando, lo que estamos haciendo es retroceder y es algo que entiendo que no se puede permitir.

Pero el hecho de que a través de la Consejería de Obras Públicas se remita aquí una Ley que no hace mención a cuestiones tan importantes que en el POL tampoco se reflejan adecuadamente, lo que en el fondo está dejando de manifiesto es una descoordinación entre las Consejerías que están tramitando leyes conjuntamente; que no estamos hablando de tiempos distintos, sino tramitándose conjuntamente: la Ley de Puertos, el Plan de Ordenación del Litoral, y parece que el uno elimina al otro. Y eso, entendemos que no es una forma lógica de proceder.

Pero, en todo caso, creo que queda clara la voluntad que el Partido Popular tenía de mejorar esa Ley y de alcanzar un consenso; puesto que absolutamente ninguna de nuestras enmiendas cuestionaba, ni por supuesto la legitimidad y la capacidad del Gobierno para tomar la decisión final. Y en todo caso, lo único que se abrían eran cautelas que permitiesen la oportuna participación de los Ayuntamientos, que en estos momentos afortunadamente quedan contempladas y es por lo que mostramos nuestra satisfacción sobre cuestiones importantes, que de otra forma hubiesen sido absolutamente excluidas, si el Partido Popular no las llega a presentar.

Se reitera de nuevo, en el resumen del mismo, el tema de Requejada. Y yo lo que creo es que lo que no hubiese sido muy lógico es que en paralelo a la tramitación de una Ley que está fijando cómo se va a regularizar las actuaciones en los puertos de titularidad autonómica; en paralelo se hubiese tenido que presentar una interpelación por otra vía para tratar un tema que lo lógico es que se debata en el seno de la Ley que va a ordenar las instalaciones portuarias.

¿Con qué contenido? ¿Técnica legislativa?. La verdad es que son frases que quedan muy bien, pero no le damos solución.

Sí, lo de la técnica legislativa queda muy bonito en el debate; pero la solución al puerto de Requejada, no la solución, el inicio de las negociaciones para que la solución sea posible, ni se hace antes, ni se hace durante, ni queda claro cuándo y cómo se va a hacer.

Y en ese caso, ¿Un plan para el final de la legislatura? ¿Estamos hablando de impulsar desde el Gobierno Regional puertos deportivos e instalaciones de futuro con infraestructuras modernas y actualizadas y estamos hablando de que no damos un compromiso claro de cómo se van a abordar las que ya tenemos, que están prestando un servicio y que en el debate quedaba bien claro que podían prestar otros mucho más importantes, si esas dotaciones fueron un hecho?.

Pues nosotros tenemos claro que esta respuesta de alguna forma se tenía que producir en este trámite parlamentario y no se ha dado. Y por lo tanto, nosotros vamos a mantener ese debate abierto, para cuando menos esa solución se esté instando permanentemente y podamos llegar a conseguirla.

Y como además es cierto que en absoluto afecta al texto de la Ley, esperamos que al final exista un verdadero compromiso; que quede claro, no sé si en el texto de la Ley quede perfectamente claro por parte del Gobierno o de los Grupos que lo sustentan. Y cuando se apruebe esta Ley, y salgamos del Parlamento, tengamos claro qué va a pasar con el puerto de Requejada.

Creo que eso, más o menos, daría una respuesta adecuada. Y en el resto de las cuestiones – vuelvo a repetir- lo que sorprende es que se haya querido excluir a los Ayuntamientos de una ordenación que en los intentos que el Gobierno Regional ha tenido de actuar en estos puertos, ha tenido ya sus problemas –que como bien apuntaba el Portavoz Socialista en la aplicación de la Ley van a surgir otros problemas nuevos- pero es que parece que estamos pensando solamente de actuaciones de futuro y nos olvidemos que a la hora de regular, en estos momentos, la zona portuaria; estamos regulando las terrazas de los establecimientos de Castro, de San Vicente de la Barquera. De los establecimientos particulares, las terrazas de los bares y de los restaurantes. Ésa es la zona que estamos regulando en estos momentos.

Por lo tanto, la sensibilidad que se tiene que tener a la hora de actuar sobre ese sitio, a la hora de regular y a la hora de que el Ayuntamiento tenga una participación lo más amplia posible; entendíamos que era determinante y nos sorprendió enormemente que para nada estuviese contemplado en la Ley. Y ahora nos felicitamos de que a través de la iniciativa del Partido Popular, haya sido contemplada.

Ésa es nuestra exposición.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Gracias, Sr. Portavoz.

Pasamos a la votación de las enmiendas 14, 18 y 20.

¿Votos a favor de las enmiendas?. ¿Votos en contra?.

Quedan rechazadas las enmiendas, por cinco votos en contra y cuatro votos a favor.

¿Se debe decir, Sr. Secretario, que se mantienen vivas para el Pleno?.

EL LETRADO DE LA COMISIÓN: Lo tienen que decir por escrito.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Letrado.

Y ahora la transaccional que se ha nombrado aquí.

¿Se aprueba la enmienda transaccional para incluir una Disposición Derogatoria en la Exposición de Motivos, apartado 4?.

¿Votos a favor?.

Queda aprobada, por unanimidad.

Segundo punto del Orden del Día, Sr. Secretario.

EL SR. DOMÍNGUEZ DOSAL: Segundo punto del Orden del Día. Debate y votación de la proposición no de ley, Nº 41, relativa a ejecución de la rotonda de Boo Guarnizo-La Cerrada, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Secretario.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias.

Como ya se menciona en la Exposición de Motivos, se trata de una proposición no de ley tendente a dar una solución definitiva al nudo que se forma entre dos carreteras regionales, en la zona de Boo de Guarnizo y la Cerrada, con un importante problema de tráfico y que a pesar de la forma en la que ha venido siendo tramitado este tema en años anteriores, esa solución, en estos momentos no se ha dado.

Y haciendo un pequeño repaso del mismo –ya repito- se trata de la unión de dos carreteras regionales, de un tramo muy corto, que ha sido motivo de muchas gestiones e incluso de muchas iniciativas para poder resolverlo. Pero que, o se ha quedado atascado o la lentitud de la Consejería en este aspecto ha sido excesiva, para un problema que es excesivamente importante para seguir aplazándolo en el tiempo. Puesto que dos actuaciones precedentes en esa misma zona han tenido toda una Legislatura, cada una de ellas, para ser ejecutadas –y estamos hablando de tramos de carretera de un kilómetro y pico- lo que demuestra que a este ritmo, de una actuación por Legislatura para resolver la totalidad del

problema, pues es excesivamente lento.

Estamos hablando de una zona que está regulada como hace 40 años. Y estamos hablando de una zona en la que todos los días se producen una serie de importantes retenciones, que motiva el que ya sea la Policía Municipal o la Guardia de Tráfico, tenga que acercarse para poder regular esos atascos, impresionantes, que allí se originan, puesto que estamos hablando de una zona a la que confluye el tráfico del Polígono de Guarnizo, del Centro Empresarial, del Polígono de Trascueto –incluso- y que además, tienen que tener su continuidad a través de parte del suelo urbano de Astillero, hasta llegar hasta la autovía.

Estaríamos hablando de resolver mediante una rotonda e incluso mediante un vial de aproximadamente de 400 metros, que daría un enlace directo hacia la autovía y excluiría ese problema de una forma totalmente definitiva.

Estamos hablando de un cruce por el que pasan diariamente un montón de mercancías peligrosas, cuya solución pensamos que se tenía que haber dado mucho antes. Hay que pensar que en el año 2001, en el año 2001, por parte de los técnicos de la Consejería se emite un informe en el que se dice que sería preferible resolver ese problema antes de dar la licencia definitiva al Parque Empresarial de Cantabria, porque entendían que era una solución que se tenía que dar de forma inmediata.

Esa solución se acordó en el Presupuesto del año 2003, se contempla una partida para ejecutar dicha actuación que no se lleva a cabo. En el año 2004 se inicia de nuevo la negociación, se incluye en el mes de octubre y la actuación todavía no tiene nada más que un pequeño indicio de ponerse en marcha y, bueno, yo creo que ha sido a través de la iniciativa del Partido Popular, cuando se ha dado el primer paso, puesto que en estos momentos sale a licitación la redacción del proyecto, pero estamos en el mes de octubre, estamos hablando que tendremos un proyecto para sacar a licitación pues, probablemente, hasta la primavera y hasta ese momento no vamos a tener claro la solución que se va a dar al respecto.

No entendemos que para una cuestión que es un compromiso ya alargado en el tiempo, en el que se tenía claro por parte de los Servicios Técnicos de la Consejería que era una obra que se tenía que acometer de inmediato, esto se vaya retrasando paulatinamente y ese proyecto no se aborde, incluso en el Plan de Carreteras, que tendría que haber finalizado en el año 2003, tendría que haberse completado esta actuación. No se lleva a cabo, se incluye de nuevo en el Plan de Gobernanza, como una actuación extraordinaria futura.

Yo... entendíamos que con el Plan de Gobernanza se pensase poner en práctica esta solución, tendría que haberse dado y en estos momentos estamos hablando de los inicios de la misma sin tener claro cuando va a ser la solución final de, probablemente, uno de los tramos de carretera con mayor afluencia de tráfico de toda la Región y que en estos momentos esa solución no nos llega.

Es por lo que se presenta esta proposición, y lo que entendemos es que se tendría que adquirir el compromiso claro de cuándo y cómo se van a abordar las obras, puesto que esa respuesta *light* de que se inicia la redacción del proyecto parece decir, pues hemos empezado pero ya veremos cuando continuamos, y esos compromisos se han ido dilatando excesivamente en el tiempo cuando el problema va creciendo cada día y no parece tener una solución inmediata.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Bueno, hoy es el día en que también en parte estamos totalmente de acuerdo con el Portavoz del PP, en el sentido de que se ha perdido muchísimo tiempo.

Se ha perdido un tiempo precioso, un tiempo... la verdad es que había que haber aprovechado mucho mejor. Y en ese sentido, voy a resaltar un pequeño detalle, se habla de la rotonda Boo de Guarnizo-La Cerrada, la rotonda es Boo de Guarnizo, lo que pasa es que en la imaginación está la conexión Boo de Guarnizo-La Cerrada porque esa es la auténtica obra que necesita Astillero, esa es la obra que necesita todo ese entorno, esa es la obra que están esperando todas las empresas y los de la zona.

Pero, ¿qué ocurre con esta obra? Pues algo que se le ha olvidado porque por falta de memoria probablemente al Portavoz del Grupo Popular.

Esta era una obra prevista expresamente por el Estado, por el Ministerio de Fomento, una obra que tenía que haber hecho el Ministerio de Fomento y le correspondía a él. Así se aprobó el estudio informativo de esta obra por el Ministerio de Fomento el 28 de noviembre de 1997, hace 7 años.

Este estudio fue sometido a información pública el 16 de enero de 1998, estamos hablando de hace 6 años, por supuesto el Gobierno en Madrid del Partido Popular. El Diario Montañés y el Alerta dieron en aquel momento, con gran relevancia, la noticia de que se había aprobado, se había sometido a información pública esta obra tan importante para Astillero.

Dos años y medio paralizada, supongo que en el despacho del Sr. Cascos, en abril de 2001, dos años y medio después, el Ministerio de Fomento publicó el estudio de impacto ambiental, y en octubre de 2001, es decir, hace tres años, se aprobó definitivamente el proyecto de hacer La Cerrada-Boo de Guarnizo, obra que correspondía al Estado.

Tras ello, tras esta aprobación, el Sr. Cascos, volvió a coger el proyecto y el expediente, lo metió en el cajón y hasta hoy. Ni un duro. La obra paralizada y cuando se ha hecho la negociación o se ha ido a hablar con el nuevo Gobierno, no aparece absolutamente nada. Esta actuación es total y absolutamente inexplicable. Esta es la que tendremos que explicar al Municipio de Astillero, y este retraso

de siete años es realmente lo que yo decía que estamos de acuerdo con el Grupo Popular: es total y absolutamente inadmisibles.

¿Y qué ha hecho el Gobierno de Cantabria frente a esto? Bueno, pues frente a esto, el Gobierno de Cantabria ha sido asumir la obra del Estado, asumir la obra del Estado, que supone nada menos que pasar de 600.000 euros que aproximadamente costaba la rotonda, a unos 7.000.000 de euros iniciales que va a costar la conexión de la autopista por La Cerrada hasta la rotonda.

Pero, además, el Gobierno asume esto hace aproximadamente seis o siete meses, cuando se entera de que el Gobierno del estado, esa obra de Cascos anunciada y prometida, no se hace. Por lo cual, desde el punto de vista de la tardanza habrá que instar y pedir explicaciones al Gobierno del Estado.

Pero es que cuando se va a hacer la obra, nos encontramos en primer lugar con que en este tiempo, esta obra tan necesaria que tenía estudio de proyecto inicial, estudio de impacto ambiental y tal, se ha encontrado la Consejería con que una serie de obras dificultan la realización de la obra, entre otras el acceso a FYESA –un acceso nuevo que se ha hecho–, el acceso a Maliaño –toda una zona de acceso, una carretera de acceso a Maliaño que pasa justo por donde tiene que pasar esta obra– y en la construcción de la glorieta, se ha encontrado con unas obras autorizadas por el Ayuntamiento de Astillero que dificultan la previsión inicial de la glorieta tal como estaba pensada y, lo que es más importante, había un compromiso del Ayuntamiento de Astillero de expropiar los terrenos correspondientes a la glorieta que no ha hecho, y que en este momento estarán en negociación y veremos a ver lo que hace el Gobierno.

De manera que el Gobierno no sólo ya... Claro, lo que no tenía sentido era llevar adelante la glorieta que está pensada en Boo de Guarnizo para conectar con esta carretera, que conecta con La Cerrada cuando la carretera no se hace. Entonces el Gobierno lo que hace es decir, bueno, pues ya que el Gobierno del Estado no hace esta carretera, esta conexión tan importante, que es fundamental –estamos de acuerdo–, pues tenemos que asumirla nosotros. Y tiene que volver a hacer el proyecto.

Y ahora dice usted una actuación *light*. No, no, una actuación *light* no. La publicación en el Boletín Oficial de Cantabria, del anuncio de concurso, procedimiento abierto para la evaluación del proyecto, que es exactamente lo que hay que hacer, que es lo que tenía que haber hecho el Estado y no lo ha hecho. No olvidemos que el Gobierno de Cantabria está asumiendo una obra que había prometido y que había iniciado su construcción el Estado. Entonces, lógicamente, a mí me parece que con estos condicionantes que le he dicho, construcciones nuevas que dificultan total y absolutamente el proyecto, construcciones en la autovía, en la rotonda que dificulta la construcción de la glorieta y, además, el hecho de que todavía no se han producido las expropiaciones, lógicamente el hecho de que en cinco meses el Gobierno no haya sido capaz de poner en marcha el expediente nos parece una auténtica, pues por lo menos, comparada con la actuación del

Ministerio de Fomento pues, desde luego, para el Premio Nobel de la construcción de glorietas.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo): Gracias, Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Gracias, Sr. Presidente.

Sr. Vélez, puedo decirle que este proyecto, este supuesto proyecto ha sido buscado con absoluta dedicación y entusiasmo por parte de los responsables de la Administración del Estado para ver dónde estaba.

No ha aparecido nada, han aparecido los papeles que ha mencionado el Sr. De la Sierra, pero en lo que es la demarcación territorial de carreteras dependientes de la Delegación del Gobierno y lo que es en el propio Ministerio, pues no ha aparecido ni presupuesto, ni proyecto, ni nada de nada.

Por lo tanto, lo que aquí estamos abordando es un incumplimiento bastante fuerte de compromisos adquiridos por el Ministerio de Fomento para con esta tierra, en un ámbito que quiero destacar porque es la conexión entre dos carreteras de competencia estatal en un ámbito que era competencia estatal. Una cosa es que resuelva problemas de la trama urbana regional y otra cosa es que sea un ámbito estrictamente estatal.

Yo quiero decir –y no soy muy proclive a estas cosas.

Pero yo quiero felicitar al Gobierno de Cantabria por haber asumido esta responsabilidad, esta responsabilidad que es una responsabilidad económica muy potente, y es una responsabilidad técnica muy compleja.

Porque a lo mejor de lo que estamos hablando es de un puente o de un viaducto que tiene que salvar las dificultades técnicas y los obstáculos que han ido apareciendo desde el día que se planeó hacer eso a hoy, porque se han ido haciendo construcciones, accesos, etc..., que dificultan el proyecto original que puede llevar a un puente de hasta 400 metros.

Y eso es una dificultad técnica y económica extraordinariamente importante. Y, sinceramente, yo no he entendido la iniciativa, porque es instar al Gobierno a hacer lo que ya está haciendo, siendo responsabilidad de un Gobierno que ya no está..., sencillamente es una iniciativa que a mí me cuesta entender, ¡pero bueno! Que le vamos a hacer.

Yo, desde luego, voy a votar en contra de esto, porque me parece que está fuera de lugar, y que intentar buscar debilidades donde no las hay e intenta tapar insuficiencias del pasado, que pasado está y que no creo que estemos nadie interesados en dedicarnos a hacer un parlamentarismo de levantar papeles todos los días.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):

Gracias Sr. Portavoz.

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular.

EL SR. VÉLEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias.

De todas formas lo de tapar insuficiencias del pasado en estos momentos está enormemente de moda. Bien, pero dicho eso..., después del programa de anoche más que nunca.

Pero dicho eso yo querría empezar diciendo una cosa: estamos a 27 de octubre del año 2004, lo digo por si los Portavoces Regionalista y Socialista han sufrido un lapsus, porque ese debate, esa intervención tendría toda la lógica cuando en el año 2001, la Consejería decide incluirlo en el Plan de Carreteras.

Y si decide asumir una obra, bien por una negociación, bien por una discrepancia, bien por un olvido del Ministerio, por las razones que fueran, este debate tenía toda la lógica. Pero estamos en el año 2004, después de que fue incluido en el Plan de Carreteras, después de que fue incluido en el Presupuesto 2003, que entró en este Parlamento a finales del año 2002.

Después que entró en el Presupuesto del 2004, y después que se incluye también para futuro en el Plan de Gobernanza, y seguramente que en la propuesta para la próxima Legislatura.

¡Hombre! Seamos serios, que no viene a cuento una obra que se ha ido dilatando. ¿Por qué asumió la Consejería ese compromiso?. Supongo que entendería que, o bien por una cuerdo con el Ministerio o por el incumplimiento del Ministerio, y tendría todo el derecho a quejarse del incumplimiento.

Se quejó de otros, yo no recuerdo si se quejó de éste, pero en todo caso, eso lo trasladaríamos al año 2001, ¿o es que en aquél momento esto no era lo importante?.

Lo que es evidente, que lo que estamos abordando en estos momentos que me diga el representante Regionalista que ha tardado 5 meses en ponerlo en marcha, querrá decir 3 años y 5 meses. Porque en el Plan de Carreteras 2001-2004 estaba contemplada la obra, la rotonda que está sin hacer, la rotonda está sin hacer, ¿o está hecha?, ¿a qué he pasado y no la he visto?.

La rotonda está sin hacer y estaba en el plan de Carreteras, claro, yo creo que perfectamente lo he oído. Lo que no entiendo es que se trate de algo tan elemental como decir: ¡señores, que no consiste en otra cosa la propuesta!. Se nos termina el año 2004, adquirimos el compromiso en firme de afrontar una obra que en el año 2001 los servicios técnicos de la Consejería ya anuncian que hay que resolver ese problema de tráfico...

Pues si para resolver ese problema de tráfico hay que tirarle de las orejas al Gobierno, hagámoslo, pero hagámoslo entonces y adquiramos el compromiso en firme, con una solución que

inmediatamente se ponga sobre la mesa.

Queda rechazada por 5 votos en contra y 4 a favor.

Porque nuestros servicios técnicos están diciendo que ese problema se tiene que solucionar inmediatamente, en el año 2001. Y que en el año 2004 nos digan que es una iniciativa que no la entienden, pues de verdad me cuesta entender a mí.

Se levanta la sesión.

Yo preguntaría entonces: ¿Para cuándo entonces se piensa que la solución puede ser oportuna en el tiempo?. Porque es que lo que no teníamos que mezclar, que esto es, en el debate político es muy habitual, es las soluciones con quien tenga la responsabilidad, y a quién tenga la responsabilidad exijasele, pero se le exigirá en el momento que se asume por parte de otros esa responsabilidad.

Y eso se hizo en el año 2001, en ese momento es el del debate. No, no, no señalemos así, que en el año 2001 el Consejero de Obras Públicas era conocido por todos. ¿Por qué asumió la obra?. Porque entendía que darse una solución, previo los debates que haya creído oportuno tener.

Pero en estos momentos lo que es inconcebible es que no se haya afrontado la solución, digamos que está fuera de lugar ¡por favor!. Que tenemos claro que en el año 2004 no se va a ejecutar una obra que se comprometió en estos presupuestos.

Nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Revollo):
Gracias Sr. Portavoz.
Pasamos a la votación.

¿Votos a favor de la proposición no de Ley?,
¿votos en contra?.

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