



PARLAMENTO DE CANTABRIA

# DIARIO DE SESIONES

Año XXVII - VII LEGISLATURA - 18 de marzo de 2008 - Número 36 Página 673 Serie B

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
VIVIENDA Y URBANISMO**

**PRESIDENTE: ILMO. SR. D. LUIS FERNANDO FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**

**Sesión celebrada el martes, 18 de marzo de 2008**

\*\*\*\*\*

**ORDEN DEL DÍA**

Único. Debate del Proyecto del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria, remitido por el Consejero de Presidencia y Justicia. [7L/6100-0002]

\*\*\*\*\*

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

\*\*\*\*\*

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Comparece, ante esta Comisión, el Consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, a petición propia, para exponer el Proyecto de Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria.

Esta comparecencia se ajustará a lo establecido reglamentariamente.

Es decir, habrá una primera intervención por parte del Consejero de 30 minutos, como máximo. Luego habrá una segunda parte de fijación de posiciones, por parte de los Grupos Parlamentarios, con una duración de 15 minutos cada uno.

A esa fijación de posiciones habrá una contestación, por parte del Gobierno, también de un tiempo máximo de 30 minutos.

A continuación se abrirá un turno de réplica, con una duración máxima, por cada Grupo Parlamentario, de 10 minutos. Y a ese turno también de réplica, también, habrá una contestación, si así lo desea, por parte del Gobierno, de un máximo de 30 minutos.

Ruego, encarecidamente, a todos los Grupos Parlamentarios, a los Portavoces, se ajusten de manera escrupulosa a los tiempos fijados.

Y sin más preámbulos le doy la palabra al Consejero de Obras Públicas, D. José María Mazón.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Buenos días. Muchas gracias por la presentación.

Y, en primer lugar, quiero decirles que me acompaña el Director General de Puertos, José María Díaz Ortiz, que también es el Director General del Ente público empresarial de Puertos de Cantabria, que está asumiendo, en gran parte, la mayor parte de las competencias en materia portuaria de la Comunidad Autónoma.

Y dicho esto, una breve introducción para fijar el marco de actuación en el que nos movemos.

El Estatuto de Autonomía para Cantabria una de las competencias que, de manera exclusiva, asigna a esta Comunidad Autónoma es en materia de Puertos que no sean de interés general del Estado. Por lo tanto tenemos nosotros el resto de los puertos de interés de general de la Comunidad Autónoma, que son competencia de la Autonomía; es decir, de la Comunidad Autónoma.

Nos estamos amparando, actualmente, en la Ley de Puertos de Cantabria que fue aprobada en el año 2004, la Ley 5/2004 obliga a que se redacte un Plan de Puertos para todas aquellas actuaciones en

materia portuaria. Que es este que nosotros presentamos en este momento.

Se regula en esta Ley que todas las infraestructuras que no sean de interés general del Estado destinadas a operaciones de tráfico portuario, actividades pesqueras o actividades deportivas o náutico-recreativas, son competencia de la Comunidad Autónoma, a través del Gobierno y del ente público, en este caso. Y también otros espacios pesqueros y otros destinados a usos deportivos, que estén segregados de los puertos de interés general, y que sean adscritos a la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Bien, pues, nosotros nos encontramos, ahora mismo, en un marco legislativo, fundamentalmente regulado por cinco leyes. La primera, he dicho: la Ley de Puertos, que es –digamos– la Ley Sectorial por excelencia. En segundo lugar tenemos la Ley 2/2001, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria.

La Ley del Suelo cuando establece la planificación dentro de lo que son los planes sectoriales del artículo 59.4, se encuadra este Plan de Puertos.

La tercera Ley de aplicación es la Ley del Plan de Ordenación del Litoral, el POL.

El POL, los puertos los define como sistemas generales territoriales, que se regulan por su propia legislación, que es ésta que estamos manejando. Estos son los artículos 58 y 59, definen los puertos como sistemas generales territoriales.

Se ve afectada también directamente por la Ley 9/2006, que es la Ley Estatal de Evaluación Ambiental de Planes y Programas, donde establece cuál es el marco en que todo este tipo de planificación debe moverse.

Y por último, la Ley de Costas del año 1988. La Ley de Costas del Estado que, lógicamente, tiene una competencia sobre toda la franja costera española, independientemente de luego las adscripciones de cada Comunidad Autónoma en materia de Puertos, pero todos estamos –digamos– enmarcados en las costas a través de la Ley de Costas.

Y dicho este marco, lo que sí es ahora conveniente es dar unas explicaciones que seguramente me iban a pedir, pero yo por si acaso voy a adelantarme, sobre cuál ha sido el proceso de elaboración y de aprobación del Plan. Puesto que como todos sabemos el tiempo se ha alargado y desde que se empezó a elaborar hasta hoy ha pasado mucho tiempo y esto necesita una explicación, que es la que les voy a dar ahora mismo.

La Ley de Puertos se aprueba en el mes de noviembre del año 2004, el 16 de noviembre. El 10 de diciembre ya se comienza inmediatamente, por el Gobierno, a final del 2004, en diciembre, el inicio de los trámites para elaborar el Plan.

Se preparan los contratos y las licitaciones. Y se adjudica la asistencia técnica para la redacción de este Plan, en el mes de marzo del año 2005. Es decir, en este momento nosotros ya empezamos a elaborar el Plan. Tenemos nuestros propios medios, más una asistencia técnica, que es la empresa "Apia XXI"; una empresa conocida y como todos saben de más potencia en todos los sentidos que tenemos en materia de ingeniería en Cantabria.

Y en ese momento establecemos unos periodos de duración que comenzarían en el año 2006. Entonces por eso era que el horizonte del Plan era 2006, un primer cuatrienio hasta el 2009 y 2010 hasta el 2013. Tiene un horizonte de 8 años y los 4 primeros años, sobre todo en una de las partes, está programado con más detalle.

La redacción se termina y se hace el avance a lo largo de este año y comienza a final de año. En el mes de noviembre se culmina y en el mes de diciembre del mismo año 2005 comienza la información oficial del avance.

Hay un periodo de recepción, de observaciones y sugerencias hasta el mes de febrero de 2006. Y en esa fase cuando nosotros estábamos –digamos- regidos por una legislación más sencilla, nos viene encima –por decirlo de alguna palabra- la Ley 9/2006, que es la Ley de Evaluación Ambiental de Planes y Programas del Estado. Que establece un sistema nuevo de regulación y de elaboración; con lo cual obliga a hacer un documento de referencia, una memoria ambiental y cambia el esquema. Entonces, lógicamente, esto nos retrasa el Plan.

Y en el año 2006, en el mismo mes de mayo, al mes siguiente, se solicita el documento de referencia a la Consejería de Medio Ambiente.

El documento de referencia, que es ese documento que debe enviar para la elaboración a su vez de la memoria ambiental es devuelto el día 31 de agosto de 2006.

Y en el mes de octubre ya se remite el plan, el avance del plan y el informe de sostenibilidad ambiental a la Dirección General de Costas.

Es decir, como ven los plazos en los que se están trabajando son plazos bastante cortos, porque se recibe el 31 de agosto el documento de referencia y ya el 19 de octubre se tiene el informe de sostenibilidad ambiental. Es el informe que hay que acompañar de todos estos planes, para que a su vez luego el organismo medio ambiente se pronuncia.

En el mes de octubre, el día 5, se somete a la información pública, en el Boletín Oficial del Estado.

Y finaliza en el mes de febrero el plazo para recibir alegaciones.

Una vez estudiadas las alegaciones se remite, nuevamente, el proyecto del Plan, el informe de sostenibilidad ambiental y el expediente de la información pública con todos los informes de las alegaciones, a la Dirección General de Medio Ambiente, en el mes de mayo del 2007.

Y recibimos la memoria ambiental, elaborada por la Consejería de Medio Ambiente, en el mes de octubre del año 2007.

Nuevamente se remite el plan con la memoria ambiental a la Dirección General de Costas del Estado, en el mismo mes de octubre. No tardamos apenas ni dos días.

Y en el mes de diciembre recibimos unas observaciones y sugerencias de la Dirección General de Costas. menores puesto que nosotros hemos tenido con la Dirección General de Costas una continua continuación. Y de hecho, oficialmente, se les ha remitido en tres ocasiones: desde la fase de avance, la fase de financiación pública y la fase ya con la memoria ambiental.

Y ya justo en el mes de enero de este año es aprobado por el Consejo del Ente Publico Empresarial. Y el mismo 10 de enero se aprueba por el Consejo de Gobierno y se remite al Parlamento.

Esto es para que se hagan a la idea de que realmente los plazos han sido los plazos razonables. Yo creo que incluso han sido bastantes rapados entre paso y paso desde lo que es la Dirección General de Puertos. Pero nos han ido obligando esta tramitación tan prolija que tenemos y con tanta participación. Porque aquí ha obviado decirle todas aquellas instituciones y todos aquellos ayuntamientos que han participado en estas fases, que se los hemos ido remitiendo desde el principio para que pudieran ir haciendo observaciones, no solamente en la información pública, sino en la información oficial destinada a cada uno de ellos.

Con este preámbulo, nos vemos ahora en el mes de marzo, después de que hemos tenido también otra poca fortuna, que es que ha habido suspensión de sesiones en el mes de enero y luego, además, por las elecciones. Con lo cual, los plazos se siguen dilatando. Yo espero ya que ahora mismo todo esto pueda tener un fin próximo y satisfactorio.

Lo cual no quiere decir que desde el punto de vista del Gobierno hayamos estado parados, porque se ha seguido trabajando. De hecho, una de las Transitorias de la Ley de Puertos, amparaba al Gobierno a continuar aquellas actuaciones que estuvieran comenzadas cuando se elaboró, sin esperar a que el Plan de Puertos estuviera acabado.

Y luego también deja un pequeño resquicio para alguna actuación que se haya podido comenzar al mismo tiempo, siempre contando que las obras van

a comenzar con posterioridad a lo que sea la aprobación del Plan.

El Plan, como saben, se aprueba mediante Decreto del Gobierno de Cantabria, previo pronunciamiento del Pleno del Parlamento, que es en esto que estamos ahora.

Después de toda esta elaboración y después de todos estos estudios, que son muy prolijos y que supongo que ustedes han tenido la ocasión de ver con el detalle que es necesario en cada caso; porque en estos tomos, cada una de las cifras o cada una de las actuaciones se han justificado previamente y se han analizado distintos escenarios y hay aquí estudios de distinto tipo; de tipo económico, de tipo sociológico, de tipo técnico, de tipo de demanda en varios sentidos.

Pues de todo esto, nuestro diagnóstico para la elaboración del Plan se podría resumir en varios aspectos.

Primero, en el aspecto portuario, una de las primeras conclusiones es que la operatividad de los puertos de Cantabria es bastante reducida y que tenemos unos calados escasos, tanto en las barras como en los canales de navegación, o como en las dársenas. Y que esto necesita unas inversiones y unos trabajos de conservación de mantenimiento, para el mantenimiento de la operatividad bastante importante.

Ésta es una de las primeras conclusiones después de los diagnósticos; lo cual ya sabíamos, pero aquí queda documentado de una manera formal y pública.

Y en segundo lugar, pues también la necesidad de continuar con esta mejora y potenciación de las infraestructuras que se han venido desarrollando a lo largo de estos últimos años, que en cualquier caso han sido una modificación bastante importante de lo que existía anteriormente, como ustedes saben. En el año 95, después de la etapa anterior de Gobierno, los puertos habían sido abandonados totalmente por el Gobierno. Los puertos, se había decidido que era algo en lo que no había que invertir absolutamente nada porque no tenían futuro y se habían ido dejando totalmente abandonados.

A lo largo de estos años se han ido mejorando todas las infraestructuras, pero lo cual no quiere decir que sea necesario continuar modernizando e invirtiendo en instalaciones para garantizar el servicio portuario dedicados al sector pesquero.

Hay un cambio de operatividad dentro del sector pesquero. El crecimiento del sector pesquero en los análisis que hay aquí no se prevé muy elevado; más bien todo lo contrario. Como mucho, pensamos que puede quedar estabilizado, pero no se prevé un crecimiento como en otros sectores de la economía. Podemos tener un horizonte, a lo largo de 20 años, en los cuales se puede dar un crecimiento continuo al sector pesquero; no ocurre esto. Pero sí está

cambiando el sistema de funcionamiento, esto se reduce al final a menos barcos, pero más grandes.

Es decir, necesitamos unos puertos que puedan atender una demanda de otro tipo de barcos más modernos, con mejores instalaciones y de tamaño mayor. Pero los barcos más pequeños, tienden a ir desapareciendo, se van cambiando.

Y la tercera conclusión es que en el tercer aspecto, que es el náutico-recreativo, los puertos existentes no permiten de ninguna manera satisfacer las demandas previsibles. Y ahí es donde tenemos la gran carencia de la Comunidad Autónoma, que tenemos una demanda insatisfecha y que necesitamos atender dotaciones de puertos deportivos, porque no hay más que ver dónde están los barcos que hay actualmente.

Y la demanda que desde el punto de vista turístico y desde el punto de vista de inversores y desde el punto de vista de visitantes o desde el punto de vista de personas que no tienen barco pero que estarían dispuestos a tener, se ha analizado y se ha detectado.

Estas son –digamos– en los aspectos puramente portuarios, las primeras conclusiones o el diagnóstico que hemos sacado después del estudio.

Después tenemos otro apartado, que es el aspecto medio ambiental, en el cual está claro que hay una serie de figuras que hay que tener en cuenta; la consideración de los aspectos de protección ambiental son fundamentales, porque en Cantabria tenemos bastantes figuras. Tenemos “lic” que afectan directamente a la costa, tenemos cepas y tenemos también parques naturales.

Por lo tanto, hay unas figuras ambientales bastante importantes y que afectan a una parte de la costa grande.

Y luego, por otro lado, que hay que tener en cuenta desde el punto de vista ambiental, las afecciones a las playas, que no solamente son la naturaleza las que afecta a las grandes masas dunares, sino también incluso la formación de puertos puede tener un efecto sobre la dinámica litoral que pudiera afectar a la formación de playas o incluso a la desaparición.

Por lo tanto, éstos son aspectos que desde el punto de vista medio ambiental son muy delicados y hay que tener en cuenta a la hora de elaborar el puerto.

Y luego por otro lado, los aspectos –digamos– de tipo socioeconómico, donde están las consideraciones demográficas como es la evolución de la población total y estacionaria, de cara al sector especialmente náutico-deportivo, como es la estructura urbana de nuestras poblaciones y de nuestros pueblos, el sistema de comunicaciones en general. Y luego pues las consideraciones técnicas y económicas que aquí pueden ver y que yo no voy a

entrar en detalle, pero que creo que están suficientemente documentadas en el Plan.

Se han manejado inicialmente –también quiero ser muy breve- distintos escenarios, a la hora de discutir qué tipo de actuaciones hay que tener en un Plan, comenzando por la alternativa cero.

La alternativa cero es decir que todo queda igual. El sector pesquero, o el sector náutico-deportivo; es decir, los puertos; no necesitan ningún tipo de inversión y vale más no tocarlos. Luego hay un escenario intermedio, en el cual es conservar lo que hay y luego hay otro escenario, digamos más ambicioso, en el cual se pretende pues dotar de nuevas infraestructuras e ir a satisfacer la demanda e incluso tirar de la economía.

De estos tres escenarios analizados aquí, el Gobierno ha apostado por este tercer escenario; es decir, que haya inversiones importantes, que se vaya a satisfacer toda esta demanda y que además el Plan de Puertos sea un factor económico que sea, digamos, un incentivo para la economía.

Es decir, a tirar del carro de la economía, mediante este Plan de Puertos.

Y con este escenario, nos hemos planteado unos objetivos. Y los objetivos son, como hemos dicho antes, lo primero satisfacer la demanda del sector pesquero, con los mejores de los puertos. Ya lo he dicho, esto fue un diagnóstico y ahora el Plan pues lo plasma.

En segundo lugar, la demanda del sector deportivo a través de una oferta adecuada de puestos de amarres. Aquí veremos que esto es la parte más importante del Plan, donde hay más inversiones y donde no se satisfacen una primera instancia globalmente, pero vistos los ritmos del Plan y las fases veremos que es la solución más realista, la que hemos querido plasmar, porque si hubiéramos querido satisfacer la demanda o bien haber plasmado, aquí en los dos primeros años, pues naturalmente no lo podríamos haber cumplido. Y hemos querido ser realistas y por eso verán que las actuaciones ya programadas no cubren la demanda total.

Luego puedo explicarles cuales son las cifras y cuales son la previsión del Gobierno y qué planes tiene para hacer esta satisfacción.

Por supuesto está asegurar la integración territorial de las infraestructuras portuarias, dentro de lo que es el conjunto de los transportes y de todo el conjunto de infraestructuras, compatibilizarlo totalmente con la protección del medio natural y por último asegurar la viabilidad económica del Plan.

Es decir, que este Plan pueda ser satisfecho mediante las aportaciones públicas y las aportaciones privadas; porque aquí hay una parte de financiación privada importante y nosotros desde el punto de vista filosófico pensamos que especialmente en el sector náutico-deportivo, tiene que haber una financiación

privada lo mayor posible, puesto que son una dotación de bienes destinados a un uso particular en general. Es decir, los amarres una vez que se asignan, pues son de uso general, como puede ser la canal de navegación que todo el mundo puede utilizarla o lo que es el recinto portuario, que es como si en materia de carreteras comparamos un aparcamiento en el cual se alquila al mes a un señor, o se le vende o se le da una concesión por una carretera.

Por lo tanto, pensamos que aquí tiene que haber una parte importante de financiación privada, en el aspecto náutico-deportivo.

Bien, con estos objetivos se establecieron también los criterios de selección de las zonas de actuación; porque inicialmente también se pueden plantear y de hecho siempre hay planteamientos de donde hacer los puertos y cómo hacer los puertos y en qué tipo de la costa afectarlos.

Pues una vez seleccionado, una vez seleccionado todo aquello en donde no se puede o sería muy costoso por materia medio ambiental, o por materia de figuras territoriales; pues se ha decidido que lo primero que teníamos que hacer era potenciar los puertos existentes. Es decir, ir donde ya hay puertos. Apoyarnos en los puertos reales, que a su vez tienen poblaciones ya de cierta envergadura. Son villas ya de cierto tamaño; para mejorar estos o ampliar los nuevos.

Otro de los condicionamientos era que en cualquier caso si no hubiera un puerto, debería haber alguna población de referencia importante, para escoger las zonas. Es decir, vamos a descartar de antemano alguna zona del litoral que pudiera haber, a lo mejor desde el punto de vista técnico no fuera muy mala para construir un puerto, pero que no tuviera ningún tipo de población. Ese tipo de actuación se ha descartado. Por lo tanto, las otras zonas que hemos dejado, que son, poblaciones donde no hay puerto o donde los puertos están un poquito más alejados, pero siempre tienen alguna población de referencia. Por eso aquí veremos que hemos dejado algunas zonas para estudiar la posible implantación de puertos.

Ya he dicho la consideración de los espacios, la afección a las playas, que es algo que en todos los puertos siempre aparece y que, pues es muy delicado porque como todos sabemos en Cantabria, en este país, en España, pues hay una gran demanda de playas y de hecho pues en muchos sitios se ha ido construyendo hasta playas artificiales para satisfacer esa demanda.

Sobre todo cuando en las épocas veraniegas las playas se llenan y no se puede sacrificar prácticamente ninguna playa. Por eso hemos tenido algún problema con uno de los emplazamientos que se empezaron a estudiar.

Las consideraciones demográficas, técnicas y económicas las he citado antes y con estas

conclusiones, llegamos a establecer cuáles son las actuaciones que queremos hacer.

Y para eso lo hemos dividido en tres programas, el plan tiene tres programas: uno lo que hemos denominado Programa de grandes actuaciones, casi podíamos denominarlo nuevas actuaciones, pero comparado con las inversiones globales aquí es donde hay mayor inversión y por tanto lo hemos denominado así.

Estas son: la primera Puerto de Castro Urdiales, ésta es la reordenación de la dársena interna, la adecuación del frente marítimo y la construcción del Parque Amestoy, del parking subterráneo.

Como saben esta actuación que proviene desde hace tiempo incluso tiene el proyecto aprobado con el informe medio ambiental, también aprobado, está en ejecución, ha comenzado y se ha dividido en dos fases. La primera fase fue la ejecución, que están en obras, la ejecución del parking subterráneo, que era una gran demanda de la población de Castro; y la segunda parte está pendiente puesto que hubo durante la legislatura pasada ciertas diferencias con el Ayuntamiento y las Corporaciones y decidimos en aquel momento pues por mutuo acuerdo el dividirla en dos fases y comenzar una fase que no tenía ningún conflicto y dejar la segunda fase para posterior ocasión, ocasión que será a continuación de aprobar el Plan.

Lógicamente no podemos estar expuestos siempre a que la última palabra en este caso la tiene el Gobierno y el responsable de los puertos, intentaremos nuevamente que el Ayuntamiento acepte nuestra planificación,. En cualquier caso, pues es una competencia del Gobierno y con el refrendo del Parlamento pues yo creo que no va a tener ninguna duda.

La segunda gran actuación es el Puerto de Laredo. El Puerto de Laredo también como todos saben está en obras, es una actuación muy ambiciosa, con una infraestructura portuaria muy importante, una inversión económica también muy elevada, puesto que éste sí es un puerto totalmente nuevo, al abrigo, al lado del anterior, pero se demuele un gran dique, se prorroga el nuevo, se hacen nuevas dársenas, hay una dársena pesquera y una dársena deportiva y actualmente está en plena ejecución. Y es una concesión en la cual el Gobierno de Cantabria ha puesto una cantidad también importante y el resto es iniciativa privada.

La tercera actuación es el Puerto de Colindres. El Puerto de Colindres, también es una reordenación de la dársena existente, no es un puerto nuevo, se aprovecha la dársena pesquera para hacer una implantación de pantalanes, una implantación con un número que no es tampoco demasiado elevado pero que es suficiente en principio para ir avanzando. Son más de 200 atraques y este proyecto está acabado y ya está aprobado digamos el comienzo de los trámites para que se pueda adjudicar la obra en el

plazo de dos meses ya con el Plan en vigor.

La tercera actuación en el Puerto de Santoña, Santoña ya ha tenido unas actuaciones muy importantes en estas últimas etapas, no solamente en el puerto pesquero sino en la dársena deportiva. Hay una nueva dársena menor, por problemas medio ambientales se ha reducido en una dársena circular pero se va a realizar con una solución técnica diferente que no afecte a la zona de las marismas y también está en ejecución.

Esta es una parte menor pero en Santoña las actuaciones portuarias principales ya están realizadas y lo que se ha hecho son otro tipo de actuaciones, de otra naturaleza que luego si tengo ocasión, algunas están reflejadas en el propio Plan y están en ejecución.

San Vicente de la Barquera también como todos conocen hay un planteamiento de un puerto deportivo en el interior, justo frente al paseo marítimo. Esta es el segundo emplazamiento estudiado, si vamos , nos remontamos un poco más atrás quizá fue el primero, pero luego se estudió un puerto exterior, este puerto exterior después del desarrollo de todo este Plan se ha descartado, y se propone el puerto interior.

El puerto interior es un puerto que está al abrigo –digamos- de las grandes mareas, y yo creo que en una zona muy adecuada porque está justo delante del frente marítimo, al lado del parque. Y yo creo que es unánime, -digamos- prácticamente unánime de los sectores implicados que es el mejor emplazamiento, si bien en último momento la Dirección General de Costas nos ha vuelto a plantear que debemos analizar otra vez seriamente, cuando se apruebe el proyecto, el puerto exterior. Pero en cualquier caso la apuesta por el Plan, está en el puerto interior.

Y luego aparecen unas opciones complementarias, que son las que les decía al principio, en la zona de Comillas, en el arco sur de la Bahía de Santander y en Suances.

Suances también es sabido de todos que inicialmente se planteó un puerto importante con más de 1.000 atraques, 1.185 creo recordar, en la zona de la ría, en el interior de la playa de La Riberuca. Esto tuvo un rechazo muy importante desde el punto de vista ambiental, con un informe desfavorable, y es de estas actuaciones que en el proceso de informaciones públicas e informes y alegaciones se ha caído del Plan, hablando en términos coloquiales se ha retirado porque tenía informes bastante negativos.

En cualquier caso, por eso lo dejamos como opción complementaria para estudiar en el Plan, sobre todo para la segunda fase, que luego hablaré de cómo puede producirse. Hay otras actuaciones alternativas en el propio Suances, distintas de la que se planteaba inicialmente.

Y ocurre lo mismo en la zona de Comillas. Comillas tenemos un puerto muy pequeñito, un puerto además con un encanto especial y que hay que conservar tal cual. Pero Comillas cumple estos requisitos globales de dónde hay que hacer un puerto en Cantabria, dónde hay una población digamos estable, dónde puede haber una demanda de personas con necesidad o que tengan o que demanden un atraque, ya sean de la población o visitantes o veraneantes.

Y dentro del marco de Comillas, se ha establecido una zona de actuaciones complementarias pero para realización de estudios. Hay un ámbito que puede abarcar desde la zona del término de Ruiloba, hasta la parte que está bajo la Universidad de Comillas. Ahí hay una zona de emplazamiento donde podría en su momento en un futuro tener un puerto deportivo.

Y en el arco sur de la Bahía ocurre lo mismo. Tenemos también zonas con demandas, además con mucho desorden en los atraques existentes o en los barcos que están en el medio de la Bahía, en la zona de Somo, en la zona de Pedreña. Hay un puerto en Pedreña, que por cierto es un puerto que si bien es de titularidad del Estado hay una encomienda de gestión para la Comunidad Autónoma de Cantabria. Pero luego hay una zona en donde está el Puerto Deportivo Marina de Pedreña.

Y luego está la entrada de Somo donde hay unos sitios, donde hay unas actuaciones importantes y que pueden dar lugar a puertos y yo creo que a un conjunto interesante, que pueden ser incluso por titularidad privada directamente.

Pero éstas son actuaciones que no están contempladas directamente en el Plan de Puertos como inversiones del Gobierno de Cantabria.

Yo creo que en principio he dicho.... Bien, pues el segundo programa es el programa de modernización y potenciación de las infraestructuras existentes, es decir, actuaciones de primer establecimiento, de la reforma, de la reparación de las infraestructuras e instalaciones que hay en los puertos actuales: los diques, los muelles...

Hay otro tipo de actuaciones, que son las actuaciones que denominamos puerto-ciudad, son actuaciones que parecen más urbanas pero que son también la mejora de los puertos. Aquí yo creo que tenemos ejemplos de lo que se ha ido desarrollando a lo largo del tiempo en todos, empezando por Castro, la mejora de la urbanización de la Lonja. Se puede ver cómo se hizo también en Laredo, el fondo sur del puerto. El Puerto de Colindres donde se eliminó la barrera y se ha hecho unas aceras y ajardinamiento que integran el puerto en la ciudad.

Lo mismo Santoña, donde también es otro ejemplo de cómo integrar un puerto para que sea de disfrute de los ciudadanos. Lo hemos hecho en San Vicente de la Barquera, la zona de los soportales; en Comillas en el fondo...; en fin se puede ir repasando.

Y hay un programa que es de continuar con este tipo de actuaciones, que son dotaciones públicas no estrictamente portuarias desde el punto de vista pesquero, o deportivo, pero sí de las instalaciones.

Y luego tenemos el Programa, ya de "actuaciones específicas", que son las instalaciones técnicas, fundamentalmente los medios de varada, las instalaciones de suministro de agua, de combustibles, .. En fin, antes no he dicho las lonjas y las fabricas de hielo, que son también de esta, muy, digamos, obras de gran envergadura; la gestiones de los residuos, la señalización de balizamiento, la operatividad de la navegación. Estos son programas mas técnicos que van incluidos dentro del puerto, dentro del Plan.

Y como ya me han reconvenido por el tiempo, voy a intentar ser muy breve, y en todo caso, en otra segunda intervención, lo remato.

En este primer aspecto hay, en esta primera fase del puerto, y ya programado totalmente de una demanda de unos 3.700 amarres, satisfacemos así, ya directamente, 2.161. Es decir, que en esta primera instancia se satisface del orden del 60 por ciento, pero inmediatamente estamos ya con estudios para satisfacer la segunda parte de la demanda.

Este Plan va a tener una revisión, va a tener un revisión, en el año 2009, para que el año 2010 pueda estar en vigor. Es decir, que tenemos el año 2008 y 2009 para ir finalizando todas aquellas actuaciones que estaban en ejecución desde el año 2006. Ya nos han pasado en el año 2006 y 2007. Y por eso digo que en el año 2009 plantearemos la revisión del Plan para adecuarlo a esta planificación. Porque este primer Plan es un plan que también se puede interpretar como plan-marco. A continuación nosotros los diagnósticos los tenemos hechos y por lo tanto las revisiones serán mucho mas sencillas.

Y para, luego puedo entrar un poco mas en detalle, lo que si puedo decir es que tiene un efecto sobre la economía regional multiplicador de entre un 133 y 143 por ciento anual de la inversión. Por cada peseta se generan 1,4, aproximadamente. Aporta al crecimiento del PIB, dependiendo de los años, entre el 0,15 y del 0,70, es decir una media de medio punto más de crecimiento del PIB, o de VAB Hay una diferencia técnica pero, vamos a utilizar el VAB, el Valor Añadido Bruto.

En cuanto al empleo, proporciona del orden de 1.000 empleos, algo menos, 833, durante la ejecución. Y calculamos que unos 1.000 puestos permanentes cuando estén finalizadas las instalaciones.

Y el importe total de la inversión son 266 millones de euros, de los cuales la mayor parte estaba en la primera fase del Plan, que he tratado en la hoja, ¿a ver donde la tengo?. En la primera fase del Plan, bien, está sin diferenciar.

Las grandes actuaciones cubren las dos partes

porque no se finalizan. Son 158 millones de euros, para el programa de "grandes actuaciones".

En el programa de "modernización" son 42 millones, para la primera fase, y 36 millones para la segunda. Y los programas de "actuaciones específicas" son 12 millones en la primera, y 17 en la segunda.

El total programado son 266 millones de euros, que yo creo que es una realidad realista, importante. No es un Plan faraónico, en el sentido de, en el sentido de la algunos Grupos, que cuando plantean su oposición al Plan dicen que es un Plan faraónico y que es producto de una megalomanía.

Yo creo que no se ve por ningún lado. Yo creo que esta amparado en un gran realismo. Nos adecuamos a lo que hay. Sí hay alguna gran actuación, pero lógicamente estas son necesarias, porque existe la demanda y existe esta necesidad.

Y bueno, como creo que he agotado el tiempo, pues, en mi segunda parte podré completar, lo que quieran.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Bien, gracias, Sr. Consejero.

Se abre un turno de fijación de posiciones, por parte de los Grupos Parlamentarios, por un tiempo de 15 minutos cada Portavoz. Ruego que se ajusten lo mas escrupulosamente posible a ese tiempo.

Comienza el turno el Grupo Parlamentario Socialista.

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

No creo que ocupe los 15 minutos, porque a mí me parece que es un Plan el que ha traído la Consejería, que tiene tal nivel de desarrollo y de concreción, y tal nivel de información, que en algunos aspectos puede resultar una osadía, y un atrevimiento, entrar a profundizar cuando hay, bueno, en concreto, este documento que tengo aquí son prácticamente todas las alegaciones desde el Ministerio de Medio Ambiente y las organizaciones ecologistas de los Ayuntamientos, que aquí hay un nivel de cualificación técnica en el informe y en la opinión sobre el Plan que, evidentemente, relativiza un poco lo que es la función en ese apartado de la Comisión Parlamentaria y del Pleno cuando le tengamos.

Opino yo que procede un debate sobre la naturaleza política de lo que estamos discutiendo. A lo mejor el Consejero lo ha derivado mucho a la especificación técnica, y tal. Pero yo creo que este Plan, en estos momentos, reúne varias características que me interesaría resaltar.

La primera es que viene a resolver un déficit histórico en nuestra Comunidad Autónoma, que sería el gran déficit de la recepción de competencias en la

Comunidad Autónoma.

Los puertos han sido los grandes olvidados de la Administración, por diferentes razones. Y no le voy a echar la culpa a nadie. Por diferentes razones, los puertos no se han considerado como un activo económico, o como un lugar donde era importante y en algunos momentos prioritaria la inversión.

Yo efecto que el efecto psicológico de un sector pesquero en retroceso ha influenciado muchísimo a la vida política en esta materia. Pero al final nos encontramos con unas infraestructuras extraordinarias, en muchos lugares absolutamente infrautilizadas. Y que ya no tienen mayormente sentido para el sector extractivo de la pesca.

Yo creo –el Consejero era un poco más optimista- yo creo que el gran objetivo del sector pesquero en Cantabria, hoy, es que se quede como está. O sea, que no se reduzca.

Los conflictos ambientales, las dificultades de las facturas, las vedas, la propia presencia de la Unión Europea en todas estas actuaciones lleva a que las expectativas del sector, aunque haya una pequeña transformación estructural, pues no sea una expectativa de crecimiento. Y tenemos puertos absolutamente infrautilizados en esa materia.

Con la llegada del IFOP, yo creo que se hizo la gran modernización del sector pesquero en Cantabria. Lo que es el cumplimiento de las directivas sanitarias, la construcción de las lonjas, las fábricas de hielo, los atraques, etc. Con eso se cubrió lo que sería la actividad, yo creo que de una forma a plena satisfacción, por encima de las necesidades objetivas del sector. Y ahora tenemos que darle satisfacción a otros usos y a otras demandas propias de esta época histórica en la que nos ha tocado vivir.

Y hoy hay una demanda extraordinaria –todos lo sabemos- por ejemplo en el tema de los atraques de embarcaciones de características deportivas, o náutico-pesqueras, o náutico-deportivas, o como lo queramos llamar. Y eso es un potencial económico extraordinario para la Región.

Las previsiones de los grupos de estudio económicos y tal, tienen el valor que tienen, pero normalmente se aproximan a la realidad.

Si en este momento donde estamos hablando de una cierta estabilización, o desaceleración de la economía tenemos instrumentos que son capaces de crear en este breve plazo de tiempo mil empleos netos, yo creo que ese número ya merece la pena.

Introducir 266,7 –he sumado yo- millones de euros, en la sociedad, en las empresas, en el mundo económico de la Región; 44.500 millones de pesetas; yo creo que es un factor que puede animar y aliviar la actividad económica en la Región. Eso en sí mismo ya cubriría una parte sustancial de lo que es las ideas del plan de puertos.

Pero hay más cuestiones. Yo creo que estamos avanzando hacia medidas o debíamos avanzar hacia medidas –siempre lo decimos- que den más estabilidad al sector turístico. Que capten nuevos clientes.

Y no sé la experiencia que tendrán el resto de miembros de la Comisión, pero a mí por lo menos se dirige infinidad de gente para ver qué es lo que hay que hacer para buscar un atraque. Y vinculan el tener una residencia en toda la zona de siete villas, toda la zona occidental y en Castro, lo de Laredo a lo dan por hecho, aunque creo que el puerto en sí mismo no va a satisfacer la demanda de toda la zona, lo vinculan mucho a tener un atraque, porque allí hay unas clases medias con un cierto poder adquisitivo que en lugar de comprarse un coche de 10 millones de pesetas pues se compran un barco de cuatro y un coche de cuatro.

Y eso es un hábito y una cultura propia de las clases medias modernas que demandan este tipo de servicios y que son gente que tiene capacidad de consumo, son gente que tiene capacidad de estabilizar el sector de la hostelería y de los servicios en los pueblos y son gente que son capaces de crear un activo económico en los puertos.

Por lo tanto a mí me parece que la parte más importante del Plan de Puertos es que es un activo económico, un activo generador de empleo, que significa un avance en la estructuración del sector turístico en Cantabria y que va a ser un paso más en la modernización de nuestra economía.

En los demás aspectos, que se han planteado, pues yo creo que se han planteado las cuestiones que son elementales, es indudable que la normativa ambiental se ha convertido en un factor de extraordinaria exigencia, que cuando hablamos de puertos, en la cornisa cantábrica estamos hablando de zonas normalmente muy sensibles, que esto encarece el resultado final de la obra. Pero sobre todo es un factor que complica extraordinariamente el procedimiento administrativo y jurídico y retrasa las cuestiones.

Yo entiendo los retrasos, porque por ejemplo en el caso de Suances yo creo que se han planteado por lo menos tres proyectos, por lo menos intentando buscar una solución. Y en el caso de San Vicente pues nadie pensó que un puerto exterior iba a estar alterado o modificado por las dinámicas litorales y que se descartó el puerto exterior y ya resulta que estamos hablando de un puerto interior; o sea que son temas de extraordinaria complejidad.

Y nadie pensó que una inversión multimillonaria como la del Puerto de Castro iba a ser rechazada por la mayoría absoluta de los Concejales del ayuntamiento. No formaba parte del pensamiento racional de mucha gente y ahí estamos todos los partidos implicados.

Entonces son cuestiones que afectan mucho a la psicología y a la idiosincrasia de los lugares y que

llevan un cierto retraso en el procedimiento. Pero yo quería decir que estoy muy satisfecho de como se ha redactado el Plan de Puertos, creo que algunas sugerencias se han incluido con respecto a algún olvido, me ha parecido interesante. Y alguna otra cuestión tendremos que ver de aquí al Pleno para ver si se puede mejorar un poquito porque hoy en Comisión yo creo que lo que procede fundamentalmente es evaluar esto.

Hay algunas cuestiones que se han planteado en los planes sectoriales que se han dado poca importancia pero la integración puerto ciudad yo creo que es uno de los grandes éxitos del Plan de Puertos. Si a mí las cuentas no me salen, al final del Plan se construirían en las zonas más congestionadas por el tráfico dos mil y pico aparcamientos subterráneos, que me parece que es un tema urbanístico de primera magnitud que libera las zonas más atractivas y más bonitas de los pueblos y de las ciudades, de esa lacra del aparcamiento, del tráfico, etc.,

Creo que hay tres aparcamientos subterráneos que son absolutamente importantes y las obras que se están haciendo de integración puerto ciudad, yo creo que se están haciendo despacio pero con mucho gusto y mucho cuidado.

Y todavía no conozco ninguna obra que haya generado un rechazo o una cierta incompreensión y quiero acabar con dos cuestiones, la primera que es un volumen de inversión extraordinariamente importante, y que por tanto hay que amarrar bien la colaboración público-privada.

Amarrarla bien, creo que en la ley de creación del Ente Público Puertos de Cantabria se establece con bastante claridad todo lo que es el sistema concesional, y este tipo de cuestiones, en el Plan de Puertos se está hablando de 40 años en algunos temas pero yo creo que se puede aliviar el gasto público si la negociación es correcta, si la negociación es positiva y yo creo que estamos hablando de un sector que puede ser atractivo para el sector privado, si se hace con criterio y con cierta racionalidad.

Y el último elemento, parecerá un tema de calado menor, pero el tema de los puntos limpios, la recogida de residuos, ...etc., en los puertos es un tema, que ya sé que está en el Plan, lo he visto que hay una creación de red puntos limpios, ... etc, incluso con puntos limpios marítimos.

Me parece una medida extraordinariamente importante, sobre todo, por el deterioro de la imagen que ofrece el vertido de los aceites, que son vertidos mayoritariamente urbanos. No son ni siquiera vertidos de la actividad pesquera o de la actividad deportiva. Que eso se cuide, se vigile y que se intensifique la vigilancia y la penalización cuando corresponda.

Ya sé que esto es un tema de carácter menor, pero que me parece importante.

Por lo demás que el Plan está bien, que es muy denso, que en algunos aspectos concreta, incluso

diría yo que demasiado. Y que espero que se cumplan los plazos de ejecución para que eso sea una realidad y el activo económico para la región.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Muchas gracias Sr. Presidente.

Y gracias al Consejero por la exposición que nos ha hecho, yo creo que ha sido muy detallada y muy completa, de este Plan de Puertos que es un elemento fundamental para el futuro de la economía de nuestra Región.

También gracias al Director de la Entidad Empresarial Puertos de Cantabria, que supongo que ha tenido muchísimo que ver, como es lógico, en el feliz desarrollo de este Plan.

También yo me voy a centrar, como es lógico, con un planteamiento más político que técnico de entrar al detalle.

Y sí que queremos desde el Grupo Regionalista resaltar, en primer lugar, la importancia de este Plan por el ámbito lógicamente al que se refiere.

Cualquier planificación en Cantabria que tenga un efecto sobre la conformación territorial de nuestra Región, o que incida en medio ambiente, como se ha dicho, la verdad, es que siempre resulta polémico, y casi siempre supone un rechazo, desde ciertos sectores, o por exceso o por defecto, porque se hace mucho o se hace poco.

Hay gente que no haría absolutamente nada. Y hay gente que prácticamente permitiría todo. En el medio yo creo que es dónde está, como en tantas cosas, la virtud.

Y, especialmente, sensible no ya porque cualquier incidencia en el territorio es importante y es polémica, sino especialmente en el espacio litoral por, en primer lugar, las características que tiene este espacio, y en segundo lugar, por lo que ha supuesto recientemente el espacio litoral en la historia política y económica de Cantabria.

Por eso había que ser especialmente cuidadoso al plantear medidas en estos entornos.

Pero también, como es lógico, se ha resaltado la importancia económica que tienen las actividades que se desarrollan ahí, que también, como en otros sitios viven personas que tienen determinado tipo de derechos y que deben gozar de determinado tipo de posibilidades, y a las que hay que tener en cuenta.

Y que existen actividades productivas, en este

caso, no solo importantes sino que tienen un gran arraigo desde el punto de vista tradicional, y que han conformado, incluso, en buena parte el componente cultura y tradicional de Cantabria y de los cántabros.

De manera que se trataba de armonizar adecuadamente ambas necesidades, e incluso una tercera: la tentación que existe, en determinado tipo de personas y colectivos, de atender, en primer lugar, a sus intereses individuales, o incluso colectivos de grupo, a la hora de plantear este tipo de desarrollos.

Pues bien, lo que queremos resaltar desde Grupo Regionalista es que vistos todos esos planteamientos o esa problemática, este Plan, nosotros nos parece que es un ejemplo de ponderación. Y nos parece, le definiríamos, como el Plan del sentido común. El sentido común que yo creo que en política –como hemos defendido en otras ocasiones– es algo que hay aplicar, huyendo de planteamientos totalmente maximalistas o demagógicos. Y por otra parte, también, de dejarse llevar por la marea.

El sentido común, para nosotros, es la característica de este Plan.

Por una parte atiende a las medidas de corrección, no vamos a entrar en temas de detalle, pero sí por ejemplo como objetivo es la exclusión de las zonas LIC, la exclusión de las zonas CEPAs, la exclusión de los parques naturales o reservas naturales, en términos generales, salvo las actuaciones que son total y absolutamente compatibles.

La idea y la decisión de vincular el desarrollo de los puertos a los puertos que existen en este momento de manera sustancial, independientemente de que luego se planteen otro tipo de actuaciones puntuales, o que se prevea que se pueden plantear en el futuro.

Y también el interés y la intención de que no incida en procesos, que ya se han señalado, como los procesos de sedimentación, de agresión a entornos, de agresión a las playas, de agresión a las dunas, etc. Todos ellos, como también se ha dicho pues entornos necesarios, queridos y pedidos por la población.

También el Plan, en ese sentido, digamos que parte de esta idea de conservación, de esta idea de respeto por el entorno en el cual se va a desarrollar, pero por otra parte atiende a las necesidades previsibles de las actividades que ahí se realizan, fundamentalmente la pesca, como se ha dicho, el tráfico marítimo en pequeña medida y lo que se refiere a la náutica deportiva y la náutica recreativa o de ocio.

Pero también yo creo, a la vista de todas las medidas que se van viendo a lo largo del Plan, el respeto por el paisaje, el respeto por el entorno y el respeto por el ámbito territorial, desde el punto de vista medio ambiental.

También, queremos resaltar desde el Grupo Regionalista cómo se integra la actividad que se refiere a este entorno, la actividad relacionada con la mar, en un ámbito más general, en la atención que se tiene a los núcleos de población, al sistema de comunicaciones, a las actividades que se desarrollan y que se integran en una, -digamos-, estructura estratégica de desarrollo económico de la Comunidad de Cantabria, de la cual esta parte, este Plan, pues conforma una serie o regula una serie de actividades que tiene como se ha dicho una, pues una relativamente gran importancia.

En ese sentido también nos parece que es de resaltar el hecho de que no sólo es un Plan de Puertos, es un Plan de Puertos, de instalaciones portuarias, de servicios, de modernización de las instalaciones que existen en este momento, de potenciación de determinado tipo de actividades, de los programas de balizamiento, de señalización, de los programas de tratamiento de residuos, en los que ha insistido antes el Portavoz del Grupo Socialista, lo cual nos parece también muy interesante y está muy bien tratado, muy bien desarrollado. En primer lugar, muy bien analizado y posteriormente muy bien tratado en este Plan que viene hoy a esta Cámara.

Por lo tanto, alternativas en todo caso de sentido común y que digamos que atiende de una manera ponderada, de una manera sensata los objetivos y las finalidades para las que estaba pensado.

Un Plan esencialmente adecuado. Seguramente tendrá críticas, casi seguro. Y precisamente por eso, porque se pone en el medio. Es decir, porque no da respuesta ni a los planteamientos maximalistas de un lado ni a los planteamientos maximalistas del otro.

Unas críticas, que en muchas ocasiones podrán ser, casi seguro, o tener un serio carácter demagógico, como también parece que constaba en alguna de las alegaciones que ya se han presentado a este Plan.

Nosotros lo que esperamos es precisamente que el debate, en general y también en este Parlamento, contribuya a eliminar este peligro, el peligro de la demagogia y contribuyamos a aclarar exactamente el contenido de este Plan. Un análisis crítico si es preciso, pero fundado de este Plan de Puertos.

Y, desde este punto de vista, queremos resaltar que el Plan responde adecuadamente y nos parece que es el enfoque más adecuado a los objetivos que el propio Plan señala en el artículo 1; el desarrollo del ámbito portuario moderno y eficaz, satisfacer las demandas actuales y futuras de servicios portuarios, potenciar el desarrollo de la Comunidad Autónoma, garantizar la integración territorial, como decíamos antes, garantizar la sostenibilidad y garantizar la viabilidad económica del Plan.

Yo creo que es desde estos objetivos, que el

propio Plan indica como prioritarios, que el propio Plan indica que son los objetivos para los cuales se ha desarrollado, desde donde se debe analizar, criticar, apoyar, etc., el Plan, rechazando pues todos aquellos otros planteamientos que partan, pues de ideas total y absolutamente ajenas al mismo. Pues habrá que decir, bueno pues no estamos de acuerdo con los objetivos, o estando de acuerdo con los objetivos creemos que el Plan no los desarrolla, pero no hacer el análisis desde otro punto de vista totalmente infundado.

Por eso, estas características que tiene el Plan, tan complejas, tan importantes, pues hacen que sea todavía más resaltable la tramitación extraordinariamente participativa que ha seguido este Plan; cuidando no sólo ya como impone la ley, el que participen determinado tipo de administraciones y colectivos, que la ley dice que deben intervenir e incluso la información pública, sino también yo creo no excediéndose, pero desde luego yendo mucho más allá de lo que la ley exige, en primer lugar en la solicitud de alegaciones o de criterios o de opiniones y en segundo lugar en el análisis detenido de todas y cada una de ellas, de las alegaciones que se han presentado. Las 67 entidades que en un primer momento, en diciembre de 2005 se les pasó el Plan y que la mayoría de ellas hicieron sus correspondientes comentarios y posteriormente, las nada menos que 188 alegaciones que se han presentado al Plan, a las que se ha respondido -como tenemos ocasión de comprobar en la documentación que se nos ha traído- de manera detallada. Y que en todo caso se ha dado contestación de forma motivada.

Es más, incluso como ya se ha dicho por el Consejero se han aceptado, yo diría que prácticamente todas las sugerencias y alegaciones de los organismos competentes, incluso no sólo las que son obligatorias, lógicamente preceptivas, sino las que eran cuestiones de criterio o de opinión. Y muchas de las que han presentado las asociaciones y bastantes de las que han presentado los particulares.

De manera que, en ese sentido, el Plan es un ejemplo de participación. Y en este terreno tan complicado, pues la verdad es que es una buena noticia que desde el punto del Grupo Regionalista nos parecía muy importante resaltar.

Es un Plan esencialmente participativo. Han participado todas las personas interesadas: los colectivos, las Administraciones Públicas y la Administración de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Y en concreto, la Entidad Regional Puertos de Cantabria ha tenido cuenta todas estas opiniones; las ha razonado, las ha analizado y en muchas ocasiones ha contribuido a mejorar el Plan. Porque, en definitiva, el Plan habrá salido mejorado de todo este tema.

Se han suprimido incluso actuaciones como comentábamos antes: el puerto de Suances. Se ha comentado un poco la supresión del puerto exterior de San Vicente. Yo, si no he entendido mal, se establece como prioritario el interior y como no

prioritario el exterior. Pero en principio queda como una actuación a considerar en un momento. Se modifican los usos permitidos en algunos casos, yo creo que de alguna manera lógica, un poco restrictiva quizás en algunos ámbitos. Pero todo sea por conseguir ese consenso.

Se modifican de manera, yo creo que original, puertos como el de Santoña. Dando solución que por una parte da respuesta a las necesidades de atraque. Y por otra parte da respuesta a la necesidad de mantener el litoral y no crear problemas de sedimentación, etc..

De manera que en ese sentido, el Plan sale mucho mejor de lo que en un principio se planteo y sobre todo, mucho mas consensuado por la sociedad.

También el hecho de que en cierto modo podemos considerar el Plan, en mucho de los aspectos sustanciales como indicativo, en el sentido de que muchas de las cuestiones deberán ser concretadas en el oportuno proyecto de desarrollo, proyecto de actuación que será sometido también a evaluación de impacto ambiental. Y donde probablemente alguno de los planteamientos que en este momento se hace, pues de cara también a la información pública y a la aportación de otros colectivos, pues a lo mejor se modifica.

De manera que también eso nos parece un acierto. Y probablemente evite algunos recelos que podían suponer en principio la oposición a este Plan de personas que a lo mejor no conocen a fondo este carácter.

En cuanto al plazo, yo sinceramente he analizado detenidamente el proceso. Creo que la actuación de la Consejería en este caso y de la Entidad Empresarial Puertos de Cantabria ha sido diligente. Probablemente el plazo de un año que precisamente pusimos nosotros, aquí en el Parlamento era voluntarista, era imposible llevarlo a cabo en ese tiempo, si se quería llevar bien y con la idea de participación que incluso se incluyó en el Plan, a solicitud del Grupo Popular. Fue en la Ley. Fue una Ley, casi, casi, casi consensuada; al final, por un pequeño punto fue una Ley que no se llegó a consensuar del todo. Pero, en definitiva, a mí me parece que se ha ido cumpliendo.

Luego ha llegado la Ley 9/2006; evidentemente que había que tener en cuenta. Y, si no, ahí tenemos la sentencia reciente del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria. Porque, lógicamente, nos cogió a última hora. Y la disposición de vigencia de la Ley, la aplicaba a todos los planes y proyectos que se habían iniciado y que estuvieran en cualquier fase de tramitación. De manera que en ese sentido, pues la verdad es que ese fue un año prácticamente que ha sido añadido a la tramitación normal.

En todo caso, sinceramente, desde el punto de vista Regionalista, si tenemos que optar entre cumplir a rajatabla el plazo de un año, o el desarrollar un

proceso participativo de opinión de todo el mundo, de presencia de todo el mundo en este proceso y de análisis y contestación -que es muy importante-motivada; cosa que no se hace en muchas ocasiones desde la Administración. Contestar, motivada y detalladamente, a todas las alegaciones. La verdad es que optamos por esta última situación, sin duda ninguna.

Por otra parte también es de resaltar que precisamente en base a las cautelas que se incluyeron en la Ley de Puertos, se han podido ir desarrollando determinado tipo de actuaciones, incluidas en este Plan de Puertos, como el Puerto de Laredo que es el más espectacular, algunas en Castro y otras que ya se han señalado. De manera, que desde el punto de vista práctico, en buena medida el tiempo no se perdido ni muchísimo menos.

Finalizando, nada más, que felicitando a la Consejería, al Gobierno de Cantabria, por este Plan, que trae hoy al Parlamento, que creemos que es el que necesita Cantabria.

Y también pidiendo que traslade la felicitación, por el Grupo Parlamentario Regionalista, a las personas que han tenido la responsabilidad de llevar adelante, desarrollar, este Plan.

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

Tiene la palabra, por un tiempo de quince minutos, el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. ALBALÁ BOLADO: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Gracias, Consejero, por sus explicaciones.

Fíjense, señorías. Fíjese, Sr. Consejero, que si usted se ha visto encorsetado con 30 minutos, de los que ha dispuesto para hacer una explicación del Plan, qué no será de los Portavoces que ahora tenemos que condensar todo lo que nos gustaría decir en nada más que en quince minutos. Fíjese.

Comenzó usted su intervención -no puede ser de otra manera- hablando de los antecedentes, del origen de la gestación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria.

Pues, yo también. Yo me voy a fijar en dos antecedentes, no poco significativos, no poco significativos y que ponen en serias dudas la fiabilidad del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Cantabria. O que al menos imponen dudas sobre su ejecución material.

Siento que el Portavoz Regionalista haya hecho una perniciosa vinculación de críticas con demagogia, en su intervención. No sé, por tanto, si yo voy a destacar críticamente algunos aspectos del Plan. No sé si ya de entrada estoy siendo tachado de

demagógico.

En cualquier caso, digo que sí me voy a fijar en dos antecedentes que me parecen interesantes.

Por un lado, por un lado, y entiendo que esto no deba afectar, y que de hecho no haya afectado a la calidad de la edición del Plan, de la construcción del Plan, pero por un lado, lo que cabría calificar de improvisación y contradicción, sobre la necesidad de algo que es importante cuando hablamos del Plan de Puertos de Cantabria, que es la entidad pública empresarial Puertos de Cantabria.

Fíjense qué curioso. Mencionó el Consejero, y yo lo vuelvo a hacer, la Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria.

¿Recuerdan lo que se decía en ese Preámbulo?. Voy a ser muy conciso, muy breve.

Decía, el preámbulo de esa Ley, que desde la óptica de la organización administrativa de los puertos se ha considerado que es absolutamente innecesaria –repito- absolutamente innecesaria –así de taxativo era ese preámbulo- la creación de un organismo especializado, con personalidad jurídica diferenciada, o empresa pública...

Es decir, absolutamente innecesaria, la creación de una entidad de Puertos de Cantabria.

Esa declaración, que no sabe sino tachar de innecesaria y gratuita, quedó un año después modificada por la Ley de Cantabria 6/2005, de 26 de diciembre, de Medidas administrativas y fiscales para la Comunidad Autónoma de Cantabria, que incluyó en la Ley de Puertos, como en tantas otras ocasiones desde la Ley de Acompañamiento, incluyó una interesantísima Disposición Adicional Tercera, que daba cabida a la creación de la entidad Puertos de Cantabria.

Decía que en el marco de lo previsto en la legislación, ...etc., etc., se podrá crear una entidad pública empresarial con personalidad jurídica propia. Un radical cambio de opinión en el escaso margen de un año.

Y que curiosamente quedaba justificada la creación de la entidad Puertos de Cantabria, pues, en el propio Preámbulo de la Ley que creó la Entidad, la Ley 9/2006, diciendo en ese preámbulo: que la actividad portuaria presenta características de servicio público básico con un importante componente económica-empresarial; la Administración impone limitaciones derivadas de la rigidez presupuestaria y financiera,...etc., etc., etc.

Total, que nos encontramos con lo que inicialmente he calificado de: improvisación, más allá todavía, contradicción de la legislación.

Miren, curiosamente, no es que sea importante, pero a fecha de hoy permanece la cómica contradicción entre el preámbulo de la Ley de Puertos

y esa Disposición Adicional Tercera.

Alguien que no sea de Cantabria, y de una base legislativa, bajo la Ley de Puertos de Cantabria, se encontrará que el preámbulo hace una afirmación muy taxativa, "absolutamente innecesaria la creación de ninguna entidad". Y que sin embargo, la Disposición Adicional Tercera dice se puede crear la entidad y que hay una ley que de hecho la crea.

Primer detalle llamativo, improvisación, en la gestación en el origen del Plan. Porque no se nos olvide que la ley de Puertos ya hablaba, ya imponía, la necesidad de crear el Plan, de redactar el Plan. Y segundo antecedente, que ha sido mencionado por todos pero casi en sentido favorable, yo me podría sumar al hecho de dar ese sentido favorable al retraso del Plan pero también merece una crítica.

Miren, la Ley de Cantabria 5/2004 ya mencionada, la Ley de Puertos de Cantabria, en su Disposición Transitoria Primera, decía que el Gobierno disponía de un plazo máximo, otra vez con declaraciones muy taxativas, voluntaristas, tal vez, pero muy taxativas. El Gobierno dispone del plazo máximo de un año contado desde la fecha de entrada en vigor de esa Ley para tener redactado y aprobado el Plan de Puertos e Instalaciones portuarias de Cantabria.

Es decir, el 25 de noviembre de 2005, esta Comunidad ya tenía que tener aprobado ese Plan, dos años y cuatro meses de retraso de momento, tan grande es el retraso que el Plan de Puertos de Cantabria -como ya se ha mencionado- en sus ocho años de vigencia inicial lo divide en dos cuatrienios. Pues ya hemos consumido sin Plan más de la mitad del primer cuatrienio, es decir, ya la aprobación del Plan queda desplazada más del 25 por ciento del tiempo de vigencia de la propia vida del Plan, fíjense si eso no es retraso.

Claro, el periodo de aplicación del Plan que prevé el propio Plan es 2006-2013 y ya hemos estrenado, ya está madurito el 2008. El Plan va a quedar aprobado casi con dos años y medio de retraso sobre su teórica entrada en vigor el 1 de enero de 2006.

Esto nos impone una duda, por cierto este retraso, este decalaje en el tiempo nos impone una seria duda, las inversiones programadas y anuncio la duda, las inversiones programadas, proyectadas, licitadas y ejecutadas en buena medida en estos dos años de retraso, más de dos años de retraso, se adaptan a las prescripciones del Plan o es el Plan el que durante su redacción se ha adaptado, se ha plegado más bien a esas inversiones consideradas, que las tenemos que considerar frente a la aprobación del Plan como un hecho consumado.

Porque si esto fuera sí, mal, muy mal empezaríamos a aplicar un Plan que se ha visto forzado y retorcido, no lo afirmo, lo estoy preguntando, en su redacción formal por la realidad

preexistente de inversiones, muchas inversiones ya ejecutadas y aquí tengo la lista.

Fíjense, en los dos años ya transcurridos que debería de haber estado vigente el Plan y no lo ha estado 26 millones he encontrado yo, 26 millones de inversión por parte inicialmente de la Consejería, con posterioridad la entidad empresarial Puertos de Cantabria.

¿Se habrá adaptado el Plan a esa realidad existente, preexistente o habrá sido las inversiones, las que ya se han programado después de la óptica de un Plan que no existía?. Es una duda importante.

En fin nos parece que las consecuencias de un retraso exagerado y sólo explicado en parte, se debe por múltiples razones pero también por los titubeos iniciales de un Gobierno que se mostró indeciso y cambiante, como queda demostrado con las dos sucesivas redacciones de la Ley de Puertos, cambiante en relación a sus criterios sobre la necesidad o no de una entidad de gestión.

Y sin embargo por cierto, y tampoco es que el detalle tenga excesiva importancia pero no me voy a privar de mencionarlo, tras ese retraso, de dos años y medio además el Gobierno ha intentado como de todos es sabido, el Gobierno ha intentado la tramitación urgente, urgentísima del Plan, no se olvide que cuando el Gobierno de Cantabria hace llegar al parlamento el Plan viene acompañado además de la solicitud de celebración de un Plano extraordinario en periodo no hábil de sesiones, además, hecho curioso, hecho por cierto bastante curioso.

Bien atención se ha alabado por parte de los Portavoces el procedimiento, pues yo a ese procedimiento que parece inmaculado, le voy a tachar de más que discutible participación de los municipios, de los ayuntamientos; más que discutible participación, y a los hechos me remito. Y desde luego si tengo razón en este argumento, se ha puesto en tela de juicio el debido, por supuesto, respeto a la autonomía municipal.

Miren, sí, claro, se les ha dado traslado ¡faltaría más!, del avance del Plan a los ayuntamientos, entre otros muchos organismos y entidades, para que opinen y aleguen y sugieran, claro. Pero no han participado realmente en la redacción desde una óptica de colaboración leal con la Administración Regional, de igual a igual; esa participación no ha existido.

Y sin embargo no se nos olvide algo trascendente: el Plan de Puertos de Cantabria es un auténtico instrumento de ordenación, que incluso –y está bien que sea así- tiene prevalencia sobre el planeamiento urbanístico de los propios ayuntamientos afectados, no se nos olvide.

Si esto es así, y esto es así, a mí me parece que la colaboración de los ayuntamientos en la redacción del Plan, tendría que haberse enmarcado en

un nivel bien distinto, no como meros alegantes y sugerentes, sino participación real con la Consejería y con el redactor del Plan.

Es un auténtico instrumento de ordenación. Razón, por cierto esta también más que sobrada para que los ayuntamientos hubiesen participado a nivel de Corporación, y verán luego por qué digo esto. A nivel de Corporación, como un auténtico agente protagonista en la redacción del Plan, un agente protagonista y activo.

A ver, y ¿por qué digo que esos ayuntamientos deberían de haber participado a nivel de Corporación, toda la Corporación?. Pues muy fácil, miren, curiosamente el documento que forma parte del Plan de Puertos de Cantabria titulado “expediente de información pública y oficial”, que relata todo el procedimiento que se ha seguido en la propia tramitación del Plan, detalla en su página 3 –y además lo menciono por si alguien quiere verlo en este mismo instante- la relación de organismos e instituciones receptoras del avance del Plan.

Todas ellas –es anécdota- reseñadas, claro, por el nombre del organismo o institución, salvo los ayuntamientos que quedan ahí relacionados figurando como destinatario el alcalde presidente de la Corporación. Tal vez es que debe de ser así, simplemente lo menciono.

Pues bien, sólo un alcalde presidente de Corporación de entre los siete ayuntamientos con puerto considerado como prioritario por este Plan, sólo uno de esos alcaldes presidentes dio traslado del expediente y copia del Plan al resto de grupos de la Corporación. Es decir, hizo que la participación fuese real en toda la Corporación. ¿Saben cual ayuntamiento fue?. El de San Vicente de la Barquera.

Los otros seis ayuntamientos, no hace falta que mencione los nombres ni los colores políticos, hicieron que el resto de grupos municipales ignorasen el trámite; no sólo no participaron en él, es que lo ignoraron. Quedaron ignorantes de la importantísima tramitación que estaba ocurriendo en sus ayuntamientos.

Miren, otro argumento en el que también me quiero detener breves segundos, me parece importante en cuanto a la elección del modelo de gestión. El propio estudio que avala el Plan, el propio estudio establece tres, cuatro, más bien cuatro modelos posibles en cuanto a la gestión y financiación del Plan. La gestión directa por parte de la Administración Regional a través de la Dirección General de Puertos, una gestión directa.

La concesión, me voy al otro extremo, la concesión de la obra pública; y en ésta establece dos escenarios posibles: pago directo en cinco años o bien pago aplazado, cuarenta años de vigencia de las inversiones. Incluso establece horizontes de 42-43 años.

Y tercer posible modelo, una gestión directa a

través de la entidad pública empresarial Puertos de Cantabria. Los costes de toda la operación contenida enmarcada en el Plan de Puertos de Cantabria, son muy distintos en función de que se elija un modelo u otro.

Fijense cito los dos extremos, si fuese la administración autonómica, a través de la Dirección General de Puertos, quien gobernase, quien llevase el timón de puertos, nos costaría a los cántabros 888 millones de euros, dice el estudio.

Estoy hablando de millones de euros constante de 2006, a precio de 2006, ¡ojo!, ¡eh!, no digo 888 millones de durante cuarenta años tenga el valor que tenga el euro. No, estoy hablando de precios del año 2006.

Y sin embargo, me voy al otro extremo si se hiciese a través de concesión de obra pública, nos costaría 1.359 millones de euros la aplicación del plan, es decir un sobrecoste de más de 470 millones de euros.

He mencionado los dos escenarios más separados entre sí. Pues miren, el modelo elegido, la gestión directa a través de la entidad pública empresarial "Puertos de Cantabria" en su aplicación estricta no es el modelo más caro para la Comunidad, pero tampoco el más barato; y permítanme un par de reflexiones al respecto.

Miren, el modelo elegido de gestión y financiación, representa un sobrecoste de 179 millones de euros sobre el más barato, 179 millones de euros, insisto, constantes, a valor de 2006, en los 40 años que proyecta el estudio, claro.

Y por cierto, estoy dando por buenas algunas de las magnitudes en las cuales se basan todos los cálculos. Por ejemplo, una inflación media del 2,5 por ciento. ¿Cuál es la inflación actual en Cantabria?, ¡ah! ¡sí!, el 4,9 por ciento.

Pero voy a dar por buena esa magnitud de inflación media del 2,5 por ciento; que hay que darla por buena para llegar a esos 179 millones de euros de sobrecoste.

Eso, ese sobrecoste...

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

EL SR. ALBALÁ BOLADO: Presidente, una vez consumidos quince minutos y medio le prometo que seré mucho más breve que el Consejero en el tiempo que ha dilatado su intervención, le prometo muchísimo más breve, estoy acabando.

Bien, digo, un sobrecoste de 179 millones de euros. Ahora bien, es que el modelo -y es correcto debe ser así-, el modelo preconiza que algunas de las grandes inversiones, algunas de las inversiones singulares de esas contenidas en el programa de grandes actuaciones, ejemplo, Puerto de Laredo,

sesenta y tantos millones de euros de inversión, casi el 25 por ciento de los 266 millones de inversión del plan.

Bien, pues admite el modelo y creo que es bueno que sea así, que alguna de estas obras más o menos singulares sean hechas a través de concesión de obra pública, con lo cual los sobrecostes habría que situarlos entre ni se sabe, de doscientos a cuatrocientos millones de euros de sobrecoste, si estimamos que el modelo más caro vaticinaba casi quinientos millones de sobrecoste.

En fin, voy acabando Presidente. Se lo prometo.

En fin, en cualquier caso nos parece que es una indefinición que deja a futuros Gobiernos de Cantabria más o menos hipotecados en su capacidad de inversión y todo ello en función de las decisiones que se tomen en la actualidad, con ánimo de ablandar las exigencias de financiación del Gobierno de Cantabria a corto plazo.

Miren, no es momento ni lo voy a hacer, ¡eh!; no es momento de reavivar el debate que no viene hoy al caso sobre la financiación estructurada. Pero ahí queda para la reflexión los datos que aporta este estudio comparativo de los diversos modelos de gestión y financiación de la obra pública.

En cualquier caso y puesto que el tiempo no da para más, también a mí me hubiese gustado descender mucho más al detalle de la multitud de inversiones que se planean a través de este plan.

Queda el debate como alguien ha mencionado, el debate plenario y las propuestas de resolución que tengamos capacidad de presentar para entonces.

En cualquier caso nos parece que el plan es un plan de ordenación del sector portuario necesario, absolutamente necesario para la modernización y el impulso de los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma, pero que nace cuando menos con luces y sombras. Con la aprobación del plan de puertos e instalaciones portuarias, comienza no se nos olvide lo más difícil, que es pasar de la virtualidad del papel a la realidad de los hechos.

Y si tomamos como precedente el plan de carreteras, apañados, válgaseme la expresión coloquial, vamos, va a depender de la voluntad de este Gobierno y de próximos Ejecutivos dotarle, por un lado de eficiencia, y por otro lado de elasticidad, necesarias en cualquier caso para convertirlo en una auténtica herramienta para el desarrollo económico del sector y de la Comunidad. Les prometo que este es nuestro deseo.

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

Contesta el Gobierno en boca de su Consejero, con un plazo de máximo de treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Gracias.

Comenzando por los Portavoces de los Grupos que apoyan al Gobierno, les quiero agradecer este apoyo que nos están dando. Yo creo que esto no es debido a que seamos del mismo signo político algunos, o que seamos socios en el Gobierno. Yo creo que el apoyo a este Plan, realmente es inevitable.

Porque es un Plan totalmente sólido. O sea, yo creo que las críticas que hemos recibido desde el lado del Partido Popular, realmente luego las veré con un poco más de detalles, pero creo que casi no vienen a cuento. No le veo la relación con lo que es el propio Plan, con el esquema general. Ya no con la necesidad, que por supuesto es obligatorio, por parte de la Ley. O sea, yo me alegro mucho de que estos dos Portavoces nos haya hecho este apoyo, inicialmente.

Y ¡claro!, hay algo que hay que recalcar. Yo he querido inicialmente relatar el proceso. El proceso y los plazos. Porque sabíamos que íbamos a ser criticados. Y por eso he querido dar una explicación, antes de tener esta crítica.

Los plazos, yo cuando los veo y cuando los analizo, no me queda más remedio que sentirme muy satisfecho. Y además de tener que felicitar al Director General de Puertos que está aquí. Porque es muy difícil que en cada trámite se responda como estamos viendo, en menos de 2 ó 3 meses: el análisis de alegaciones, la redacción de los planes. Que la mayor parte de los tiempos y de los períodos que consumen más tiempo son debidos a otras Administraciones, o a otros organismos donde nosotros no tenemos el control de cuánto se puede tardar.

Por eso, el que la Ley haya marcado unos plazos, desde luego ahora los vemos que la Ley marcó unos plazos imposibles. Yo creo que eso todo el mundo lo reconoce. Es imposible haberlo podido aprobar en el plazo de un año con la legislación que hay, con el proceso y con lo que vino encima después. Con más informes medioambientales, más procedimiento de participación.

Y como tampoco controlamos las leyes, pues realmente desde el Gobierno hacemos lo que podemos. Si luego viene una Ley que incluye un trámite mayor que el de la Comunidad Autónoma podemos tener algo de parte. Pero si esa Ley es del Estado, entonces ya no tenemos absolutamente nada que hacer.

Y por eso decía yo que creo que no viene un poco a cuento algunas de las críticas que estamos recibiendo en este momento.

Pero, ¡claro!, a mí me alegra mucho que por ejemplo el Partido Socialista, aparte de resaltar los aspectos medioambientales como no podía ser de otra manera y del gran activo económico que representa para la región, desde el punto de vista de la capacidad ejecutiva. Si tenemos aquí en el Plan, un

desarrollo bastante elaborado de cómo es la demanda de la náutica, como ha ido yendo a lo largo del tiempo. Y efectivamente confirma estas conversaciones que muchas veces tenemos – digamos– sin que sea una muestra totalmente representativa. Pero que cuando se ve amparado por un estudio económico y social que va con encuestas, porque aquí hay encuestas para hacer esto; no solamente es un estudio económico y de cifras, sino que se ha ido a la calle y se ha contratado al mismo tiempo gente que ha ido haciendo las preguntas que deben hacerse no solamente para sacar información de los libros.

Por lo tanto, me alegro mucho de que coincida con el planteamiento.

Y también que el análisis de las relaciones puerto-ciudad, se contemplen como algo importante. Por ejemplo, la dotación de aparcamientos; efectivamente, no solamente el que tenemos, sino que van a ir ligados algunas de ellas a aparcamientos: San Vicente de la Barquera, tendremos que pensar en un aparcamiento ligado al Plan, o al Puerto; porque puede ir allí, o puede ir a otro lado. Pero estamos pensando en dotaciones para la ciudad.

Lo mismo que en Santoña. Ya se hizo uno, pero también se está pensando en este tipo de dotaciones para la ciudad. Lo cual, yo creo que es un aspecto bastante relevante.

Por supuesto como es relevante e interesante, el tema de los puntos limpios, que esta dentro de su apartado. Pertenece, además, a una red de puertos limpios, que es un programa nacional donde participa nuestra Comunidad Autónoma.

O sea que me alegro mucho de que estemos de acuerdo sobre todo en el análisis político global, que es lo que este portavoz ha hecho, y realmente cuando entramos en detalle hay unas cuestiones muy técnicas que es muy difícil rebatir. Porque yo no puedo pensar que los diputados puedan profundizar ni tener la formación de alguien que vive todos los días este mundo.

Pero, este análisis político de cómo evoluciona el sector pesquero y cómo evoluciona la demanda histórica de atraques, pues me ha parecido muy interesante.

Por lo tanto, le agradezco este apoyo.

Y por supuesto que cuando tengamos esta posibilidad de estos tres días que hay para presentar unas proposiciones de resolución, que no tienen que afectar al Plan, porque el Plan es un Plan en el cual el Parlamento debe pronunciarse sencillamente y el Gobierno aprobarlo por Decreto.

Pero sí vamos a tener ocasión de oír este pronunciamiento y recogerlo, por supuesto, como una proposición o como una propuesta.

Y como ya he dicho al principio, con mucha

probabilidad de que todo lo razonable se pueda recoger, y muy probablemente en la primera revisión del Plan, que es muy cercana.

La programación es difícil, porque en este tipo de obras, ya sabemos cuáles son los ritmos. Aprovecho para decirle al Portavoz del Grupo Popular que los ritmos de la obra pública son unos ritmos muy largos. Los periodos en que se manejan las obras públicas no son de un año ni de dos. Desde que se empiezan los proyectos se redactan y se licitan las obras, pasan mucho tiempo.

Pero en materia de puertos más aún. En materia de puertos es más compleja aún la tramitación. O sea que hay que tener en cuenta a la hora de estudiar cómo va el Plan y cómo se va invirtiendo, cuáles son los ritmos de la obra pública.

Porque yo entiendo que la gente en general cuando se le anuncia algo, pues, inmediatamente lo quiere ver al día siguiente. No al día siguiente pero en muy pocos meses.

En relación al Partido Regionalista, me alegra coincidir mucho en cómo engloba la importancia general del Plan, dentro de lo que es Cantabria. Y el análisis que hace del arraigo del sector pesquero dentro de las tradiciones y dentro de la idiosincrasia de Cantabria, que es algo que hemos tenido muy en cuenta. Siempre lo hemos tenido en cuenta.

Y sabemos también que hay inversiones que estrictamente no son económicamente rentables. Somos todos conscientes de que a veces el construir una lonja nueva o renovar todos los carros varaderos para su influencia en el Producto Interior Bruto, o en la riqueza que genera, pues, a veces no es económicamente rentable si fuera un particular.

Pero yo creo que el Gobierno de Cantabria tiene que pensar en otras cosas. Tiene que pensar que la pesca es la tradición, que nuestros productos pesqueros nos dan aparte de algo de dinero, pues, nos dan una personalidad, una fama. No hay que pensar que cuando el Presidente Revilla habla de las anchoas por ahí no solamente es para potenciar a las fábricas de anchoas, que lo es, sino también un poco para añadir factores que nos identifican.

Yo creo que la mar nos identifica como pueblo. Por lo tanto es un análisis que me alegra mucho oír por parte de los portavoces.

Lo mismo que me alegra pensar que aquí hemos puesto sentido común. Porque yo creo que esto es obvio que aquí no es tan extraño encontrarse gobiernos o administraciones que tiren por la borda actuaciones anteriores, empiecen otras nuevas sin pensar si quiera en la legislación.

El respeto a la legislación, al medio ambiente, estamos viendo que hay sitios en donde no se respeta. O sea, que aquí este equilibrio de respetarlo, por fortuna, en Cantabria por todos los Grupos está muy apoyado.

Y nadie nos dice "tirar para delante", hablando de una manera coloquial, y dejar de lado a los ecologistas y hacer esto aquí y esto allí que es donde hay que hacerlo.

Esto no es tan extraño. Porque se oye por la calle, también hay algunas personas..., pero yo creo que aquí ya hemos asimilado todos que hay que respetar el paisaje y que hay que respetar los lugares. Y dentro de lo que es a veces la ponderación, a veces hay que ponerse a criticar (....).

Pero, como conjunto todos hemos asumido esto ya. Y esta asunción del respeto, y de cómo hay que adaptarse, y ser muy riguroso, a mí me alegra que todo el mundo lo comparta.

Y por eso, cuando hemos dicho que nos vamos a centrar en poblaciones existentes vamos a hacerlo en entornos donde ya haya puerto.

Hay algo, que también hay que pensar.

Nunca se ha pensado en un Plan de Puertos que sirva de cobertura a especulación. Ni hemos pensado en un Plan de Puertos que sirva de cobertura a la creación de grandes urbanizaciones en sitios que a lo mejor, ahora mismo, están vírgenes, y a lo.. se construiría. Te pueden presentar un gran proyecto en donde sacrificas unos valores, pero dices, vamos a hacer un Plan de Puertos, y vamos a hacer pues 5.000 viviendas. Porque esto lo estamos viendo en muchos sitios. O sea que, no hay que digamos, que pensar que no podía ser de otra manera. Porque hay gobiernos que sí pueden ser de otra manera, y Grupos Parlamentarios.

No lo digo por el Partido Popular, que en este caso le veo totalmente de acuerdo con nuestros principios, con nuestros criterios, y por lo menos no he oído ninguna crítica en ese sentido. Creo que el Partido Popular aquí comparte con nosotros, todas estas cuestiones.

Y, pero yo aquí, vamos a ver, creo que hay algo que hay que recalcar. Esto también es una planificación. Esto es una planificación. Hay que adaptarse. Hay posibles cambios. Los proyectos, los proyectos no son absolutamente definitivos, salvo alguno. Y esto lo digo por el caso de que, yo creo, que han planteado, el tema de San Vicente de la Barquera.

El Gobierno ha planteado un puerto en el ámbito de San Vicente. Y el Gobierno apuesta por el puerto interior de San Vicente. Y en el Plan se dice que hay que hacer un puerto ahí, y que se presenta éste como favorito.

Pero hay una alternativa, que no se descarta porque estaba. Por eso, lo que he querido decir yo es que la Dirección General de Puertos nos ha dicho que cuando hagamos el proyecto y cuando esto, que no dejemos de plantear la alternativa exterior. ¿De acuerdo?.

Porque este Plan, pues, ha tenido una tramitación ambiental, pero no quiere decir que haya otras tramitaciones posteriores. Hay unas tramitaciones de cada proyecto, donde, además, van a tener participación también los ayuntamientos.

O sea, que esto hay que tenerlo en cuenta.

Y para finalizar con lo que decía el Partido Regionalista, pues, me alegra mucho que esté de acuerdo con los plazos, porque ya he aprovechado, porque hay que analizarlos, uno por uno. Y hay que ver como los plazos se han ido cumpliendo, prácticamente en la mejor medida posible. En todo en lo que estaba en nuestras manos, no hemos podido ir más rápido.

Lo que ocurre es que la legislación inicialmente, pues, planteó algo que luego resultó incoherente. La necesidad del Plan en un año, pues, se vio que era totalmente, pues, imposible.

Bien, y centrándome ahora ya en el Partido Popular, pues la verdad, es que me ha sorprendido un poco, su intervención. No por la crítica en sí, que admito las críticas, sino por el enfoque de la crítica.

Realmente, creo que no tiene nada que ver lo que nos ha dicho, con el Ente Público Empresarial de Puertos, porque eso ni ha retrasado nada, ni significa nada en el antecedente del Plan de Puertos.

O sea, el Ente Público ha recogido unas determinadas competencias, sigue actuando sin ningún retraso, y sí es verdad que la Ley, en la Ley, hubo una incoherencia en la cual, pues realmente, hay que reconocer que se coló un párrafo muy drástico, pero no viene a cuento ahora recordarlo. Habría que haberlo dicho en su momento, pero no sé. No le veo la relación con el Plan de Puertos, como antecedente, porque el Plan, era el Plan, el Ente Público no intervenía para nada.

Se hacía el Plan del Puertos y entonces, la verdad, es que no le veo. No acabo de entender realmente, y se lo digo sinceramente, esa improvisación que tiene que ver con un párrafo en el preámbulo que dijera que no es necesario crear un Ente Público y luego, realmente, después de analizarlo, se llegó a la conclusión de que sí era muy conveniente. Y por eso se modificó la Ley, y bien. Y es que yo ni me podía acordar de que había aquello. Me lo ha recordado. Y creo que además con gran disgusto, cuando descubrimos lo que había en el preámbulo, y nos dimos cuenta realmente de ello. Pero, pero, lo importante en las leyes, no es el preámbulo, es el articulado. Y yo creo que...

Pero, entonces, realmente, Sr. Portavoz, creo que ese enfoque para criticar el Plan de Puertos, yo creo que no es el adecuado.

Y luego, en cuanto a los plazos, también, creo que usted aquí, está acusando al Gobierno de un incumplimiento de plazos, de una ineficiencia, y de

una ineficacia, que se puede contrastar que no tiene nada que ver con la realidad. No tiene nada que ver.

Yo creo que, y si quiere le puedo volver a repasar, y verá como hay unos plazos inevitables en contratar una asistencia técnica, en redactarlo, en someterlo a informaciones públicas y en fin estos dos antecedentes creo que no son muy afortunados para la crítica.

En cuanto a la segunda parte de sus críticas y esas dudas pues se las puedo aclarar, las obras que se están haciendo, sí están adaptadas al Plan, las grandes obras provenían de antes del Plan porque ya habían empezado. Pero tenga en cuenta una cosa, el Plan se empezó a redactar en el año 2005, o sea que durante el año 2005 nosotros ya estábamos viendo cuáles eran las necesidades, cuáles eran las obras, cuáles eran los proyectos porque iban avanzando y entonces todas las inversiones están adaptadas a lo que está en el Plan, es decir que aquí no va a haber incoherencias con el Plan.

Esto es algo que si tiene usted la duda de decir aquí hemos hecho lo que hemos querido fuera de Plan, no es así, aquí hemos sido absolutamente transparentes y se han ido incluyendo pues las obras que estaban planificándose al mismo tiempo, pero tampoco se podía hacer una paralización de la actividad, sobre todo en temas como lo que son la conservación, lo que es el mantenimiento, las dotaciones que son necesarias para el sector pesquero. Y aquí le recuerdo otra vez los ritmos de la obra pública, si usted tiene ahí todo verá que han ido en un escenario pues totalmente razonable.

Y la solicitud de urgencia pues también tiene su lógica, pues lógicamente el Gobierno que quiere tener el Plan aprobado cuanto antes y ve que se va retrasando y cada vez más y que nos coge en un momento en el cual hay una suspensión de sesiones y que va a haber otra a continuación, pues lo que queremos es tener el Plan cuanto antes. Y por eso hemos pedido al Parlamento que hiciera una sesión de urgencia.

Ahora ustedes no han querido, no han pensado que era suficientemente urgente, entonces no nos pueden ahora achacar de más retrasos, si hay retrasos, hay urgencia, entonces ustedes como Grupo Popular tenían que haber apoyado precisamente esa sesión extraordinaria.

Entonces es algo curioso que ustedes nos estén acusando de algo en lo cual son ustedes uno de los causantes de que las cosas que se retrasen, porque era muy fácil haberlo dicho. Por lo tanto yo creo que aquí también hay una incoherencia, lo mismo que hay incoherencia en lo que dice que no hay participación de los ayuntamientos.

Nosotros tenemos con todos los ayuntamientos que tiene puertos un trato pues muy habitual y mayor que con los demás ayuntamientos y todos han tenido su proceso de participación y todos...algunos nos los han dicho formalmente y

otros informalmente y todos han hablado. Pero es que además me dice que teníamos que haber elaborado el Plan de igual a igual, eso es totalmente imposible y totalmente inviable. O sea, no podemos elaborar el Plan de igual a igual; el Plan es un Plan de Gobierno y los ayuntamientos participan pero me ha dicho que teníamos que haberlos metido en el equipo redactor, eso aparte de burocracia, es como la coordinación absoluta.

Cuando dice es que hay que coordinarse, es imposible coordinarse totalmente y nosotros aquí lo que tenemos que hacer es gala de nuestra responsabilidad y ejecutarlo. Y se les ha dado, han tenido oportunidades en su información oficial, en su información pública y en múltiples conversaciones, porque el Director General de Puertos pues tiene un trato mayor y exclusivo con los que tiene puertos y yo también trato con los ayuntamientos.

Y claro a mí ya que me hable del tema de las corporaciones pues también me sorprende mucho porque estaba aprovechando no sé si quiere criticar algunos ayuntamientos que no son de su color político pero no es mi problema. Ni creo que sea causa de esta comparecencia el que un alcalde o un grupo de gobierno dé participación a la oposición, de verdad es que creo que esto no tiene nada que ver.

Y luego también me habla de los escenarios, mire es que los escenarios son todo unos costes que normalmente están compensados, cuando hay un sobrecoste en un tipo de actuación hay un beneficio en otra, no es porque aquí un tipo de gestión sea mucho más cara, la carestía está motivada por la financiación o por otro tipo de ahorros. Pero a la larga nosotros nos hemos decidido por una gestión que es la gestión directa a través del ente público de puertos pero que no impide las concesiones porque yo no sé si hay...lo tiene claro ¿verdad?, no impide concesiones y no impide un sistema de concesiones para aquello que tenga que financiar la iniciativa pública y un sistema de inversión directa para el otro; pero este modelo tiene todo, ventajas e inconvenientes, como cualquier modelo. Y al final, después de un análisis exhaustivo hemos llegado a la conclusión de que éste es el mejor modelo. Pero creo que el escenario económico es el que necesita los tiempos actuales. Porque todos tenemos que tener en cuenta; a usted le gusta criticar la financiación estructurada, pero financiación estructurada es algo, es un instrumento que están utilizando en muchas Comunidades Autónomas, en muchos países, para financiar inversiones necesarias y que el Estado no puede acometer directamente.

Yo estoy convencido que ustedes donde gobiernan también la utilizan. Y si gobernaran aquí también la utilizarían. Lo que ocurre es que a la oposición siempre le gusta poner "chinitas" en el camino, al Gobierno, para ver si la próxima vez hay un cambio de Gobierno.

Pero realmente la financiación estructurada es algo que mientras se pueda nosotros lo recibimos con agrado. Otra cosa es que en algunas ocasiones la

Unión Europea, o algunos organismos digan que ciertos procedimientos puedan hacerse, o no puedan hacerse.

Pero lo importante aquí es hacer cosas para el servicio público. Y nosotros dotamos al servicio público de lo que es para todos con inversiones totalmente públicas. Y lo que es para uso privado, pues con inversiones privadas. Y mediante los mecanismos de concesión, yo creo que estamos encontrando el equilibrio público, privado, en cuanto a la financiación. Independientemente de que todo esto tenga una influencia sobre el desarrollo económico que hay que mantener.

Pero conclusión de todo esto es que el Plan en sí, los programas, los plazos, las inversiones, no son objeto de crítica. Entiendo que comparten de alguna manera la filosofía del Plan. Y sus críticas son más bien de procedimiento, o de algún tipo de cuestionamiento que no es el propio Plan.

Podría haber dicho que teníamos que haber hecho un Plan de 18 puertos y muchos más, o podría haberme dicho que la filosofía del Plan estaba hecha porque no hay que invertir en el sector pesquero. O sea, entiendo que no me cuestiona el Grupo Popular este conjunto.

Así que en ese sentido me siento satisfecho. Y espero que en el Pleno esto se refleje.

Nada más. Muchas gracias.

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

Hay la posibilidad de un turno de réplica, por si los Grupos Parlamentarios quieren hacer uso de él.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Socialista. Por un tiempo máximo de diez minutos y rogando se ajusten a ese tiempo.

EL SR. BERRIOLOPE MUÑECAS: Muchas gracias, Sr. Presidente.

Me parecen diez minutos mucho. Pero bueno, si lo dice el Reglamento, pues bien. Yo, en cualquier caso, no lo voy a utilizar.

Yo, simplemente decir que me ha dado la impresión de que el Partido Popular –y lo digo serenamente- está más o menos de acuerdo con el Plan de Puertos. No he visto ninguna crítica sustancial a lo que es el documento que tenemos encima de la mesa. Y sí algunos elementos colaterales para rellenar una intervención, con toda la legitimidad y con todo el derecho que le atienda al Portavoz de hacerlo. Lo cual no significa que, ¡claro!, cuando entramos en estas dinámicas complejas se suelen cometer alguna cuestión.

No creo que tenga usted mucha experiencia en que el Alcalde someta a toda la Corporación un Plan, en un ámbito que no es de competencia municipal,

donde solo tiene la competencia de consulta y que se lo transmita a toda la Corporación y convoque una especie de asamblea del pueblo para ver si está de acuerdo con la Dirección de Puertos y con el ente público, para decir si el balizaje está bien hecho, si la cercanía de las farolas es la correcta, o cosas de este tipo. Yo no creo que haya muchas experiencias en esto.

Y tampoco creo que el argumento de inflación... Yo creo que este documento está hecho antes de que se conociera la inflación de hace un mes o de hace veinte días. El argumento de la inflación proyectada a cuarenta años tampoco me parece un argumento muy riguroso. Lógicamente cuando se hace se utiliza el dato que hay, y se proyecta en euros, al tiempo que correspondan.

Y luego un tema que ya me parece un poco más interesante, y con esto acabo, que es que no se puede utilizar la transparencia de un documento para hacer interpretaciones que por lo menos siembren duda.

Yo creo que habrá pocos documentos como el Plan de Puertos de Cantabria donde el proponente no se inclina exclusivamente por una fórmula de financiación sino que ofrecen diferentes proyecciones, con diferentes modelos y eso le ha permitido a usted utilizar diferentes variables y diferentes cantidades económicas.

Es un caso absolutamente claro de transparencia; de transparencia, es decir, con este modelo tanto, con este modelo cuanto, con este modelo no se qué, o sea de todas las posibilidades legales que hay lo que hace el Plan es un ejercicio de transparencia y llegan a una conclusión, de acuerdo con otras proyecciones, de acuerdo con las disponibilidades y la tesorería del Gobierno Regional y de acuerdo con las posibilidades de acuerdo con el sector privado, nos inclinamos por este método, pero primero hay un ejercicio de transparencia extraordinariamente importante.

Y si el debate, porque esto sí que me parece que es un debate que afecta a la estructura del Plan de Puertos, si el debate en el Pleno va a ser sobre esto, habrá que explicar otra vez con cierta claridad qué llamamos financiación estructurada, cuales son los métodos de financiación público-privada, etc., yo no creo que los aparcamientos subterráneos de Santander se hayan hecho con recursos propios del ayuntamiento, ni por gestión directa de la Concejalía de Obras, me parece que ha habido concesiones, que hay aprovechamientos por años, etc. No veo ninguna diferencia con alguna de las propuestas que se plantean en la construcción de aparcamientos y de puertos deportivos en el Plan de Puertos.

Por lo tanto, vamos a ser un poco más rigurosos en estas cuestiones y ya que estamos hablando de otras Comunidades Autónomas, podíamos hablar incluso de cómo financian hospitales, estamos hablando de que aquí, en la capital de Cantabria, se utiliza este método para

hacer obras de muy parecida significación urbanística.

Por lo tanto, yo creo que se puede llegar a la conclusión de que en el fondo el Partido Popular no plantea discrepancias al Plan de Puertos, me parece lógico, incluso es de agradecer porque se podrían buscar 50.000 pegas en el afán de buscarlas y ha planteado una intervención pues cortés, como es usted habitualmente, que también es de agradecer; pero estamos todos de acuerdo en el Plan. Y no me cambien de aquí al día del Pleno para romper este asunto, porque la crítica de hoy es asumible pero me parece que lo tiene muy difícil para ingeniarse una alternativa.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Diputado. Por su brevedad.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentarios Regionalista.

EL SR. DE LA SIERRA GONZÁLEZ: Bien pues por nuestra parte, efectivamente, yo creo que dejé claro en la intervención que por una parte admitíamos la crítica, que nos parece muy bien, incluso, bueno incluso no, parece necesaria, pero no nos parece bien la crítica demagógica.

La verdad es que estoy un poco de acuerdo con el Portavoz que lo que ha faltado es la crítica ¿no?.

Además hay cosas que sí que me gustaría un poquitín precisar, el tema del Preámbulo de la Ley de Puertos, el Preámbulo que dice que no es necesaria una entidad empresarial "Puertos de Cantabria", Preámbulo que aprobaron ustedes, es decir, que no pusieron ninguna objeción y dice, no es que no estábamos de acuerdo con la creación de la entidad.

Bueno, pues mire usted lo que dice su Portavoz el día que debatimos la Ley de Puertos de Cantabria, "como ustedes saben esta ley es una Ley por la que se crea la entidad pública entidad pública empresarial de Puertos de Cantabria, en la que mi Grupo ha defendido desde el principio que puede tener sentido la creación de una figura de estas características, aprovechando la experiencia que hay en otras Comunidades Autónomas, que tienen mar y tienen puerto y que todas ellas tiene entidades de esas características".

Es más hicieron enmiendas a las que llegamos de acuerdo en el 90 por ciento. Aquí la crítica en vez de crítica es autocrítica, porque es usted mismo el que aprueba el preámbulo y luego el que aprueba la creación de la entidad Puertos de Cantabria, aunque al final la votación final no estuvieran de acuerdo.

De manera que en ese sentido yo creo que hay que tener un poquitín más de memoria. ¿Qué pasó?, pues que en un primer momento, en el Preámbulo se dijo que no parecía oportuno y posteriormente a los

(...) se vio, que bueno que era un instrumento necesario y ustedes y nosotros modificamos aquel criterio del Preámbulo, de manera que es autocrítica. También me ha parecido muy oportuna.

No ha hablado de la Ley de Puertos, ha hablado de procedimientos, del sexo de los ángeles, etc. Pero sí que hay una cuestión muy importante en el tema de los ayuntamientos, la tramitación y la participación de los ayuntamientos ha sido por consenso.

En una enmienda que debatimos con el Sr. Vélez, que en aquel momento era Portavoz del Grupo Popular, y toda la tramitación del Plan de Puertos, llegamos a un consenso, modificamos para que tuviera más participación los ayuntamientos y llegamos a un acuerdo. Ahora le parece mal, hay que ser un poco consecuente, cuando hay que se consecuentemente y cuando hay que hacer los planteamientos es cuando se aprueba la Ley.

Si usted está de acuerdo con ese procedimiento, no puede venir ahora diciendo que es que el procedimiento le parece inoportuno, lo mismo que lo de la intervención que tiene poco con 15 minutos, que el reglamento lo hemos aprobado por unanimidad, que tendrá que ver no, cuando se aprueban las intervenciones, serenos, sensatos, decimos cuánto es para esta presentación del plan, quince minutos cada uno, ¿qué os parece?, perfecto; lo que no vale es luego venir aquí, decir, no, es que aquello que dije hoy me parece mal. Hay que ser un poco más que coherente Sr. Diputado. Lo mismo que el tema de la concesión.

Bueno, abundo en los argumentos que ha dado el Portavoz del Grupo Socialista, pero es que aquí está la ley de Puertos, la gestión indirecta y el acuerdo de ustedes en la forma de gestión por concesión, artículo 34.

Pero es más, incluyeron una enmienda al artículo 20, para la gestión indirecta de servicios portuarios, en la que (...) que ampliaban en muchísimo más las posibilidades de concesión del Gobierno y que no llegamos a el acuerdo en ella, a pesar que cedimos bastante y precisamente por eso no votaron ustedes el plan, porque no aprobaron esa enmienda que era de más concesiones. ¿Por qué?, porque en aquél momento estaban pensando ustedes en una serie de personas, o en una serie de entidades que lógicamente tenían interés en participar y en adjudicarse concesiones portuarias.

No puede tener usted este mensaje total y absolutamente contradictorio.

Y por cierto, se ha dicho que esto le recuerda la actuación del Gobierno en carreteras. Sr. Consejero, desde el punto de vista del Grupo Regionalista, ojalá tenga usted un éxito en el Plan de Puertos como ha tenido el Gobierno en el Plan de Carreteras.

Si los ciudadanos, en el 2013, tienen una percepción de los puertos de Cantabria tan favorable como tienen en este momento de nuestras carreteras regionales, habrá tenido usted un éxito espectacular como ha tenido en el Programa de Carreteras.

Y en ese sentido, sí que quería decir una cuestión. Efectivamente, el entorno de la mar tiene este arraigo y esta tradición pesquera, pero no olvidemos que también tiene un arraigo y una tradición pesquera deportiva. Es decir, el deporte de la vela y el deporte náutico en Cantabria tiene una tradición extraordinaria, las traineras, etc.

Y también tiene una tradición recreativa los chinchorros y la filosofía de los ciudadanos de Santander, de Castro Urdiales, de Laredo, de cogerse su chinchorro, su barcuco, salir a la mar, coger unos maganos. O simplemente ir a pasear. Ésa es otra de las tradiciones. Y yo creo que en ese sentido, toda esta actividad que se vincula a la mar tiene el componente económico, tiene el componente de protección, tiene el componente de desarrollo, pero tiene ese componente tradicional y de forma de vida que usted ha visto y que nos parece muy importante.

Y finalmente –finalizo ya- en el tema de plazos lo ha dicho muy bien. Yo creo sinceramente que se han cumplido los plazos muy bien. –Insisto- Si de alguna manera se ha tenido un plazo más allá de lo que establecía la Ley de Puertos ha sido, en primer lugar, por el rigor con que se ha planteado el análisis medioambiental, tanto la memoria ambiental como el informe de sostenibilidad, como el dar participación. A mí me parece que es un ejemplo de tramitación, que ha sido más de lo previsto, efectivamente yo creo que calculamos mal en su día, era imposible, pero en todo caso en la alternativa, me inclino por tener claro que no se agrede al medio ambiente y dar participación a todos.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias Sr. Diputado, también por su brevedad.

Tiene la palabra...

EL SR. ALBALÁ BOLADO: Gracias Sr. Presidente, gracias.

Gracias Sr. Consejero por algunas de sus respuestas en esa segunda intervención.

En cualquier caso también es demagogia intentar retorcer las palabras ajenas, no basta con tachar de demagogo al que tenemos enfrente sino que con nuestras argumentaciones a veces intentamos trasladar la impresión de que el demagogo que tenemos delante ha dicho tales o cuales cosas que no ha dicho.

En primer lugar, y porque lo han mencionado los tres, el Consejero y los dos Portavoces y eso me hace sospechar que me he debido explicar muy mal, con la concesión de obra pública.

En cualquier caso cuando tengamos a disposición el Diario de Sesiones, verán que en mi intervención yo sí he defendido la concesión de obra pública, ¡cómo no!, a la cual he calificado como lógica, razonable, inevitable, no sé, no sé que calificativos le dí pero claro por supuesto, en ningún momento en mi intervención he dicho que no a la concesión de obra pública.

El Puerto de Laredo sesenta y tantos millones de pesetas, aparcamientos...pues claro las obras singulares claro que habrá que hacerlas por ese procedimiento que yo no he descartado en mi intervención ni he criticado tan siquiera, pero como lo han mencionado al menos los dos Portavoces, lo empiezo dejando claro para que no se nos malinterprete.

Lo que yo he dicho sobre la concesión de obra pública es lo siguiente, exactamente, y si no me han entendido, les pido perdón porque me habré explicado –digo- terriblemente mal.

Cuando estaba comparando los costes que lleva implícita cada una de las fórmulas desarrolladas en el estudio, he dicho que el modelo de gestión directa a través de la entidad pública empresarial Puertos de Cantabria, conlleva unos sobrecostes netos en euros constantes del 2006, de 179 millones de euros. A lo que he dicho, ahora bien, si tenemos en cuenta que a lo mejor podríamos discutir de la inflación y si tenemos en cuenta que no todo el proceso inversor va a ser puro a través de gestión directa de la entidad, sino que va a haber concesión de obra pública, eso todavía encarece más los costes del escenario.

Es decir, no va a haber una gestión neta, pura y dura, a través de la entidad, sino que va a haber concesión de obra pública. Va a haber lógicamente un modelo de híbrido; ¡claro!. Por tanto, los 179 millones de sobre coste, si es la entidad pública la que lleva el timón de todo el proceso, y serán más de 179, ¡claro!, se va encareciendo en función de que haya más concesión de obra pública; porque lo dice el estudio, no porque lo diga yo.

El escenario más caro de los aquí evaluados sería si todo el proceso fuese a través de concesión de obra pública, puro y duro.

Bueno, pues como ni va a ser esto, ni va a ser el escenario de los 179 millones de carestía a través de la entidad, sino que va a ser un modelo híbrido, es donde yo dije: el sobrecoste va a ser superior. ¡Claro!. Porque la concesión de obra pública contará, para estimar sus precios, el coste de las infraestructuras, la inflación, la financiación, el beneficio empresarial. ¡Claro!, algunas cosas que no existen cuando no estamos hablando de concesión de obra pública.

Me interesaba dejar eso claro. Nadie puede afirmar aquí que mi Grupo Parlamentario se haya pronunciado, total y absolutamente... –caramba, estoy empleando las palabras: total y absolutamente,

como el preámbulo de la Ley de Puertos, por cierto nadie puede decir que mi Grupo, en algún momento se ha pronunciado total y absolutamente en contra de la financiación a través de concesión de obra pública. Eso no es así, dígalo quien lo diga. Dígalo quien lo diga, Sr. Berriolope. Dígalo quien lo diga.

Que el retraso no es imputable al Gobierno de Cantabria. Bueno, no solo es imputable al Gobierno de Cantabria; no solo. Pero mire, Sr. Consejero, usted decía: es que algunas de sus críticas no vienen a cuento, o no las entiendo –dijo usted- Pues igual es que no las entiende.

Lo que yo sí he dicho es que parte del retraso, a lo mejor se debe a lo que yo he calificado de improvisación y contradicción, en el origen, en el momento cero de la vida de la gestión del Plan. Eso es lo que he dicho.

No que si es absolutamente innecesaria, pero luego no porque creamos la entidad... No he dicho que a eso se debe el retraso. En cualquier caso, recuérdese que la entidad se crea –lo voy a decir de memoria y, por tanto, me pueden corregir si me equivoco- un año y diez meses después de aprobarse el Plan de Puertos; después de aprobarse.

En cualquier caso, yo no he imputado el retraso a esa improvisación-contradicción, o incluso a lo que he calificado de cómica contradicción. Sí, Sr. De la Sierra. Porque usted dice: ustedes aprobaron la Ley de Puertos y estuvieron en un “trís” de aprobar la Ley de creación de la entidad. Sí.

Pero ¿a que no votamos que sí a aquella Ley de Acompañamiento que introdujo en la Ley de Puertos, a través de la adicional tercera, el permiso para el Gobierno de Cantabria de crear la entidad?

Miren, no era responsabilidad nuestra, la redacción, ni la votamos, de la Ley de Acompañamiento.

Y como de las cientos y cientos de enmiendas que se presentan anualmente en este Parlamento, a los Presupuestos; ustedes no aprueban ninguna; no digo, no digo que hubiese una enmienda para modificar ese preámbulo. Pero igual no habría que modificarle. Estoy casi seguro que en la próxima Ley de Acompañamiento ustedes estarán reformando ese preámbulo, que no deja de plantear una cómica contradicción, por lo menos reconozcánmelo. ¡Hombre!. Por lo menos, reconozcanlo.

Sí, es verdad. Porque parece que también lo han planteado los tres que han intervenido. Sí es verdad. Si nosotros nos mostramos de acuerdo con la filosofía del Plan.

A ver, no podemos dejar que los puertos de Cantabria se nos hundan -valga el vocablo-. No podemos limitarnos a mantener los ladrillos para que tenga un aspecto más o menos dignos. Hay que apostar por los puertos de Cantabria, porque eso es estar apostando por mucho más que por el sector

pesquero. Que también, pero por mucho más.

Estaremos apostando por el sector turístico, Sr. Berriolope, al que usted ha dado tanta importancia en su intervención. Por cierto, que decía usted - permítanme la digresión- decía usted que alguien le pregunta: ¿pero cómo se consigue un atraque en Cantabria?.

Muy fácil. ¡Hombre!, Puede que le cueste buscarlo, ¿Pero cómo se encuentra? Pagando un quinientos y pico por ciento más de tarifas que el año anterior. Vaya advirtiéndole de esa circunstancia. En el pico mas alto, en el caso mas extremo, pero el ciento y muchos por ciento mas que el año anterior en el resto de los casos.

Recuerde que también intentamos en su momento reflexionar a través de una enmienda sobre esa cuestión. Y ustedes, PSOE y PRC, Grupo Socialista-Grupo Regionalista, a coro, votaron que no.

Luego, si le vuelven a preguntar que dónde están los atraques, diga: en ese sitio que cuesta un quinientos por ciento más, quinientos y pico más que el año anterior. ¡Fíjese!.

Y usted -y estoy de acuerdo- usted dice que no solamente estamos hablando aquí del sector pesquero, sino también del sector turístico. Y en su conjunto del desarrollo económico de nuestra Comunidad.

El Consejero dio una cifras que también aparecen en el estudio muy apreciables. ¿Cuál es el retorno, si puede hablarse en esos términos, de cada unidad monetaria que se invierte en el Plan? Es verdad, eso es favorable. El saldo es favorable.

Gracias, en buena medida, al sector turístico, al que ustedes maltratan con las tarifas; pero bueno, le vamos a conseguir esos atraques para que usted no tenga dolor de cabeza, a la hora de responder a esas preguntas.

¡Hombre, Sr. Berriolope! No me puede usted decir que en mi intervención yo he sugerido ninguna asamblea en cada uno de esos siete pueblos, calificados los puertos de estratégicos, para que el Alcalde haga llegar a los vecinos... No, no, no. Mire, si en política está todo inventado. En la Administración Local esta todo inventado. Porque el Alcalde manda a un conjunto de concejales, a un conjunto de grupos municipales que representan al pueblo.

Yo no decía que los Alcaldes de esos seis pueblos deberían haber convocado asambleas ciudadanas. No, no, no. Mire, mucho mas fácil, todo inventado.

El Alcalde da traslado a los grupos municipales de la oposición, o no. Y estos grupos ya se encargarán de administrar la información frente a los ciudadanos que les han elegido como gusten. Acertadamente, o no; pero como gusten. Eso es

democracia.

No los seis casos de esos seis ayuntamientos que el Alcalde-Presidente de la Corporación ha recibido el estudio, lo han guardado en el cajón y no han dado ni siquiera traslado de la información, ni siquiera a los representantes del pueblo soberano. Es decir, a los grupos municipales. Eso es lo que ha pasado. No pido asambleas populares. Pido que la Consejería -que es verdad, tiene razón el Sr. Consejero- no puede trabajar -era una expresión coloquial- de igual a igual con los ayuntamientos, pero si a lo mejor de forma más cercana.

De modo que sí que hubiese garantizado, que yo creo que era una responsabilidad de la Administración Regional, si hubiese garantizado participación real. Participación real, que no ha garantizado, o no se ha tomado la molestia en garantizar.

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

EL SR. ABALÁ BOLADO: Voy finalizando. Se lo prometo, Sr. Presidente.

En cualquier caso, el Sr. Consejero sí que ha tenido reuniones con grupos municipales o representantes de grupos municipales de algunos ayuntamientos.

¿Se estaba preocupando en ese momento de dotar de transparencia y de conocimiento a la información contenida en el Plan?. Tal vez, sí. Pero, Sr. Consejero, lo podía haber hecho con todos, para así garantizar esa transparencia. Y eso no fue así.

Termino, con algo que no viene a cuento, Sr. de la Sierra. ¿Hasta cuándo van a decir que cuando yo me quejo -entre comillas y con buena intención de los quince minutos- "pues ustedes han tenido la culpa, porque ustedes han aprobado el Reglamento"?

¿Qué tendrá que ver las churras con la merinas? El Reglamento puede estar aprobado por unanimidad y sentir al mismo tiempo yo que quince minutos son pocos para explicar. Pero ya sé que lo hemos aprobado. Si eso no viene al cuento, Sr. de la Sierra, muchas veces entiendo que tienen que emplear argumentos tan peregrinos para -le hurto sus palabras Sr. Berriolope- para rellenar sus intervenciones.

Muchas gracias, Sr. Presidente, por su bondad.

EL SR. PRESIDENTE (Fernández Fernández): Gracias.

Hay un turno por parte del Gobierno, máximo de treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Mazón Ramos): Muchas gracias.

Creo que podemos añadir poco después de

estas intervenciones.

Bueno sí brevemente hacer dos comentarios, porque creo que el Portavoz del Grupo Popular ha aprovechado aquí para hacer alguna crítica también que no es del Plan, como el tema de las tarifas, esos quinientos por ciento lo tendré que ver porque creo que no será fácil de encontrar. Pero en algunos casos subir de 12 euros un ataque a 24 es el cien por cien; pero 12 euros es algo que realmente no se puede..., lo estamos pagando todos y hay que igualarlo un poco a los costes y también hay que ver la comparación con otras Comunidades Autónomas y con otros casos.

Pero de todo lo que ha dicho ahora, yo creo que no merece la pena el seguir hablando de lo del Preámbulo, las contradicciones, etc... Y en el tema de la concesión, yo creo que estamos de acuerdo.

Pero quiero decirle una cosa, el que gestione la entidad pública de puertos no cuesta ni un duro más que si lo gestionara el Gobierno directamente. No, no, ni un duro más; la entidad pública de puertos, tiene los mismos procesos de gestión directamente.

No creo que lo pueda decir exactamente, lo voy a repasar. Pero la entidad pública empresarial funciona prácticamente como un servicio propio del Gobierno, o sea, no tiene más costes, no le cuesta más al Gobierno nada. De hecho es una entidad que no tiene -dijamos- afán de beneficio pero que tiene una gestión empresarial en la cabeza. Lo podemos comprobar pero no tiene nada que ver.

Mire, lo que sí le quiero decir es en el tema de los ayuntamientos y la participación, que parece que lo ha resaltado nuevamente. Los ayuntamientos no solamente han hablado ahora sino que en cada proyecto, nosotros les remitimos los proyectos y nos sugieren cosas y en muchas ocasiones las admitimos, sobre todo cuando tienen relación con la trama urbana, es decir, discutimos hasta el color de las farolas.

O sea que no puede decir que los ayuntamientos no tengan nada de participación. Pero en la elaboración del Plan de Puertos que usted ha vuelto a repetir, yo creo que lo mejor no nos lleva nada más que un minuto, que es repasar ayuntamiento por ayuntamiento.

Empecemos por Castro Urdiales, hemos tenido un contacto tremendo de participación, ni se lo cuento. En Laredo ha pasado exactamente lo mismo, con una Corporación no solamente que lo conocía sino que urgiendo, apoyando, empujando.

En el tema de Colindres, yo he estado continuamente con el alcalde y con los Grupos, con todos los Grupos, los del PRC y con los del PP, muchas veces allí hablando del Plan y de los ataques y de la distribución.

Seguimos con Santoña, pues nosotros es que prácticamente hemos estado con todos así de veces, con los ayuntamientos discutiendo hasta la lonja, discutiendo hasta el paseo del Pasaje, haciendo, incluso colaborando decir: vosotros el pasaje lo hacéis hasta aquí de estas características y la parte del puerto la continuamos con el modelo.

O sea, conocen perfectamente, pero es que voy a seguir porque no son tantos; llevamos cuatro. En Suances, hemos estado continuamente y seguimos buscando alternativas para el Plan.

Comillas, exactamente lo mismo, estamos en permanente contacto con la Corporación y con la alcaldesa al frente. Y en San Vicente, que precisamente es el que usted pone de ejemplo, pues pregúntele al alcalde si no hemos hablado muchas veces, y además tenemos una sintonía total; de hecho le podría decir hasta que en este caso, no todos los Grupos, incluso los nuestros nos apoyaban inicialmente cuando decidimos cambiar de ubicación. O sea que esto se lo puedo decir.

Por lo tanto, no van a hablar genéricamente sino que vamos ahora a concretarlo. Bueno pues concretemos, los siete ayuntamientos uno por uno, todos han tenido ocasión de participar y todos lo conocen perfectamente y todos están deseando que se apruebe cuanto antes.

Entonces el tema de las tarifas, para acabar, es una ley además, una ley que hay que seguir y que está aprobada por el Parlamento, que es el soberano, por lo tanto, nosotros en estos momentos ya no nos queda más remedio que aplicarla y pensar que ha salido todo muy bien, que era lo que nosotros pretendíamos, igualar, intentar acercar los costes a un sistema racional.

Miren no se puede pagar lo mismo por un barco de seis metros que por uno de doce, ¿está de acuerdo, no?. Bien de acuerdo, no se pueden regalar inversiones de millones y millones a un particular para que utilice un barco pues durante toda la vida.

Bien pues habrá que buscar ese equilibrio, eso es lo que estamos haciendo.

Nada más y muchas gracias.

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

Y antes de finalizar, informar a los Grupos que se abre un plazo de tres días para la presentación en el Registro de la Cámara de Propuestas de Resolución, que serán debatidas en el Pleno de la Cámara.

Y dicho plazo concluirá el próximo 24 de marzo, lunes, a las 14 horas.

Gracias a todos.

(Finaliza la sesión a las doce horas y veintiún minutos)



## **DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA**

Edición y suscripciones: Servicio de Publicaciones. Parlamento de Cantabria. C/ Alta, 31-33  
39008 – SANTANDER. Suscripción anual: 36,06 euros. (I.V.A. incluido). Depósito Legal: SA-8-1983  
Dirección en Internet: [HTTP://WWW.PARLAMENTO-CANTABRIA.ES](http://www.parlamento-cantabria.es)