



SESIÓN PLENARIA

03.- Interpelación N.º 76, relativa a criterios del Presidente del Gobierno en relación con la evolución del Puerto de Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [7L/4100-0076]

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Pasamos al tercer punto del Orden del Día.

LA SRA. BARTOLOMÉ ARCINIEGA: Interpelación N.º 76, relativa a criterios del Presidente del Gobierno en relación con la evolución del puerto de Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Tiene un turno de exposición el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra D. Ignacio Diego.

EL SR. DIEGO PALACIOS: Sr. Palacio, Señorías.

Gracias Sra. Secretaria por recordarme que la interpelación hoy es criterios del ausente Presidente del Gobierno, que si hubiera tenido el respeto que se debe a la Cámara, hoy hubiera pedido el aplazamiento de esta interpelación para contestar por sí mismo, cosa que al parecer carece de él.

Bien, hoy lo que se le trataba de aclarar era precisamente eso, ¿cuáles son los criterios del Presidente del Gobierno, el Sr. Revilla, en relación con la evolución que ha tenido el puerto de Santander en estos últimos años? Una evolución de la que él, personalmente él es el responsable máximo, como lo es de todo, de todo lo que atiende a los intereses de esta Región, entre otras cosas es el responsable máximo -y no pongan cara de sorpresa, porque él es el que nombra a los dos Presidentes del Puerto, que el Puerto ha tenido y miren ustedes que dos éxitos rotundos ha tenido el Sr. Revilla- y hoy, hoy sabemos y lo sabemos además de primera mano, nos lo ha dicho el Sr. Revilla, y además hoy lo sabemos de hace escasas horas, el Sr. Revilla nos ha dicho que el Puerto de Santander hoy, son dos barcos, cuatro veleros y unas cañas; eso es lo que piensa el Sr. Revilla de la evolución en estos siete años del Puerto de Santander.

Pero no pensaba eso en junio de 2005, en junio de 2005 el Sr. Revilla fue a inaugurar parte del muelle de Raos, una obra que el Partido Popular, en una excelente gestión, dejó iniciada y que se empezaron las obras en diciembre de 2002, en diciembre de 2002 recuerde quién estaba en el Gobierno. Y ustedes inauguraron en junio de 2005.

Bien, pues fruto de ese buen trabajo le dio la oportunidad el Sr. Revilla a ir una de las tres veces que ha ido en siete años al Puerto ¿Qué dijo el Sr. Revilla en esa visita al Puerto?, pues dijo: "pronostico muchísimo más futuro al Puerto de Santander"; cuatro cañas, no, cuatro..., dos barcos, cuatro veleros y unas cañas; ése es el futuro que no supo pronosticarle pero que ahora sí lo ha visto de una manera clara.

Dijo también, entrecomillas, textual, "Javier del Olmo pronto nos citará aquí para celebrar la cifra de siete toneladas al año" El Sr. Del Olmo saben ustedes que antes de celebrar ninguna cifra tuvo que salir como salió y no por culpa de nadie, por sus propias irresponsabilidades, por perseguir a trabajadores, por perseguir a trabajadores; grave delito.

Dijo el Sr. Revilla también, "el PEIT de Zapatero incidirá positivamente en el desarrollo del Puerto y además supondrá la ruptura definitiva del aislamiento de Cantabria" Clarividente el Sr. Revilla, como siempre. Fíjense ustedes, hoy el puerto, de aquella manera; el AVE, así como está; la Autovía Dos Mares..., todo eso es el PEIT y poco más o nada más.

Dijo también el Sr. Revilla: "El tráfico marítimo aporta el 17,68 por ciento del PIB regional", hoy el 6,1 del PIB regional. Dijo también el Sr. Revilla, entrecomillado: "El puerto es pieza básica para ponernos a la cabeza de España" ¡Cómo no!, a la cabeza de España, ¿se acuerdan ustedes cuántas cosas íbamos a estar a la cabeza de España?

Pues efectivamente, el Sr. Revilla ha conseguido llevarnos a la cabeza de España en algunas, no muchas, en pocas, pero todas malas para Cantabria. En aquellos peores indicadores ahí estamos a la cabeza de España.

Pues bien, siete años el Sr. Revilla en el incremento de la deuda pública nos ha puesto en siete años en la cabeza de España. Ahí tiene usted un buen ejemplo Sr. Agudo para que siga más callado respetando mi intervención, si es posible.

El Sr. Revilla durante siete años ha hecho lo que usted es incapaz de hacer, por los nervios que ustedes tienen en estos escaños hoy, están evidentemente muy nerviosos, el Sr. Revilla sí lo ha hecho durante siete años, ha estado callado, callando, viendo la evolución del puerto, callado, en silencio, dando visto bueno a todo lo que hacían los dos Presidentes, el Sr. Del Olmo y el Sr. Manrique.



¿Pero qué ha ocurrido en este tiempo en el puerto? Pues se lo voy a contar sucintamente. Las inversiones del Estado se han ido a Gijón, fundamentalmente a Gijón y a todos los demás puertos del norte de España.

El tráfico desciende año tras año, no se ejecutan las inversiones productivas que serían necesarias, vitales para el futuro del puerto. Se pierde el tráfico de coches, se pierde el tráfico de carbón y de clickler que se va a Gijón; se pierden las autopistas del mar, en favor también de Gijón.

Se paralizan las obras imprescindibles como el muelle 9, en el que por cierto, vamos a perder los Fondos de Cohesión con casi certeza.

Y el responsable de todo esto es el Sr. Revilla, sin ninguna duda, nadie lo puede discutir y si no que venga aquí alguien a decir lo contrario. El Sr. Revilla que viendo cómo se sucedían todos estos datos y los acontecimientos, no ha ejercido como Presidente en estos siete años, no ha sabido estar a la altura de las circunstancias, y les voy a dar datos concretos.

Miren ustedes, la suma de las inversiones del Estado en los puertos de Galicia son 986,1 millones de euros; la suma en los dos puertos asturianos, 1.277 millones de euros; la suma en los dos puertos vascos, 378,3 millones de euros. A Santander dicen los presupuestos, 102 millones de euros.

¿Cuál es la verdad? Pues miren la verdad es la siguiente, ojalá hubiera sido así, pero hay un grave inconveniente que el Sr. Revilla conoce o debiera de conocer que es que como todas las inversiones del Estado en Cantabria, no se ejecutan.

¿Y cuál es la ejecución en el Puerto de Santander según datos del Ministerio de Fomento? Pues en el año 2007 el 19,62 por ciento, ni la quinta parte. ¿Y en el 2008?, pues se superaron, menos aún el 17,21 por ciento.

Y el Sr. Revilla ha sido un mal Presidente, el peor Presidente y le juzgará quién le tiene que juzgar que no soy yo, le juzgarán los cántabros y le juzgará la historia que le pondrá en su lugar.

Un mal Presidente, porque le pongo delante de un silogismo bien sencillo: el Sr. Revilla conoció a lo largo de estos siete años todos estos datos que yo les he aportado y alguno más que les voy a dar, porque la Sra. Cortabitarte desde esta tribuna se los ha recordado. Él o no los quiso conocer o no los escuchó; pues bien, si no los conoció es un mal Presidente, indiscutiblemente es un mal Presidente; porque el puerto según dijo él y es cierto, es importantísimo, es vital para nuestra economía. Y si no ejerció su responsabilidad pues es un mal Presidente.

Pero ¿y si el Sr. Revilla conoció los datos y no estuvo a la altura de las circunstancias y no supo actuar en el momento que debía y no supo reaccionar para que el puerto corrigiera su evolución? Pues entonces es un mal Presidente.

Luego, por una causa o por la otra el Sr. Revilla es evidentemente un mal Presidente, el peor Presidente de la historia democrática de Cantabria.

Bien, tiene que saber dos cosas más el Sr. Revilla, que seguro que las sabe pero las quiere omitir, no le interesa. En los puertos del norte de España los socios, los socios del Sr. Revilla, los socialistas, el Sr. Zapatero, el amigo del Sr. Revilla el que le puso en el sillón al Sr. Revilla, él está haciendo inversiones cuantiosísimas en todos los puertos del norte de España, salvo en Santander, como es evidente.

Pues bien, esas inversiones hubieran generado riqueza a corto, a medio y a largo plazo, hubieran generado puestos de trabajo como lo están generando en otras Comunidades Autónomas y no aquí en Cantabria.

Y tiene que saber más cosas, tiene que saber otra cosa muy importante, todos esos puertos tiene en camino un AVE, todos ellos, todos esos puertos del norte de España tiene ya en obras, en camino un AVE.

Y ¿saben ustedes más? ¿Saben con qué se está pagando ese AVE y esos puertos?, con Fondos de Cohesión ¿Les suenan a ustedes eso de Fondos de Cohesión?, pues sí debiera de sonarles porque la Sra. Vicepresidenta del Gobierno, al Sra. Fernández de la Vega vino a Cantabria, en reiteradas ocasiones y prometió y prometió 200 millones de euros de Fondos de Cohesión, y luego nos los ha negado y el Sr. Revilla es cómplice de la Sra. Fernández de la Vega y del Sr. Zapatero al no reclamarle en ningún momento esos imprescindibles 200 millones de euros de Fondos de Cohesión con los que en otras Comunidades Autónomas se ha financiado AVE y puerto y aquí ni AVE, ni puerto, dos barcos, cuatro veleros y unas cañas; ni Autovía del Agua porque la hemos pagado nosotros, luego tampoco ha habido para la Autovía del Agua. Un fraude enorme, un fraude enorme que ha permitido el Sr. Revilla.

¿Quiere que les hable de los resultados económicos del puerto?, son, son una terrible fatalidad para ustedes, para la gestión de ustedes Socialistas y Regionalistas en el puerto. Sr. de la Sierra usted es cómplice por haber estado precisamente y estar todavía en el Consejo de Administración enviado por el Sr. Revilla.



Mire, años 2001, 2002 y 2003 gobernados por el Partido Popular, resultados económicos de la suma de los tres años, 18.027.000 euros.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Un momento Sr. Diputado, un momento.

Un momento Sr. Diputado, por favor guarden silencio.

EL SR. DIEGO PALACIOS: Si pueden ya entiendo yo que hoy que los nervios les afloran.

Dieciocho millones cuarenta y siete mil euros la suma de esos tres años de gestión del Partido Popular.

La suma de los cinco años de gestión del Partido Socialista, sin conocer todavía el año 2009, el cuatro el cinco, el seis, el siete y el ocho, 11.430.000, de media 2,2 millones de euros. Pero ¿saben cuanto ha sido la liquidación del ejercicio 2008?, 682.000 euros y ¿saben cuál va a ser la liquidación del próximo ejercicio?, usted casi seguro que sí Sr. de la Sierra porque está en el Consejo de Administración, pues usted como yo sabemos que va a ser de pérdidas cuantiosas, ésa es la evolución en manos de los Socialistas del puerto.

Yo estoy hablando de cuestiones serias, por favor no frivolicen, esto es tremendamente grave para la economía de Cantabria y ustedes son conscientes de ello pero no han sabido corregirlo...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diputado...

EL SR. DIEGO PALACIO: frenarlo, reenfocarlo.

Sr. Presidente soy consciente de que se me ha acabado el tiempo y termino en unos segundos.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Tiene una segunda intervención después.

EL SR. DIEGO PALACIOS: Sí termino ya le digo.

El Sr. Revilla es un mal Presidente de un Gobierno roto, de un Gobierno roto y el Sr. Revilla es el responsable de este disparate que ustedes han llevado al puerto por su muy mala gestión.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): ,Muchas gracias Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Gobierno, tiene la palabra el Consejero de Industria, D. Juan José Sota.

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdón): Sr. Presidente, Señorías.

Voy a empezar por el final el Sr. Diego desde luego ha demostrado un absoluto desconocimiento del funcionamiento de los puertos españoles, porque el Sr. Diego debería de saber que las entidades portuarias son entidades que se autofinancian y por tanto el motivo en este caso del resultado económico del puerto es en primer lugar y creo que debería de tener esa información, porque algún representante de su Partido está precisamente en el Consejo de Administración, se debe a una política de rebaja de tarifas a los usuarios del puerto por la situación económica general en la que estamos atravesando y por otra parte por las cuantiosas inversiones que el puerto ha hecho y que tiene que autofinanciar y que tiene que autofinanciar. Y ustedes saben que es así como funciona la Autoridad Portuaria.

Es decir, las Autoridades Portuarias, en España, Señorías, se autofinancian. No reciben subvenciones públicas. Y por tanto, lo que usted acaba de decir aquí demuestra un gran desconocimiento sobre el funcionamiento del Puerto de Santander, cosa que yo creía que usted debería de hacer.

Luego vamos a comparar datos de los años en los que han estado ustedes. Pero bueno, yo creo que los voy a decir ya, porque tampoco yo creo que tengamos que esperar mucho.

Habla usted de... bueno a usted, ha hecho aquí unas comparaciones, ha mezclado el AVE. Le diré una cosa, Señoría, el AVE no tiene nada que ver con las mercancías; no tiene nada que ver con las mercancías, Señoría. Porque ustedes lo tienen que saber o deberían de saberlo, que tanto el AVE de Madrid a Sevilla, no es un tren que lleve mercancías; ni el AVE que va a Barcelona es un tren de mercancías, es un tren de viajeros. Por tanto, habría que distinguir en primer lugar eso.

Y en segundo lugar, le diré otros dos datos para marcar claramente las diferencias entre lo que ustedes hicieron en su etapa al frente del Puerto, como ustedes dicen, y la que ha hecho el actual Gobierno.



Miren ustedes, evolución de la inversión en el Puerto de Santander, en los años 2000-2004, que son cuando ustedes estuvieron en el Gobierno. Lo voy a tratar de ver aquí, 2000-2004, inversión total público-privada en el Puerto de Santander 91.575.000 euros. Periodo 2005-2009, inversión público-privada, 158.840.000 euros. Un aumento del 73,46 por ciento de aumento de la inversión público-privada en el Puerto.

Porque usted también sabrá o debería de saber que las inversiones en los puertos del Estado, no solamente son inversiones públicas, sino también inversiones privadas.

Pero vamos a hablar de las comparativas en los puertos. Usted como ha venido aquí a decir que todo es una catástrofe; que resulta que bueno más o menos el Puerto de Santander, pues según usted lo deberíamos prácticamente cerrar. Eso es lo que también decían ustedes cuando hablaban del aeropuerto de Parayas, que era un aeropuerto que no tenía remedio, que había allí cuatro avionetas y resulta que ahora casi tiene un millón de viajeros. Ésa es su capacidad para gestionar las infraestructuras públicas.

Pues le diré que en el periodo de la crisis más aguda, periodo 2008-2009, en estos momentos el Puerto de Santander ha tenido un descenso del 18,52 por ciento. Mientras que el Puerto de Bilbao ha tenido un descenso del 18,32. Y el que usted comparaba de las grandes inversiones, el de Gijón el 24,3 y no digamos el de Avilés, el 19,12 ó el de Pasajes, el 26,28 por ciento de descenso.

Es decir, Señorías, ha errado usted claramente su intención de venir aquí hoy a demostrar que el Puerto de Santander es un puerto dentro de la Cornisa Cantábrica que está en absoluto declive. Si el Puerto de Santander, hiciéramos caso a su aseveración "está en declive", pues cómo no estaría el Puerto de Gijón, el Puerto de Avilés, o el Puerto de Pasajes y está en términos similares al Puerto de Bilbao.

Pero vamos a ver la evolución de tráficos también por periodos. Cuál ha sido en el periodo 2000-2004; usted que hablaba aquí de tráficos; en su etapa de gestión del Puerto de Santander.

Pues bien, en el periodo 2000-2004, el total de tráficos en el Puerto de Santander, sumaron 27.057.031 toneladas. En el periodo 2005-2009, el otro periodo para que sea igualmente digamos comparable, es de 28.538.684 toneladas; es decir, todavía estamos de un 5,48 por ciento por encima. Además, a pesar de haber sufrido -como he dicho- e incorporar ahí el año 2008 y 2009, que precisamente no han sido los mejores años del Puerto de Santander, debido a la crisis económico-financiera.

Por tanto, Señorías, situemos la realidad del Puerto de Santander en la realidad de la Cornisa Cantábrica y además en la realidad del entorno económico en el que estamos viviendo.

Y resulta Señorías que yo creo que a veces nos autoflagelamos, y ustedes son muy dados a ello. Ustedes son siempre muy negativos. Ustedes son siempre el avance de la catástrofe. Claro, a veces sale alguna catástrofe. Cuando llega la catástrofe, dicen: ya lo decía yo. Pero es que ustedes están todos los días anunciando catástrofes para este país y para esta región.

Mire usted lo que decía el otro día el correo español, el pueblo vasco. Decía, "el desafío cántabro". Era vamos, un escrito de un experto económico del País Vasco que empezaba diciendo lo siguiente: "Vizcaya comienza a sentir la competencia de la terminal de ferrys de Santander". Y acababa diciendo, "también existe pugna en el mar...", porque hablaba también de la pugna que mantenemos con el País Vasco respecto al aeropuerto, y es verdad que es una pugna que la mantenemos y que de momento la estamos ganando porque les estamos ganando viajeros.

Pero decía textualmente al final de su artículo que firmaba el Sr. Josu García, el desafío cántabro, decía: "en el mar la pugna también es grande", -decía- "el número de pasajeros de cruceros de lujo que recalaron en Santander en 2009, creció un 112 por ciento, mientras en Bilbao cayó un 21 por ciento".

En lo que al servicio de ferrys se refiere, el Director del Puerto de Santander decía y se felicitaba y citaba a este señor, del líder que está siendo el Puerto de Santander en todo lo que tiene que ver con las rutas cortas que nos comunican con el sur de Inglaterra.

En estos momentos el Puerto de Santander, Señorías, tiene cinco escalas semanales con el sur de Inglaterra, cosa que no tiene ningún otro puerto de la Cornisa Cantábrica, ni siquiera ese que ustedes tanto citan de la autopista del mar con Nantes, de Gijón a Nantes, que creo que es.

Mire usted, ese tipo de tráficos al Puerto de Santander no le interesa porque qué posibilidad, tiene por ejemplo un camión, que es en lo que el Puerto de Santander como plataforma logística se está especializando, de que embarque en Santander y le lleven a Nantes. No, no, lo que tiene que ver es que un camión o la cabeza en este caso tractora del camión, deje la carga en el Puerto de Santander y ese traslado sea en un día a los puertos del norte de Europa, bien al sur



de Inglaterra o bien como está ocurriendo con varias escalas semanales al puerto de Zeebrugge o al puerto de Cuxhaven, que es en el norte de Alemania.

Por tanto esa es la estrategia que está siguiendo el Puerto de Santander, y en esa competencia que existe en los puertos cada vez hay una mayor especialización. Y es evidente que el Puerto de Santander, Señorías, no puede especializarse en aquellos tráficos en los que no es competitivo ¿por qué? Porque detrás de nosotros no se encuentra una actividad industrial como la que puede haber en el País Vasco o en el caso de Asturias, por ejemplo con el carbón o en el caso del País Vasco, con los tráficos de crudo porque tienen refinerías de petróleo.

¿Qué está haciendo el Puerto de Santander? Pues evidentemente especializándose en aquello que es más competitivo, que es un puerto que se está convirtiendo en la mayor plataforma y mejor plataforma logística del norte de España.

Y por tanto que es perfectamente un puerto que comunica con el norte de Europa en prácticamente 24 horas y facilita además, no solamente el tráfico de nuestros barcos y la actividad de nuestro puerto, sino que por ejemplo según los cálculos que hacían en la presentación de la quinta frecuencia semanal del ferry con el sur de Inglaterra, se decían que todas estas operaciones van a detraer unos 25.000 camiones de las carreteras europeas de camiones españoles, con lo que también en eso contribuimos y estamos siguiendo los criterios de la Unión Europea.

Señorías, en estos momentos el Puerto de Santander está haciendo, tiene una actividad de inversión absolutamente importante. Les he dicho cuál es la política que en estos momentos desde el punto de vista estratégico está desarrollando el Puerto de Santander, las autopistas del mar de Santander-Zeebrugge, las autopistas del mar incluso tenemos una con San Petersburgo, la importación de contenedores de Finlandia.

La captación- decía usted de coches- la captación de seis nuevas marcas de vehículos: Peugeot, Citroën, Iveco, Mercedes, BMW y Mini. Yo le aconsejaría al Sr. Diego que visitara más el Puerto, a pesar de que vive cerca tiene un gran desconocimiento de lo que allí ocurre.

Y en el caso Señorías, del desglose de la inversión público privada, pues qué decirles de la inversión importante, importantísima que se está desarrollando en el Puerto de Santander.

Y por cierto termino diciéndole algo porque también se lo podré explicar luego con mayor interés o con más extensión. No hay ninguna dejación de la ampliación del Puerto de Santander, Sr. Diego, no hay ninguna dejación; lo que se está haciendo es garantizar desde el punto de vista medio ambiental que no exista ningún problema posterior, y por tanto luego en mi segunda intervención tendré oportunidad de decirselo.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Tiene un turno de réplica el Sr. Diputado, tiene la palabra D. Ignacio Diego.

EL SR. DIEGO PALACIOS: Gracias, Sr. Palacio.

Sr. Consejero, lamento ver que es usted quién tiene que salir a responder a esta interpelación que se le hace al Presidente del Gobierno, que en su ausencia debiera de haber depuesto esta intervención para otra fecha y si no haber salido quien habla ahora desde el escaño, la Sra. Vicepresidenta del Gobierno quien, qué menos, qué menos, lógico es que no salga de todas formas porque la Sra. Vicepresidenta del Gobierno está aquí para responder solo a las preguntas del parlamentario del Portavoz del Partido Socialista en relación a la situación de Castro Urdiales, que también tiene problemas en su puerto, pero ése es otro tema.

Mire, lamento también comprobar que no se termina de poner de acuerdo en el Gobierno y cada día las evidencias son más flagrantes, más constantes, más continuas, el Sr. Consejero ha venido aquí ahora mismo a quitarle la razón al Sr. Revilla en lo que ha dicho hace escasas horas, fechas, bueno, fíjense ustedes que dice que por qué mezcla el tren de alta velocidad con el puerto, pues mire porque cualquier persona sensata lo hará, cualquier persona sensata menos el Consejero de Transportes. Ya lo lamento comprobar que el Gobierno de Cantabria está cayendo tan bajo en su nivel, porque fíjese usted su Presidente, su Presidente, el Sr. Revilla, ha dicho hace escasas fechas algo tan contundente como esto: "Cantabria sin tren no tiene futuro, el puerto de Santander sin tren no tiene futuro", ¿qué le parece Sr. Consejero? ¿Está de acuerdo o no está de acuerdo con su Presidente?

Esto es un Gobierno monolítico o es la casa de tócame Roque que cada uno opina una cosa distinta cuando le conviene o cuando no se le ocurre una cosa mejor.



Sr. Consejero, evidentemente el AVE, un AVE como va a tener Galicia y como va a tener Asturias, un AVE de mercancías y pasajeros, con doble vía es imprescindible para la vitalidad de la Región y con ello del puerto evidentemente y al revés del puerto y con ello para la economía de la Región.

Y dice usted, usted viene aquí a decir que todo es una catástrofe y tal, pues no ya ve usted que no, ya ve usted que no, yo vengo a decirle aquí que ustedes han hecho durante siete años las cosas muy mal en el puerto y los resultados son más que evidentes y ha venido su Presidente, el Sr. Revilla, a sorprenderse porque como el Sr. Revilla es más que un Presidente, un comentarista de la actualidad así ejerce habitualmente, pues ha venido el Sr. Revilla hace escasos días, el sábado sin ir más lejos y en foro público, ante jóvenes les dijo el puerto de Santander hoy en día son dos barcos, cuatro veleros y unas cañas, ¡joiga! yo no soy el catastrofista ¿no le parece?

Suba usted aquí y dígame todas esas cosas al Presidente del Gobierno, que no sabe ver la espectacular labor que ustedes están haciendo con el puerto; pero es que le advierto ya una cosa diga usted lo que diga, no le va a convencer al Sr. Revilla, a buen seguro porque aunque el Sr. Revilla es como el Sr. Zapatero, especialista en decir una cosa hoy y mañana lo contrario, pero al que no va a usted a convencer es al cántabro, al ciudadano de a pie.

Usted es incapaz, o sea que no sabe usted Sr. Agudo quien es el cántabro, me pregunta usted desde ahí abajo quién es ese, ¿así estamos?, es decir, ¿el que le paga a usted el sueldo, usted no sabe quien es?, haga usted el favor de sosegar un poco, porque tiene tiene ustedes muy mal día, tiene que reconocerlo, muy, muy, muy mal día, el Sr. Revilla que dicen está en Madrid y debiera estar acompañado de quien debiera estar acompañado y está aquí y no ..., pues es porque no están tan lejos el Sr. Revilla y la Sra. Vicepresidenta del Gobierno, no están tan lejos ni en la distancia ni en el futuro, no se alteren, no se preocupen, estén tranquilos hombre que no se va a romper esto casi seguro, que algún papeluco le darán al Sr. Revilla con el que vendrá casi seguro contento y se sosegará y ustedes seguirán haciendo polvo Cantabria día a día, con esa constancia que ustedes demuestran en hacer mal las cosas.

Pero tampoco se preocupen que los cántabros se dan cuenta, el cántabro, el cántabro al que usted le saca los euros del bolsillo a través de los impuestos subiéndoles año tras año, el cántabro al que usted le quita, le quita, le quita las prestaciones sociales sin apretarse usted ni sus Consejeros el cinturón, ése sabrá pagarles con la moneda que les corresponde.

Vamos a ver, señor..., volvamos al puerto que es importante el puerto. El puerto merece un pacto, fíjese usted lo que pienso yo, el pacto que ahora está punto de romperse le merece el puerto también y Valdecilla merece el pacto, no solo el AVE.

Mire, el Estado ha invertido financiando los puertos de Gijón, mil ciento y pico millones de euros, concretamente, 1.157 millones de euros. Y el puerto de La Coruña, 516. Y el puerto de Bilbao, 343 millones de euros. ¿Y me dice usted que aquí se hacen espectaculares inversiones? La única que conocen los cántabros es el puente, el puente que se abre y se cierra, incomodando a los pescadores...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diego...

EL SR. DIEGO PALACIOS: Terminó en un segundo, Sr. Presidente ¿Ese puente, sabe cómo se ha financiado? Pues a diferencia de cómo se financian en Gijón, o cómo se financian en Bilbao, o cómo se financian con La Coruña, se ha financiado la Autoridad Portuaria ha puesto el 25 por ciento; Puertos del Estado, el 25 por ciento; el Ayuntamiento de Santander, el 25 por ciento; es decir, que hemos tenido que poner los cántabros; el Gobierno de Cantabria, el otro 25 por ciento. Hemos tenido que poner los cántabros, el 25 por ciento; los santanderinos, el 50 por ciento...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diputado...

EL SR. DIEGO PALACIOS: Esa es la grave diferencia que ustedes hoy no quieren ver.

Y parece mentira, Sr. Consejero de Transportes, que usted venga aquí a hacer dos ejercicios. Uno, a decir radicalmente lo contrario de lo que dice, y recientemente ¡joiga! y públicamente, en los medios de comunicación, le puedo dejar si quiere las hemerotecas a su disposición, lo que dice su Presidente, el Sr. Revilla. Cosa que se está convirtiendo en un deporte entre ustedes, llevarse la contraria y luego, por otra parte, que muestre el enorme desconocimiento; o el ánimo una vez más, y eso sí es habitual y en eso coinciden ambas partes del Gobierno...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Diego..., Sr. Diego...

EL SR. DIEGO PALACIOS: ...en engañar a los ciudadanos.

Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Diputado.



EL SR. DIEGO PALACIOS: Y por cierto, no le voy a hablar de los 21 coches que tienen los directivos del puerto para servirse a diario.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Tiene la palabra el Consejero de Industria, D. Juan José Sota.

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): Tiene usted muy cerca; preocúpese de los coches que usan algunos que están muy cerca de usted. Que van en comitiva prácticamente presidencial. Pregunte usted y entérese de quién va así, de esa forma.

Mire usted, como no hay argumentos, lo único que venimos aquí es a decir yo creo que tonterías. Y permítame que en esto sea claro. Viene usted a hablar aquí de una frase que ha dicho el Presidente, en un momento ante un foro de su Partido, de juventudes. Oiga usted, aquí lo que vale es lo que dice el Presidente cuando está aquí, cuando está aquí, en el Parlamento.

Y el Presidente ha estado recientemente en el puerto. Y yo tengo aquí también lo que ha dicho respecto del puerto, de las escalas y de lo bien que ha admitido y ha considerado el que se haga más escalas en el puerto, el que el puerto está aumentando y que ya estamos relativamente saliendo de la crisis.

Porque, Señorías, también les voy a dar otro dato, les voy a dar otro dato, Señorías; miren ustedes, los últimos datos que hay sobre tráfico de los puertos, sobre el tráfico del puerto en el sentido último de lo que está ocurriendo en la Cornisa Cantábrica... -a ver si lo encuentro-

Pero bueno, mientras lo busco, le diré lo siguiente, hablando de las infraestructuras; pero bueno es que usted desde aquí hemos asistido antes a un debate, ¿ustedes traen aquí el tema del AVE?; ¿ustedes tienen aquí -yo creo que el cuajo- de traer el tema del AVE? Pero si tengo aquí lo que decían ustedes en el Parlamento de España. Nos iban a tratar en igualdad de condiciones, le voy a decir en qué igualdad de condiciones nos iba a tratar el Sr. Álvarez Cascos palabras suyas, palabras suyas

Corredor noroeste; objetivos del programa ferroviario, servidos desde el corredor en tiempos de viaje, Santander tres horas y cincuenta minutos.

Cuando ahora se haga el recorte del tiempo con la entrada del corredor de Valladolid a Madrid, se va a rebajar diez minutos y el tren va a tardar cuatro horas y veinte minutos... Sí, sí, esto es mentira; esto está en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados... (risas)

Mientras, mientras ¿Esto es mentira? Es decir, las linotipistas del Congreso de los Diputados, falsifican el Diario de Sesiones del Congreso, de la Comisión de Infraestructuras. Y saben..., tres horas y cincuenta, Santander y ¿saben cuánto a Bilbao?, ¿a Bilbao? No, no a Bilbao, dos horas y diez minutos.

Es decir, eso es la igualdad de oportunidades en las que el Partido Popular iba a situar lo que ustedes siempre definen aquí, el tema del AVE a Cantabria.

Miren ustedes. Ustedes no pueden aquí venir ni del puerto ni del AVE, a decir nada. Porque claro, si empezamos a hablar aquí de infraestructuras que le vienen bien al puerto, como es por ejemplo todo el distribuidor que se está haciendo en estos momentos de la Ronda de la Bahía, cosa que ustedes nunca hicieron y su intención fue nunca hacerlo. Porque lo hicieron de tal manera para que fuera imposible hacerse, esa es la clave de todo esto.

Y Señorías, les acabo de decir los datos del Puerto de Santander. Miren ustedes, el Puerto de Santander está teniendo una actividad que está empezando a ser un problema para los puertos de nuestro entorno.

Y las declaraciones que le he leído aquí de las autoridades del Puerto de Bilbao pues dicen algo en lo que están preocupados. ¿Qué es? Que el Puerto está trabajando en especializarse en un nicho de actividad que tiene que ver con los nuevos tráfico que son los tráfico del futuro, y el carbón, y los crudos pues tienen una visión o una potencial de unos años; pero lo que es potencialmente importante para un puerto es convertirse en una plataforma logística para lo que necesita buenas conexiones de carretera, evidentemente también buenas conexiones de ferrocarril para que nos convirtamos en esa plataforma logística que sitúe las mercancías de nuestro país y las que vienen de fuera de nuestro país en un entorno más o menos importante de tiempo en toda la Cornisa Cantábrica con el resto de nuestro país, que es España.

Y desde luego usted no puede aquí decir ninguna otra cosa más, porque miren ustedes, les voy a dar los avances de tráfico para que usted ya tenga todos los datos de la evolución de enero a abril de los mismos puertos de la Cornisa Cantábrica.



Miren ustedes, en el caso de Santander el tráfico durante el año 2010 de enero a abril ha aumentado un 7,19 por ciento. ¿sabe usted cómo le ha ido al Puerto de Bilbao? Pues ha descendido en 9,39 por ciento. Es decir, nosotros vamos al alza y el Puerto de Bilbao va a la baja, al menos en el tramo de enero a abril.

El Puerto de Gijón ha tenido un descenso del 7 por ciento, y ya le he dicho los dos puertos que están a nuestro lado más importante, el de Santander ha crecido el 7,19, el Puerto de Bilbao se ha reducido su tráfico un 9,39 y el Puerto de Gijón ha tenido un descenso del 7 por ciento,

Y esas cifras, Señorías, es la realidad de la actuación. Todo lo demás son inventos suyos, inventos suyos que vienen aquí como suele ser habitual a predicarnos la catástrofe; la realidad es esa; en el entorno de los puertos del Cantábrico el puerto de Santander es el que menos ha sufrido la crisis, el que está remontando la crisis, al menos con datos ciertos de este cuatrimestre de enero a abril que está incrementando su tráfico, mientras que los puertos competidores están a la baja y están captando además tráfico, Señoría.

Y eso es lo importante para un Puerto que les he dicho un dato y una cifra muy importante, que está haciendo un esfuerzo económico tan importante como para que les dé la siguiente cifra que antes absolutamente yo creo que es muy relevante, y es que el total de la inversión público privada del Puerto de Santander en el periodo 2005-2009 ha sido de 158.849.000.

Y tiene usted que saber algo más, usted ha venido aquí a desprestigiar el Puente de Raos, claro que ustedes no lo querían hacer...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Consejero...

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): Hasta que no llegó este Gobierno no se hizo el Puente de Raos, lo prometieron muchas veces y yo estaba en el Ayuntamiento y no lo hicieron nunca.

La terminal de carbón, exactamente lo mismo, hoy los vecinos de Castilla-Hermida pueden vivir en ese barrio en las mismas condiciones que los del resto de la ciudad. Ustedes no se preocuparon, lo prometieron y no lo hicieron.

Aquí de compromisos, de compromisos Señoría, tienen que venir aquí a demostrarlos y los compromisos ahí están...

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Consejero...

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): La Autovía del Cantábrico está finalizada, la Autovía de La Meseta la dejaron ustedes prácticamente a la mitad sin hacer ¿o es que ustedes finalizaron la Autovía de La Meseta para conectar el Puerto?

Lo dijo aquí el Presidente, ustedes que también hablan del Presidente. De once tramos en la provincia de Palencia, en el año 2004, faltaban por hacer ocho o nueve, eso es lo que se ha tenido que hacer.

Por tanto ustedes la conexión de la Meseta la hablaban como de aquí ¿hasta donde, hasta la frontera?..

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr...

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): No, la meseta va mucho más allá de la frontera de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Sr. Consejero...

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): Tiene que comunicar hasta Valladolid y hasta Palencia y eso es lo que hemos hecho, buenas conexiones, un buen puerto y desde luego no necesita que ustedes le ayuden porque sus ayudas normalmente suelen ser una mano al cuello.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Palacio García): Muchas gracias Sr. Consejero.