



SESIÓN PLENARIA

6.- Interpelación N.º 15, relativa a explicación de la distribución del terreno del futuro polígono La Pasiega en cuanto a superficie que se usará exclusivamente para la actividad portuaria, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4100-0015]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Secretaria primera, punto número seis del orden del día.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Interpelación N.º 15, relativa a explicación de la distribución del terreno del futuro polígono La Pasiega en cuanto a superficie que se usará exclusivamente para la actividad portuaria, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para el turno de exposición tiene la palabra el Sr. Palacio durante diez minutos.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenas tardes de nuevo. El objeto de la interpelación es determinar si La Pasiega sigue siendo el puerto seco que se anunció del puerto de Cantabria, o si va a convertirse en otra cosa distinta y podemos certificar la defunción de ese puerto seco.

En concreto, me encantaría que la respuesta fuese cuántas hectáreas de las previstas para uso logístico en ese polígono están reservadas por la Autoridad Portuaria, para uso directo de las actividades portuarias.

No necesito recordarles que... no necesito recordarles que vamos a convertir una zona de especial interés agrario y paisajístico, en un polígono industrial.

Vamos a saltarnos a la torera las leyes urbanísticas, utilizando un instrumento legislativo que elimina todas las salvaguardas para proteger el terreno rústico y permite convertir terreno rústico en terreno industrial, con independencia de la utilidad. Y eso lo hacemos basándonos en la necesidad de preservar un bien mayor, el que sea en cada momento.

Y en este caso, el bien mayor que se ha vendido es que dos millones de metros eran necesarios, de metros cuadrados eran necesarios para el uso del puerto. Y la información que tenemos, a día del hoy, dice: que está más cerca del millón, de las cien hectáreas que es una medida más entendible, que de los 200.

Y la información que tenemos ahora dice: que, de esas 100 hectáreas, 88 van a ser de suelo efectivamente afecto a actividad industrial. Y que, de esas, 30 directamente van a ser para cualquier tipo de uso industrial; es decir, ya de esas nos olvidamos del puerto. Y que 88 van a ser de uso logístico.

Y la pregunta es tan sencilla como: De esas previstas para uso logístico, ¿cuántas van a tener una vinculación directa con el puerto y cuántas van a poder ser utilizadas para uso logístico, pero para cualquier tipo de actividad no relacionada con el puerto? Por ejemplo, para uso logístico de empresas que funcionan en Santander, para uso logístico de empresas que quieren dar servicio de mercancías a las provincias limítrofes, o a sus centros en las provincias limítrofes y en Cantabria y que necesitan una zona logística, pero que no suponen ningún valor añadido para el puerto.

Le pongo un ejemplo. Las 10 hectáreas que la Ciudad del Transportista ocupa en terrenos y propiedad de la Autoridad Portuaria, previsiblemente se van a desplazar a ese polígono. Luego, esas 10 hectáreas de superficie logística no computan como mejora para el puerto; porque lo que se va a instalar allí es una Ciudad del Transportista, que no está directamente vinculada con la Autoridad Portuaria.

Otro ejemplo. Aquellas naves del polígono de Raos, que se saquen del polígono de Raos para llevárselas a este nuevo polígono industrial, no computan como actividad portuaria; porque lo que precisamente se está haciendo es rescatar, o se intenta hacer es recatar de terrenos de propiedad de la Autoridad Portuaria, naves actualmente afectas a usos no portuarios, para trasladarlos a este polígono.

Si esto es así, si eso es así estamos ante una operación que previsiblemente va a dotar a la Autoridad Portuaria de mayo terreno dentro de lo que ya es sus instalaciones portuarias; pero nada de lo que hasta ese momento se estaría haciendo en el polígono de La Pasiega, tiene relación con la Autoridad Portuaria. Y estaríamos ante lo que esta parte ha planteado, desde que empezó a intervenir en relación con La Pasiega.

El objeto de La Pasiega no es convertirse en un puerto seco, no es dar servicio al puerto. El objetivo de La Pasiega es convertirlo en un polígono convencional, corriente y moliente, como el resto de los de Cantabria, que son muy importantes para la mejora del tejido industrial de Cantabria -no lo negamos- pero que dejan en cuento chino la teoría de que la

recalificación de esos terrenos que hacemos por la vía excepcional del PSIR, era necesaria para la revitalización del puerto, porque no estamos vinculando esos terrenos con la actividad portuaria.

Sí llegamos a liderar, probablemente, superficies de terreno en el entorno del actual puerto, pero esas no se hacen a través de este polígono.

Un polígono, además, que es de iniciativa puramente regional y que la autoridad portuaria o el Ministerio de Fomento declara que no lo necesita porque está prevista la creación de la acumulación en altura del aparcamiento logístico. Sí, sí, yo coincido con usted en que efectivamente esa no es la solución, pero lo que pone de manifiesto es que no es cierto y esa es la pregunta y se la vuelvo a reiterar porque es la respuesta que me interesa, no es cierto que el polígono de La Pasiega se vaya a convertir en un polígono de servicio al puerto. Y que la cantidad de superficie logística dedicada al puerto va a ser residual.

Lo cual nos lleva a otro tema que a mí me preocupa mucho más, que es si los puertos secos actuales del puerto de Santander se encuentran en Azuqueca de Henares y en Zaragoza, por qué no convertimos en puerto seco un polígono en la zona de Campoo, en la zona de Campoo que como le acaban de explicar tiene nubarrones y por mucho que queramos ser optimistas es complejo serlo el mismo día que nos cuentan que hemos pasado de dos turnos y medio de fabricación en SIDENOR en la zona de laminado, a tener días libres los trabajadores.

El mismo día que nos cuentan los propios trabajadores que la chatarra que se genera en la planta de laminación ya no se procesa en Reinosa con lo que supone de pérdida de trabajo, sino que se procesa en las plantas vascas de la actual SIDENOR.

Por tanto, señoría, la pregunta y las respuestas muy claras: ¿Para qué queremos La Pasiega?

Gracias y buenas tardes.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor diputado.

Por parte del Gobierno, contesta el Consejo de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, Sr. Martín.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Muchas gracias señor presidente.

Parece una pregunta sencilla pero no lo es, no lo es y cómo la pregunta no es sencilla tampoco lo será la respuesta.

La ubicación de La Pasiega es tan peculiar y tan especial que difícilmente sus características pueden desarrollarse casi en ningún otro sitio no digo de Cantabria, digo seguramente del norte de España. Está en la encrucijada de dos autovías, a unos minutos del aeropuerto, a unos minutos del puerto y cruzada por una línea ferroviaria, es algo que solo ocurre en esa zona. Por eso su vocación es fundamentalmente logística.

Luego, bueno, estamos desarrollando suelo industrial en otras zonas de Cantabria, pero esta vocación logística, esta naturaleza de proximidad a líneas de comunicación, se da en este sitio en concreto.

Por otra parte, estaremos todos de acuerdo excepto el ex ministro De la Serna, que el puerto de Santander está ocupado al cien por cien de su espacio. Ahora se está licitando un aparcamiento en altura para los vehículos, eso va a liberar escasamente 20.000 metros cuadrados que evidentemente se saturan de un día casi para otro.

Hay proyectos muy bonitos para el puerto en este momento que ya iremos informando a medida que se vayan materializando que requieren de espacio. Y lo dijo el presidente Revilla hace ya algunos años y todos lo hemos suscrito y el puerto no rellenará ni un metro cuadrado más de terreno de la bahía de Santander, que por otra parte ha perdido casi la mitad de su superficie, con las consecuencias que esto trae que tampoco viene al caso en este momento.

Luego hay que buscar una alternativa de terreno para el puerto. El concepto de puerto seco es algo diferente de lo que usted ha expresado aquí, un puerto seco no es un espacio para el uso exclusivo del puerto que por otra parte el puerto como tal no hace uso de su espacio; a ver si lo explico, la autoridad portuaria solamente hace uso de su sede, el resto de su terreno lo tiene concesionado a operadores.

En el caso de los puertos secos son espacios fuera del área concesionable que son operados de forma prioritaria por operadores que lo son del puerto de Santander. Es decir, una empresa que opere transporte de vehículos en el puerto de Santander puede también tener un espacio en Zaragoza que no es espacio del puerto es espacio que a través de un acuerdo está a un precio más adecuado para el operador del puerto y que puede utilizar para acumular coches.



Es decir, el puerto como tal, la autoridad portuaria como tal no hace uso del suelo, sino que gestiona un espacio en régimen de concesión. Los puertos secos suelen ser iniciativas públicas o privadas que hacen uso los operadores del puerto, pero bajo un área que no es un área concesionable por el puerto.

Y de esta forma va a operar La Pasiega. Es decir, La Pasiega va a ser un espacio para total disposición de los operadores del puerto pero que no será concesionada por el puerto, sino que será gestionada por el Gobierno de Cantabria.

Estamos hablando de aproximadamente dos millones de metros cuadrados, antes en antiguos proyectos se alcanzaban los 2,6 millones de metros cuadrados, hemos prescindido de esos 600.000 metros cuadrados porque afectaban a muchas viviendas y a muchas familias. Hemos decidido prescindir o no someter a esas familias a esa tensión y ceñirnos a los dos millones que tienen mucha menor afección.

Es cierto que la normativa urbanística de Cantabria nos impone una baja densidad. Es decir, de los dos millones de metros cuadrados, al final metros cuadrados netos para actividad industrial, en este caso logística, están en el entorno de los 100.000 metros cuadrados lo demás serán viales, espacios verdes y aparcamientos.

Es verdad también que la ciudad del transporte que tiene una capacidad de expansión limitada por las autovías que la rodean, tiene además una autorización limitada a un máximo de cinco años, no prorrogable y el Gobierno quiere buscar en un entorno logístico como es La Pasiega una ubicación para estas empresas de logística que hoy en día ocupan la ciudad del transporte.

Lo que haremos será algo promovido por el Gobierno de Cantabria o alguna empresa pública del Gobierno de Cantabria, como puede ser CITRASA, que es dotar de los metros necesarios para que los transportistas de Cantabria, que hay que decir que en Cantabria tenemos el mayor índice de empresas de transporte per cápita de toda España, puedan encontrar allí su acomodo.

La solución es bastante sencilla porque como la normativa urbanística nos obliga a ser muy generosos en aparcamientos, lo que haremos será acumular todos los aparcamientos en un área en el que dotándola de los servicios adecuados para los transportistas y de una forma controlada y vigilada pueda suponer un aparcamiento alternativo y una nueva ciudad del transporte.

El resto del espacio de La Pasiega será puesto absolutamente a disposición de todos los operadores del puerto de Santander y otros operadores, digamos logísticos, que quieran instalarse allí. Es decir, La Pasiega no va a ser un espacio que pueda concesionar el puerto, porque no es dominio público portuario, por definición. Pero eso sí, el puerto de Santander ya ha mostrado por dos veces, en el año 2007 y el año pasado su interés porque los operadores logísticos que están operando en el puerto tengan ahí su área de expansión. No solo eso, sino que el propio presidente de la Autoridad Portuaria ha pulsado el interés de muchos de los que hoy operan en el puerto de Santander, que tienen su capacidad de crecimiento limitada, que tienen solicitud de espacio adicional, buscando su interés, y el interés en general, por ejemplo, de Renfe mercancías, o de la propia Seat, ha sido positivo. Y La Pasiega es una alternativa magnífica a la falta de espacio en el entorno portuario.

Luego si la pregunta es ¿cuánto espacio de La Pasiega va a ser concesionado por el Puerto? Nada porque no es de dominio público portuario.

Si la pregunta es ¿cuánto espacio de La Pasiega va a estar destinado a los operadores que hoy en día operan en el puerto? El cien por cien de esas cien hectáreas de es millón de metros cuadrados, no de hectáreas, eficaces que surgen del desarrollo de dos millones de metros cuadrados en La Pasiega.

La Pasiega es un proyecto fundamental para Cantabria. Créanme. Bueno este Parlamento se pronunció ya respecto a La Pasiega hace ya algunos meses. Creo que hubo unanimidad en cuanto a la necesidad de La Pasiega.

No es saltarse ninguna ley. Este Gobierno creo que por principio de legalidad no podría saltarse ninguna ley. No es una afección irreversible a un espacio único e irre recuperable. Gobernar es a veces significa tener que tomar estas decisiones ¿verdad? Y en este caso entendemos que La Pasiega es la solución a los problemas de falta de crecimiento del puerto. Por cierto, el puerto está creciendo al 14 por ciento anual, el año pasado algo más, y este año vamos a acabar con algo más, se van a batir récords de carga, hay que felicitar a los responsables del puerto y facilitar a sus operadores que tengan capacidad de crecer.

La Pasiega es la gran apuesta de este Gobierno por hacer de Cantabria una referencia logística. Hoy en día es mucho más importante ser capaces de entrar en la red de distribución de una forma eficaz y barata que otro tipo de consideraciones que hace años eran más importantes. Hoy la capacidad de poner cualquier producto fabricado en Cantabria en unos precios y en unos plazos adecuados en el punto de destino es lo que va a marcar la competitividad de nuestras empresas. Y tenemos la grandísima suerte de tener un puerto en crecimiento, un aeropuerto con 24 o 25 ya líneas que comunican Cantabria con todo el mundo, de tener dos autopistas que no son de peaje que se cruzan en La Pasiega, un ferrocarril que pasa justo por

en medio de la finca. Y la suerte que tenemos nuestras autovías que no son de peaje y que además permitimos que se circulen incluso en fin de semana y festivos.

Luego, créame, créame que el proyecto es ilusionante, que es el futuro para el sector logístico de Cantabria. Y que este gobierno va a poner toda la carne en el asador para que sea una realidad lo antes posible.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor consejero.

Señor. diputado.

EL SR. PALACIO RUIZ: Señor consejero, usted tiene una ventaja sobre mí, y es que usted conoce el proyecto y yo conozco solo lo publicado sobre el proyecto. Porque parece que hay más afinidad entre su consejería y la prensa que entre su consejería y esta cámara, a la que todavía no ha llegado la información.

Según la información publicada, que no tiene que ser la información real, la superficie dedicada en ese proyecto a área logística son 58 hectáreas, no 100.000 metros, que yo equipararía más a 100 hectáreas. Es decir, es el 58 por ciento de los 100.000 metros.

Y yo no le he planteado cuánta de esa superficie va a ser entregada a la autoridad portuaria para ser a su vez confeccionada por la autoridad portuaria. Lo que yo he intentado averiguar es cuánta de esa superficie de 58 hectáreas va a ser reservada para uso específico de la actividad portuaria. Es distinto.

Porque ¡claro!, usted sin entrar a precisar en la cuestión, dice: el cien por cien; porque está abierto a todo el mundo y eso quiere decir que cualquiera puede venir y quedarse con ese terreno. En la práctica, eso quiere decir que reservado para uso de actividad portuaria, cero metros. Eso quiere decir que la configuración del proyecto no prevé un especial uso portuario, sino que prevé un uso logístico en general y que de ese uso logístico se podrá servir quien quiera y pague el precio.

Luego, si operadores logísticos no vinculados al puerto tuvieran el interés, que, seguro que lo tienen, en La Pasiega; porque efectivamente es un sitio fantásticamente bien situado, conectado con tren, avión, todo tipo de comunicaciones; se van a quedar con toda la superficie logística, porque nada de ella se va a orientar al puerto.

Y la actividad política y la actividad urbanística, que es en el fondo de lo que se trata el PSIR de La Pasiega, lo que hace es ordenar la actividad edificatoria y urbanizatoria para ordenar la actividad económica.

Y si no reservamos nada de esa superficie para el puerto, es porque políticamente no queremos que exista actividad logística portuaria en el polígono.

Y eso es lo que estamos intentando averiguar. Si existe esa voluntad política, o simplemente existe una voluntad muy razonable, muy correcta, muy interesante; efectivamente, yo coincido con usted que necesitamos suelo industrial; de crear un polígono industrial en esa zona. Pero si es así, tenemos que decírselo a los ciudadanos. Porque a los ciudadanos les hemos vendido La Pasiega como la solución para la ampliación del puerto. Y la sensación que quien le habla tiene es que La Pasiega solo va a tener como relación con el puerto, el ser el destino de la reubicación de negocios no vinculados a la actividad portuaria que se quieren sacar de la zona sí, concesionada por el puerto.

Precisión. Es muy básica. Existe terreno reservado para la actividad específicamente logística portuaria, o cualquiera interesado en una actividad logística se va a instalar allí sin respeto a las necesidades portuarias. Tan sencillo como eso.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Señor presidente.

Esto no pretende ser la parte contratante de la primera parte. La verdad es que no es fácil de contestar a una pregunta tan alambicada.

Mire usted, el problema de La Pasiega es un polígono logístico, que puede haber actividad industrial que no sea puramente logística. Podría ser. Pero la vocación es logística por su ubicación. Por su ubicación.



Espacio reservado al puerto. Como le decía, el puerto no demanda espacio. Demandan espacio los operadores portuarios. Es decir, no va a haber ningún espacio que el puerto gestione como tal. Casi todos los operadores logísticos actúan en el puerto. Los transportistas, actúan en el puerto. Habrá algunos operadores que requieran estar en primera línea de muelle, esos tendrán que estar en el puerto obligatoriamente.

No se plantea ninguna reubicación, o sea, a nadie del puerto se le va a obligar a ir a La Pasiega; pero como casi todos los operadores logísticos de Cantabria entran en el puerto, con mayor intensidad, todos ellos serán acreedores de poder ir a La Pasiega.

Esa pregunta es, y ¿alguien que no opere en el puerto, pero sea un operador logístico podrá ir a La Pasiega? La respuesta es sí, por supuesto.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor consejero.