



## SESIÓN PLENARIA

(Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y cuatro minutos)

### 5. **Comparecencia, N.º 1, del consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, a petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos, ante el Pleno, a fin de informar sobre las causas de la pérdida de la línea de ferry con Irlanda. [10L/7800-0001]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Buenas tardes. Continuamos con la sesión plenaria del día 24 de febrero.

Sra. Obregón, ruego dé lectura al punto n.º 5 del orden del día.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Comparecencia N.º 1 del consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, a petición del grupo parlamentario Ciudadanos, ante el Pleno, a fin de informar sobre las causas de la pérdida de la línea de ferry con Irlanda.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): La exposición del señor consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, Sr. Martín, durante treinta minutos.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Muy bien. Muchas gracias, señor presidente. Señores y señoras diputados.

Yo habitualmente vengo con poca información. Pero hoy traigo bastante documentación, sobre todo gráfica. Porque intentaré ser lo más didáctico y sobre todo lo más breve posible, sino van a salir ustedes con saturación de Paco Martín en el día de hoy, seguro. Porque hay muchos aspectos en el orden del día de hoy que tienen que ver con la Consejería.

He de decirles que nuestras primeras dos intervenciones; esta comparecencia y la intervención posterior, la interpelación; vamos a debatir respecto a una línea de transporte marítimo, de problemas de seguridad en el puerto.

En cualquier caso, tanto sea por la vía de la gestión de la autoridad portuaria como por la de la gestión de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, fuera de alcance, fuera del ámbito competencial de la comunidad autónoma de Cantabria, ni siquiera digo del Gobierno; de la comunidad autónoma. Son competencias que le corresponden de forma exclusiva al Estado.

Aun con todo, como no podía ser de otra manera pues me piden que comparezca a dar nuestra opinión respecto a la pérdida de esa línea. Y por supuesto lo hago con mucho gusto. Pero siempre he de decir que con absoluto respeto al ámbito competencial.

Voy a dar los datos que desde los órganos correspondientes se me trasladan. No voy a hacer juicios de valor, puesto que no nos corresponde competencialmente. Pero sí que evidentemente tenemos información y hemos estado en todo el proceso que ha acabado digamos como ustedes bien conocen.

Mucho más allá, y empiezo con una publicación económica de Cantabria, mucho más allá de tener una situación preocupante en el puerto, en cuanto a cifras, la información, las revistas especializadas reconocen que es un año histórico para el puerto. A solo tres barcos de batir el récord absoluto de la autoridad portuaria de Santander.

Eso supone que hemos pasado de las 5.957.000 toneladas del 2018, a un acumulado en el 19 de 6.556.000 toneladas. Ya digo, solamente a tres barcos de haber batido la mejor cifra histórica.

Y otra cosa que es incluso más importante y es que se ha modificado el porcentaje respecto a la tipología de la carga que llega a nuestro puerto. Hay cargas que tienen -digamos- una mayor volatilidad, que tienen incluso unas mayores dificultades de gestión, incluso menores ingresos como son los graneles sólidos y los líquidos. Y luego la mercancía general, que es la que digamos genera un tráfico más estable y desde luego de mayores ingresos para el puerto de Santander.

He de decir que el año pasado, este incremento se produce fundamentalmente por un crecimiento del 12,3 por ciento de la mercancía general.

Y fundamentalmente de las mercancías transportadas digamos con mecanismos ro-ro. Carga que entra y sale del buque rodando.

También hay que hacer mención a que ha sido un año histórico en cuanto a cruceros. En cuanto a cruceros, el año pasado se han batido el récord de cruceros. Ha pasado el puerto de ocho escalas y 10.000 pasajeros a 21 escalas y casi 30.000 pasajeros en 2019.



Pero además de eso, hay una serie de hitos que marcan también el devenir en los últimos años del puerto de Santander. Una vez más, y ya son varios años consecutivos, el puerto de Santander ha sido valorado como el mejor puerto para las empresas automovilísticas. Se ha conseguido el año pasado una nueva línea regular con el sureste asiático; la naviera "K" Line, que ahora permite que haya fabricantes españoles que puedan descargar y cargar sus coches en el sureste asiático.

Es verdad que hemos perdido una línea. Hemos perdido una línea que nos comunicaba con Irlanda. Pero miren ustedes, en el puerto de Santander hay 18 líneas regulares que nos conectan con 20 países como origen de carga, 46 puertos. Y con 46 países como destino de carga en 94 puertos. Es decir, el Puerto de Santander está bien conectado a nivel internacional con Europa y con el resto de los continentes.

Hay proyectos muy importantes para los próximos años, saben ustedes que Brittany ferries va a incrementar el tamaño de sus barcos y por lo tanto el traslado de actividad ya está proyectado, el puerto tiene que modificar la estación de ferris; la actual estación de ferris quedará como estación para cruceros. Y evidentemente hay que hacer de forma urgente, ya están los proyectos siendo redactados, una nueva estación de ferris que permita acoger los barcos de mayor manga.

También y pensando en las modificaciones que han de soportar los buques en su acceso a las dársenas portuarias; sobre todo en esta dársena, que es una dársena interior, urbana; pues estamos con el proyecto para instalar en la terminal digamos un suministro de gas natural licuado que supondrá una inversión de 32,8 millones de euros. Y que es imprescindible para que los nuevos barcos de Brittany ferries mantengan el destino Santander.

El Puerto de Santander es el destinatario y sede del fondo Puerto 4.0, que es un fondo de compensación interportuaria, que va a permitir incrementar la competitividad del sector portuario español a través de los procesos de digitalización y la sede estable estará en Santander.

Pero además de cara a la aplicación de *brexit*, el Puerto de Santander ya ha puesto en marcha el puesto de inspección fronterizo que es imprescindible para que nuestros fabricantes puedan exportar o importar productos de o hacia el Reino Unido.

Y hay más cosas que van a venir en los próximos meses, como el incremento de la terminal de CLN o el nuevo - digamos- el mayor número de cruceros que van a venir a nuestro puerto.

Es decir, el Puerto de Santander muestra una salud francamente buena. Pero es cierto que este año se nos comunica por parte de Brittany ferries que la conexión con Cork, que llevaba 2 años escasos operando entre Santander e Irlanda, pues pasa a tener destino en Bilbao y origen también en otro puerto que tampoco es Cork. Y que tiene que ver con una serie de cuestiones que creo en su momento el presidente de Brittany ferries puso encima de la mesa.

No seré yo quien explique las motivaciones que ya en su momento explicó el presidente de Brittany ferries; creo que en su entrevista al Diario Montañés dejó bien claro que, entre otras razones, la motivación fundamental era la falta de seguridad.

Venimos, digo venimos puesto que mi condición de consejero de Industria también me hace ser vicepresidente de la Autoridad Portuaria, venimos anunciando este problema de seguridad hace más de 2 años. En su momento se pusieron en práctica una serie de medidas que también fueron controvertidas, lo fueron como ustedes bien saben porque para blindar, para intentar reducir ese número de accesos incontrolados o no deseados en el Puerto de Santander se debió incrementar la altura de las vallas que limitan el espacio portuario.

En un puerto como el de Bilbao, por ejemplo, que está fuera del núcleo urbano este tipo de medidas quizá son menos controvertidas. Pero en el caso de Santander, por estar inmerso en la trama urbana, pues es un puerto además muy largo, desde Centro Botín hasta el Barrio Pesquero son varios kilómetros, pues la instalación de esa valla generó su controversia. Aún con todo, esa actuación pues se llevó a cabo y se colocó no solamente la valla, sino también unos sistemas de vibración que detectan cuando alguien trepa por la valla.

Es verdad que no hay ningún sistema que sea inviolable y en este caso la valla es violable, son cuatro metros y medio, pero con una escalera de cuatro metros como hemos visto en algunos videos pues han podido acceder a la valla y saltarla y aunque el sistema de vibraciones de su alarma, hasta que la policía portuaria o la Guardia Civil llega a ese punto pues lógicamente pasan unos minutos en los que el intruso puede esconderse. Llevamos pidiendo medidas de refuerzo para que la vigilancia en el Puerto de Santander fuera más intensa.

La verdad es que las cifras de la evolución de los accesos incontrolados al puerto, pues han ido incrementándose en los últimos años.

En el año 2015 hubo 102 intervenciones. Eso no quiere decir 102 accesos; es decir, 102 casos en los que o bien la policía portuaria, la guardia civil o la policía nacional intervino y se localizó a la persona que había saltado del muro.



En el 2015: 102. En el 2016: 118. En el 2017: 355. En el 2018: 938 y en 2019: 2.360 intervenciones.

Es evidente que había un efecto llamada hacia el puerto de Santander. Es un puerto complicado de controlar, es un puerto delicado y que por las medidas que se han puesto en práctica en el puerto de Bilbao, donde generaron un efecto rechazo evidente, tanto con las instalaciones que puso en marcha el puerto como con la mayor presencia de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado, pues de esos varios miles también de accesos que tenía también el puerto de Bilbao en los últimos años, muchos de estos se han ido desplazando hacia el puerto de Santander en un evidente efecto llamada.

El puerto inició -digamos- las inversiones. El puerto en vallado se ha gastado más de un millón de euros, en contratos de seguridad privada medio millón de euros aproximadamente, sistemas de vigilancia 130.000. Hubo un proceso de coordinación con los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado que evidentemente no dieron sus resultados, puesto que en los últimos dos años se llegó a tener hasta esas 2.360 intervenciones que dejaban claro que tenemos un problema de control de accesos.

Ustedes saben que en varias ocasiones tanto desde la autoridad portuaria como desde otras instituciones se pidió ayuda a quien digamos podía prestarla.

Bien. Hoy mismo me he reunido con la nueva delegada del Gobierno, Ainoa Quiñones, a quién le he agradecido la agilidad que al menos se ha mostrado en los últimos tiempos. Han llegado treinta efectivos más de la Guardia Civil. En las últimas semanas hay dos patrullas constantemente patrullando por el interior de la verja de la Autoridad Portuaria. He de decirles que esta última semana solamente ha habido 11 intentos de sobrepasar la verja y en esos 11 casos se ha conseguido localizar a la persona que lo estaba intentando. Quiere decir eso que esa mayor presencia de la Guardia Civil está dando sus resultados.

Pero eso no es suficiente, o no es solamente suficiente. Hay que tomar más medidas y hace 15 días, después de... pues digamos que el encontronazo que se produjo entre la Autoridad Portuaria y la Delegación del Gobierno, todo tiene algo bueno, se convocó la reunión de coordinación de seguridad dentro del puerto donde cada una de las partes puso encima de la mesa las cosas que pensaban que eran imprescindibles. Como digo, Guardia Civil aportó 30 efectivos más que están dando su resultado. Y la Autoridad Portuaria, digamos que coordinó o cerró la posible, en aquel momento, ahora ya es segura, construcción de un nuevo recinto que estará en la zona de la ZAL, la zona próxima a la lonja de pescado y en la que se va a utilizar un sistema digamos de protección de los remolques no vigilados.

El problema de los intrusos ya no solamente es que el intruso entra en el barco, sea el de Irlanda o sea cualquier otro barco y para la naviera le genera el problema de que, detectado el intruso en el puerto de destino, la naviera tiene una serie de penalizaciones. Que el puerto receptor aplica por la llegada de polizones en los barcos.

Ese es un problema, evidentemente serio. Pero el que más afecta a la estructura comercial de Cantabria es que esos intrusos penetraban en los remolques actuando sobre la carga. Y el receptor de la carga cuando el remolque ha sido abierto y alguien ha estado dentro, evidentemente rechaza esa carga. Eso es lo que realmente generaba digamos una situación no deseada para los que estaban utilizando el puerto de Santander como puerto de origen de sus mercancías.

Por eso fundamentalmente Brittany Ferries decide desubicar la posición del ferri de Irlanda. Pero como he dicho en más de una ocasión, o se ataja el problema o serán otras de las 18 líneas regulares que tiene el puerto, la que pueda verse en dificultades.

Por lo tanto, se va a adoptar una medida. Visto que los cuatro metros y medio de valla, a pesar de la discusión social que puede producir que delante de una ciudad haya cuatro metros y medio de valla, por la longitud que tiene el puerto de Santander requeriría una dotación constante de fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado que ni siquiera garantiza que no se produzcan nuevos accesos.

Detectado el problema sobre todo en los remolques no vigilados, los remolques ro-ro llegan de dos formas; el remolque con su cabeza tractora, con la cabeza tractora viaja un conductor que esta siempre -digamos- custodiando la carga, en esos casos no se producían inserciones; sin embargo, hay otro tipo de carga ro-ro que es la no vigilada, la que llega la cabeza tractora suelta al remolque, la cabeza tractora se va a hacer otro servicio y deja el remolque sin vigilancia o sin el conductor a cargo de la carga en el puerto. Estos eran los casos en los que se producía los accesos.

Bien. Para ese tipo de remolques, lo que va a hacer el puerto de Santander es un recinto específicamente diseñado con un muro prefabricado de hormigón de cuatro metros de altura y que ya sí sobre un recinto más pequeño, la dotación que, de policía portuaria, de guardia civil que tenga el puerto adscrito pueda vigilar digamos un perímetro mucho más controlado.

Pueden ustedes imaginarse que desde el centro Botín hasta el barrio pesquero, aunque haya dos patrullas constantemente patrullando, hay muchos momentos en los que digamos nadie esta visualmente controlando algunos tramos de la valla.



Esta obra llevará aproximadamente cuatro metros, está ya la licitación a punto de publicarse; ya digo, será un recinto relativamente pequeño, muro de hormigón prefabricado de cuatro metros, muro modular. Es decir, que en caso de que hiciese falta más espacio, ese muro puede recolocarse, reubicarse para conseguir más espacio; en el caso de que menos, permite redimensionamiento del espacio. Y sobre todo y desde luego diseño para que con menores efectivos de la guardia civil y la policía portuaria se pueda controlar absolutamente su perímetro.

Bien. En estos cuatro meses, evidentemente contamos; ya digo, esta mañana he estado reunido con la nueva delegada del Gobierno; con la colaboración de las fuerzas y cuerpos de Seguridad del Estado, cuya colaboración agradecemos y que desde luego en estas últimas semanas está dando sus frutos.

El tráfico portuario es un mercado abierto, es un mercado abierto. Las compañías evidentemente deciden cuales son las rentabilidades de sus rutas. Igual que nos hemos acostumbrado a que en el transporte aéreo, unas rutas desaparecen y otras van apareciendo; los puertos están en el mercado y captan unas rutas evidentemente dentro de la competencia que hay entre puertos se pueden perder otras.

No debemos dar ninguna facilidad para que las rutas que cuesta muchísimo conseguir se vayan por cuestiones que son digamos relativamente fácilmente atajables.

Por lo tanto, además de que seguimos trabajando, seguimos comercialmente, el puerto sigue trabajando comercialmente de forma denodada en conseguir nuevas rutas; pues evidentemente cualquier elemento técnico que vaya a garantizar una mayor seguridad, mayor facilidad de acceso, mayor proximidad a las líneas de atraque, mayor longitud de muelle, pues evidentemente la autoridad portuaria está en ello.

Como digo, es evidentemente una lástima haber perdido una ruta que tanto nos costó establecer, pero tenemos otras 18 operativas y seguimos trabajando para intentar conseguir más. Ya digo que hay algunas noticias buenas que este próximo año se van a avectar; el incremento del tamaño de los barcos, el CLN, el incremento del tamaño de los barcos de Brittany Ferries, para la ruta con Gran Bretaña, para las que deseamos estar preparados y que este tipo de eventos no se vuelvan a producir.

Muchas gracias.

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

Para fijar posiciones por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenas tardes.

Señor consejero, le agradezco su presencia en la cámara, aunque lo expresado me deja una sensación de ya haberlo visto, de ya haberlo escuchado; las cifras que usted ha referido son exactamente las mismas que estuvieron manejando en la anterior sesión parlamentaria. Y sí que le agradezco que utilice los mismos artículos periodísticos para confirmar que, efectivamente, hemos perdido esa línea. Porque la seguridad no funciona como debe, entre otras posibles razones.

Sin embargo, su comparecencia me genera dudas que espero que nos pueda resolver en la final.

Si la gran medida para evitar los problemas a corto plazo es el incremento de 30 efectivos de las fuerzas de seguridad ¿Durante cuánto tiempo van a estar? ¿Vienen para cuatro meses, luego se van y volvemos a lo mismo? Le digo porque si es así, ya vamos a avisar a las mafias de que se tomen unas vacaciones, que vuelvan para el verano.

Si se van a quedar de forma permanente ¿estamos afectando algún otro servicio? Porque si no hay elementos adscritos y ya veíamos en la anterior sesión parlamentaria que no figura en el catálogo de puestos de servicio el Puerto de Santander, entiendo que no hay una dotación especial de efectivos para Cantabria y que lo que estamos haciendo es quitar policías nacionales o guardias civiles de otras ocupaciones que estaban realizando hasta el momento, para adjudicarlos al puerto.

¿Quiere eso decir que otros elementos de la seguridad pública en Cantabria van a quedar desguarnecidos, para proteger el puerto?

La otra pregunta que me ha surgido es con su explicación, en la que ha explicado usted algo así parecido a una segunda barrera defensiva. Generamos una barrera principal defensiva y una segunda más pequeña, más cómoda de hormigón, en la que los efectivos que van a llegar se van a parapetar, para evitar que se produzca los atentados contra la propiedad.

¿Quiero eso decir que asumimos que el que quiera entrar en la primera barrera entra sin problemas y lo que hacemos es defender la propiedad privada de las compañías y lo único que nos preocupa es la defensa de las cargas?



Realmente, tal y como lo ha explicado, me genera más dudas que certezas. No obstante, le agradezco su presencia y le agradezco esa visión optimista sobre el puerto, que, a pesar de haber perdido una línea, sigue gozando de buena salud, porque quedan 18.

Le agradecería que en la respuesta nos indique ¿A partir de cuántas líneas perdidas empieza a ser un problema para el puerto? una línea, dos líneas, cuatro... ¿Si perdemos cuatro ya es un problema, pero tres no? ¿Cuál es el grado de..., es decir a partir de qué momento el enfermo pasa de tener una salud apreciable a tener una salud debilitada?

Gracias, buenas tardes.

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

Grupo Parlamentario Ciudadanos, Sr. Álvarez.

EL SR. ÁLVAREZ PALLEIRO: Gracias señor presidente.

En primer lugar, quisiera comenzar esta intervención, bueno, primero agradeciendo su comparecencia, que es una petición que hemos hecho desde este grupo parlamentario y poniendo sobre la mesa algo que creo que debemos corregir en este Parlamento de Cantabria, si realmente queremos que este Parlamento, este poder Legislativo esté a la altura de las circunstancias, que afectan de manera directa a todos los ciudadanos de nuestra región.

Este Parlamento no puede vivir a espaldas de los ciudadanos y debe afrontar las preocupaciones que afectan a todos los cántabros, en tiempo y forma.

Yo creo que a este Parlamento llegan las iniciativas que tienen que llegar, debatimos aquellas cuestiones que hay que debatir, buscando las soluciones a los problemas que afectan puntualmente a los ciudadanos y, además, intentando desarrollar aquellas leyes que pueden cambiar y mejorar la vida de todos los cántabros.

Es decir, a este Parlamento llega lo que tiene que llegar, pero no llega cuando tiene que llegar.

Nosotros hemos registrado esta solicitud de comparecencia el 29 de enero, hace casi un mes. Alguno de ustedes me podría decir que esta comparecencia se podía haber realizado el lunes anterior, pero el consejero no pudo estar aquí porque estaba en Madrid, ocupado, además creo que en un asunto bastante importante. Pero así todo, este asunto, un asunto grave, de un asunto urgente, si esta comparecencia se hubiese llevado a cabo el lunes pasado, hubiese pasado 19 días desde que nosotros pedimos la comparecencia del consejero.

Insisto, no podemos vivir a espaldas de los ciudadanos y este Parlamento tiene que tener bastante más cercanía con los problemas que afectan directamente a todos los cántabros.

Si este miércoles o este jueves o este viernes ocurriese algo que provocase que cualquier grupo parlamentario presentase una iniciativa, esa iniciativa se debatiría 17, 18 o 19 días después de haber registrado esa iniciativa.

Creo que es necesario acometer las modificaciones reglamentarias pertinentes para agilizar y acortar el tiempo que transcurre desde que un Grupo Parlamentario registra una iniciativa hasta que se debate en este Parlamento. Y esperamos encontrar el apoyo del resto de los grupos parlamentarios para intentar solucionar esta historia.

Bueno, ¡fíjese! que a día de hoy el delegado del Gobierno ya no es el delegado del Gobierno actual, ahora hay una nueva delegada; lo que extraña es que siga usted siendo el consejero de Industria, no porque yo pida su dimisión, sino por el tiempo que ha transcurrido desde que nosotros registramos esta iniciativa.

Pero vamos al tema. Usted ha subido aquí y ha dado datos del puerto, datos que realmente son muy positivos, que son muy buenos y que además nosotros nos alegramos; el aumento de las mercancías, el aumento de la llegada de los cruceros, las empresas automovilísticas, las líneas con el Sudeste Asiático, 18 líneas regulares que seguimos manteniendo, los proyectos que están por venir.

Pero no hemos pedido que comparezca usted aquí para decirnos lo bien que va el puerto porque eso nosotros ya lo sabíamos, porque los datos están ahí al alcance de todos.

Y que se hayan hecho muchas cosas bien, ni libra ni excusa para que se haya producido unos graves errores que han terminado con la pérdida de una línea en este caso con el puerto de Cork.

Decía usted que hace más de dos años que este problema se iba agravando. Entonces a lo mejor teníamos que haber pedido la comparecencia del Sr. Zuloaga; porque era delegado del Gobierno cuando, como usted dice, este problema era también conocido y su gravedad se iba incrementando.



Todo el mundo conocía el problema de los polizones en el Puerto de Santander, que se iba haciendo más y más grande. Y mientras el Puerto de Bilbao iba tomando medidas, medidas necesarias para poder afrontar este problema, pues lo que iba ocurriendo es que ese problema se iba trasladando en este caso al Puerto de Santander, que no hacía lo suficiente; no entro ahora en la valoración de quién es el responsable. Pero sí es verdad que en el Puerto de Santander este problema iba incrementándose y no se ponían las medidas oportunas.

Y la cuestión es que después de haber identificado el problema no hubo la coordinación necesaria entre la Delegación del Gobierno y entre la autoridad portuaria con el incomprensible silencio del Gobierno de Cantabria y el resultado final ya conocemos todos, que es la pérdida del ferri Santander-Cork. Esto creo que no es discutible.

En cuanto a las razones de por qué la línea se ha cancelado es importante que sepamos cuáles son para poder pedir responsabilidades. Necesitamos saber; usted ha estado muy blandito en este asunto. Se deja entrever entre lo que usted ha dicho que asume que la responsabilidad es de la Delegación del Gobierno, pero eso lo interpreto yo, usted no lo ha acabado de decirlo de forma concisa y clara que esto es así.

El presidente del Puerto y usted lo tenía claro, para él la responsabilidad fue de la Delegación del Gobierno porque el presidente de la Autoridad Portuaria, dijo literalmente -abro comillas-: "En este caso lo que duele -por la pérdida del ferry a Cork- es que perdemos por una razón que no podemos controlar, pero muy grave, nuestra incapacidad para proteger las mercancías de nuestros clientes. Repito lo mismo de siempre, los saltos a la valla y el intrusismo en los camiones que causan daños a la mercancía no son por negligencia ni por falta de cumplimiento de medidas, sino por falta de medios; porque las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado encargadas de esta labor no tienen los recursos suficientes para desarrollar su labor".

El anterior delegado del Gobierno también tenía clara la responsabilidad; bueno, no lo tenía tan claro el Sr. Echeverría. Porque dijo en un comunicado de prensa: que la autoridad portuaria de Santander era la gestora responsable de la seguridad del recinto del puerto. Y de hecho invitó al presidente del puerto a dimitir si se sentía incapaz de controlar la seguridad.

Aunque también en el mismo comunicado, el Sr. Echeverría afirmó: que desconocía las razones que llevaban a la empresa a suspender la ruta con Irlanda. Curioso. Más allá de las que ha dado a conocer el presidente de la Autoridad Portuaria ejerciendo casi de portavoz, al igual que lo hiciera posteriormente el consejero de Industria y que no coinciden con la nota de prensa que emitió la compañía más tarde. Esto es lo que dijo el anterior delegado del Gobierno. Luego el presidente del puerto; usted; replicaron al delegado del Gobierno, se tiraron los trastos unos a otros, al final cambiaron al delegado del Gobierno y todo acabó siendo un espectáculo lamentable.

La empresa dice que abandona la línea de Santander, además de por la falta de seguridad que también lo señala por -abro también comillas- "el resultado de continuas conversaciones con los clientes de transportes de mercancías que necesitan mejores conexiones por carretera y reducir los tiempos de sus trayectos".

A mí esta razón me parece un poco peregrina, porque estas mejores de Bilbao ya las tenía antes de que se trajera aquí esa línea del ferry ¿no?

Y ya le digo, decía lo de la falta de seguridad, pero también traducía a este tipo de cuestiones, el haber cancelado esta línea de ferri.

Pues después de este esperpento de declaraciones cruzadas, de responsabilidad que siempre tiene el otro, al final la línea se fue y nos quedamos con dos palmos de narices en Santander y Cantabria perdió una línea de negocio que es importante y más con la que está cayendo en la región en estos últimos meses.

Ha relatado usted las medidas que se han tomado y que además están causando un buen impacto sobre este asunto. Pero claro, es que las han tomado después de que la línea se cancelara. Y cuando usted lo ha contado, a mí me ha parecido que eran soluciones, creo que usted también lo he dicho, tan fáciles de haber asumido. Hablábamos de 30 personas más de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado; de acotar las mercancías que no están vigiladas en un recinto más pequeño que pueden ser evidentemente controladas por mucho menos personal. Y esto aún indigna más que al final hayamos perdido una línea de negocio cuando como usted dice las soluciones eran bastante más fáciles de tomar. Y no se llevaron a cabo.

Pero hay algo más que hemos perdido en Santander, algo más intangible que la propia línea de negocio y que será más fácil de recuperar. Hemos perdido la imagen. Y la imagen y la fama es muy difícil de recuperar. Se puede ganar muy rápida; la fama perdón se gana con mucha constancia, pero se puede perder en un solo minuto. Esto es del 1 de febrero: Santander pierde la línea con Cork -que digo- ya prevé iniciar la línea de ferri entre Santander y la ciudad irlandesa de Cork puesta en marcha en mayo por Brittany Ferries se suprimirá a partir del 28 de febrero debido al problema de los polizones.

Y ésta que esa aún más grave, porque es de hace tres días del periódico El País, un reportaje que dice: "Santander puerto de polizones". Hace tres días en el periódico El País.



Y esto hace muchísimo daño a la imagen del puerto. Porque si yo fuese una empresa y estaría pensando en utilizar alguno de los puertos del norte de España para mover mis mercancías, pues seguramente en el informe que yo pediría para ver qué puerto es el que mejor se adecua a las circunstancias de mi empresa, en ese informe aparecería: no vayan ustedes a Santander porque hay un grave problema de polizones.

Pero también es verdad que de poco sirve ahora llorar por la leche vertida. Como le dije en nuestra intervención, este asunto ha quedado difuminado en el tiempo. El delegado del Gobierno ha sido destituido y cambiado por la nueva delegada del Gobierno. Y a la velocidad que ocurren los acontecimientos, realmente parece que estamos hablando del Pleistoceno.

No tendría yo muchas más preguntas que hacerle; es cierto, las preguntas que le ha hecho el portavoz de VOX son pertinentes. Yo también le iba a hacer una, que es sobre todo si es verdad que esos efectivos de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado han venido específicamente para acometer este problema, o han sido retirados de otros servicios para cumplir este.

Es una lástima y una pena que con la que está cayendo, con la semana negra de diciembre, con lo que ha ocurrido con SNIACE, con los problemas en la cogeneración y otro problema tremendo que tienen muchas empresas de Cantabria, que utilizan la cogeneración de gas para producir sus mercancías hayamos perdido esta línea.

Pero permítame una última reflexión señor consejero, es que sigo sin ver un plan en Cantabria. Más que asumir el día a día con todo el coste que está suponiendo para nuestra región, para miles de empleados, para miles de familias. Y si no hay un plan, si no hay una estrategia y vamos trabajando sobre el día, si tenemos un ojo puesto en mañana y no tenemos el otro ojo puesto en el porvenir o en el devenir, creo que Cantabria va a pasar por una mala recha industrial y económica. Y al final de ese camino, los responsables van a ser solamente ustedes.

Muchas gracias.

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

Grupo Socialista. Sr. García-Oliva.

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: Gracias, señor presidente. Señoras y señores diputados.

Repetimos un debate que ya tuvimos la semana pasada donde se expusieron argumentos, se explicaron posturas y se votó. Y ahora repetimos con la salvedad, o la característica de que es el consejero el que lo explica. Hemos invertido el orden, pero me da la impresión de que aparte de invertir el orden; el orden de los factores, no va a alterar el producto. Yo creo que vamos a seguir en las mismas posiciones, por mucho que... yo por lo menos me esforcé en aclarar un poco cuál era la cuestión.

Yo creo que estamos hablando de dos cuestiones. Se ha perdido, lamentablemente, un destino, una línea de ferri entre Santander e Irlanda. Y ha saltado el tema, o se ha debatido el tema de la seguridad en el Puerto. Son dos cuestiones. Y sobre estas dos cuestiones es cierto que hay un interés, o hay una seguridad en relacionarlas directamente. De tal manera que se concluya que una es consecuencia de la otra. Cuando eso no es así, ni en rigor ni de ninguna otra manera.

Puede que en el abandono de la línea de Santander con Irlanda ha influido el factor de la seguridad, como han influido otros. Pero no ha sido ni de lejos el factor determinante. No ha sido ese el factor determinante.

Y yo leía la nota de Brittany Feries, no leía una información periodística. Porque yo, con todos los respetos, yo no sé la espontaneidad de esa segunda entrevista periodística con respecto al presidente de Brittany Feries, no sé si habrá salido motu proprio, o tal. Pero lo que es cierto es que la compañía emitió una nota. Y en esta nota ponía bastante claramente cuáles eran los motivos del abandono. Y lo leí, y lo voy a volver a leer. -Dice- "Ésta no ha sido una decisión tomada a la ligera, y eso es resultado de continuas conversaciones con nuestros clientes de transporte de mercancías que necesitan mejores conexiones por carretera y reducir los tiempos en sus trayectos". -Dice- "Inauguramos la ruta en 2018 con un periodo de prueba, con un periodo de prueba de dos años; si bien, el número de pasajeros ha sido alentador, la realidad es que el número de mercancías, que es clave para la viabilidad de la ruta, no ha sido el suficiente. Por lo que el traslado de los puertos es la única solución viable para Brittany Feries".

Ésa es la explicación. Luego habla, hace referencia a por qué Bilbao. Y hace referencia a cómo ha mejorado la seguridad el puerto de Bilbao. Para nada dice que el puerto de Santander sea inseguro; para nada dice, ni se cita, que el puerto de Bilbao sea más seguro que el de Santander, porque no es cierto que el puerto de Santander es más inseguro.

¿Quiere decir eso que el puerto de Santander es absolutamente seguro y que no hay que hacer cosas para que siga siendo todavía más? Claro que sí. Claro que hay que hacer cosas. Claro que hay que tomar medidas. Pero de aquí, de la nota oficial, no se desprende en absoluto eso; que el motivo del traslado haya sido la inseguridad, sino que hace referencia a que no se han cumplido las expectativas en ese periodo de prueba, para el tráfico de mercancías.



Miren, si miramos la nota, una nota de prensa del puerto de Santander donde se hace balance, donde se hace balance de los tráficos de mercancías, aparte de alegrarnos porque es cierto que el puerto de Santander tiene un aumento y una ascensión creo que casi espectacular, de los puertos que más incrementan el tráfico en España. Eso es cierto. Y habrá que profundizar, apoyar y seguir por esa línea; porque se va incrementando el tráfico de mercancías.

Y seguir por esa línea, porque se va incrementando el tráfico de mercancías. Pero ¡claro! vemos datos: en 2019, tráfico de mercancías del Puerto de Santander, de enero a octubre; es más, el consejero ha dado una cifra más exacta que ésta, porque ésta es de enero a octubre: 5.524.764 toneladas el puerto de Santander. Claro, miramos el Puerto de Bilbao: 29.775.795 millones de toneladas. Es más, de cinco veces más.

¿Esto es una desgracia para nosotros? Es una realidad. El Puerto de Bilbao tiene muchísimo más potencial de transporte de mercancías, pues acabaremos igualándolo; pues esperemos que sí, a por eso hay que ir.

Pero no se puede negar el hecho cuando dice Brittany Ferries: que el factor decisivo ha sido que no se ha cumplido con el tráfico esperado, decir: no, es que han sido los inmigrantes. Oiga, no han sido los inmigrantes, ha sido lo que dice Brittany ferries que ha sido.

La seguridad... Si fuera, si fuera la inseguridad en el Puerto de Santander la causa, cómo se explica; que por cierto tampoco nadie hace mención a ello, al final de la nota de Brittany Ferries, dice: "Gracias a una inversión de 500 millones de euros en los próximos años llegarán nuevos barcos a la compañía. El primero en sumarse a la flota será el Galicia, que conectará Santander e Inglaterra a partir de finales de año".

O sea que trasladamos, si trasladáramos una línea que ya había, porque hay una inseguridad, ¿por qué estamos pensando en poner otra a finales de año? No tiene mucho sentido.

Qué interés tienen imaginando esa inmigración en el Puerto de Santander en irse precisamente a Irlanda cuando tienen tres líneas a la semana que conectan con Inglaterra ¿Es que hay un interés especial? ¿Sabemos los datos de personas que se han colado en los buques a Irlanda y los que se han colado en los buques con destino a Inglaterra? No conocemos los datos, por lo menos no se nos han dado. Por lo tanto, también creo que hay un elemento para hacer dudar cuando se afirma que la inseguridad es el motivo. No es el motivo.

Se ha explicado aquí cuando se dismantelaron los campamentos de Calais se incrementó la presión migratoria en el puerto de Bilbao; 2016: 433 intentos en el Puerto de Bilbao, 118 en el de Santander; 2017: 7.479 intentos en el Puerto de Bilbao, 355 en Santander. Ya estaba aumentando por entonces también. 2018: 5.594 en el Puerto de Bilbao, 938 en el de Santander.

A partir de mediados de año, o un poco antes, en el Puerto de Bilbao construyeron ese muro, denominado muro de la vergüenza en algunos medios y por algunas formaciones; por la similitud con el muro que está construyendo Trump en la frontera con México para aislar y blindar esa frontera. Cuando se construyó este muro es cierto que descendieron los intentos. Al año siguiente, en 2019: 1.700 en el Puerto de Bilbao y 2.360 en el Puerto de Santander.

Es decir, lógicamente se pusieron más dificultades, se trasladó esa presión migratoria hacia el Puerto de Santander.

¿Está solucionado el tema de la presión migratoria en el Puerto de Bilbao? En absoluto, aquí parece que se dice: no, es que en Bilbao ya lo han solucionado y nosotros somos unos pardillos que no somos capaces de garantizar eso.

Miren, les leo lo que decía el presidente del puerto de Bilbao, en julio de 2019; o sea del año pasado: "El puerto de Bilbao detecta un repunte de emigrantes e intensificará las medidas de seguridad para evitar polizones. Barcala -que es el presidente- ha recordado que tras las medidas incorporadas hace un año y medio como la construcción de un muro, el número de intentos de acceder cayó muchísimo. Sin embargo -ha añadido- en los últimos tres meses ha habido un repunte de intentos con alrededor de 140 o 150 intentos al mes.

Y hace apenas veintitantos días, la asociación de consignatarios de buques y estibadores del Puerto de Bilbao pide medidas de seguridad y se ofrece a colaborar para intentar mitigar un serio problema que además es persistente.

La persistencia de los problemas de seguridad que vienen causando las intrusiones en el Puerto de Bilbao, sigue generando gran preocupación entre las empresas de los diferentes sectores que integran la comunidad portuaria vizcaína.

Por lo tanto, no es que en Bilbao hayan resuelto y aquí no lo hemos resuelto. Estamos ante un problema migratorio, estamos ante un problema de presión migratorio. Estamos acostumbrados a verlo en la televisión, en los medios, los problemas que ocurren en la frontera sur. Pero esto también es una frontera. Y más vale que nos vayamos haciendo a la idea de que esa presión la vamos a tener aquí, la vamos a tener aquí.



Miren, señorías, me parece que es irresponsable hablar de falta de seguridad o decir que el puerto de Santander es inseguro. El puerto de Santander no es más inseguro que otros puertos que están a nuestro alrededor. Por desgracia, por desgracia estamos viendo lo que ocurre cuando unas personas necesitadas, quieren acceder por estos medios a buscar otra vida mejor en otros lugares.

Y esa es la realidad y es la realidad que vamos a tener que gestionar.

Encima del cambio de línea, como digo, repito y no me cansaré de decirlo, nada o poco tiene que ver con esto. Es un factor, pero un factor más y no es ni de lejos el factor determinante. No vamos a poder impedir que siga habiendo esta presión. Habrá que hacer todo lo posible, porque el puerto de Santander sea, en ese aspecto, lo más difícil de acceder posible, ¡claro que sí! Y ahí yo creo que se está trabajando.

Esos efectivos que se incorporan, que, por cierto, se habían previsto con el anterior delegado del Gobierno, han llegado ahora, pero no es que haya sido debido al cambio de Gobierno, estaban ya previsto en la anterior reunión, ¡eh! y han llegado ahora porque son necesarios, se refuerzan, perfecto, ¡eh!

Pero el tema con el que vamos a seguir lidiando y trabajando es el tema de la presión migratoria. No se pueden poner puertas al campo, no se puede echar la culpa y demonizar a un colectivo que está buscando o intentando buscar una vía mejor, no caigamos en esa trampa, no caigamos en esa trampa.

Trabajemos por mejorar las medidas que impiden que se acceda al puerto de Santander, busquemos la manera de atraer nuevas líneas, ¡eh! El año pasado hubo ya una reunión entre la Guardia Civil, antes que surgiera todo esto, a principios de año, entre la Guardia Civil y la Policía de Irlanda, precisamente para estas líneas adoptar protocolos de seguridad y que fueran más seguras y ofrecer más garantías, se está trabajando ahí, hay que seguir trabajando ahí, pero por favor, no distraigamos la atención y no echemos la culpa o busquemos cabezas de turcos donde no las hay.

Gracias.

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

Grupo Popular, Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias señor presidente.

La comparecencia del consejero hoy, sus declaraciones, su valoración es la crónica de un fracaso. Nos ha venido a contar porqué hemos llegado a este fracaso. Nos ha venido contando datos, en cuanto a intervenciones, en cuanto a polizones, que demuestran que en los últimos años el número de asaltos a la mercancía ubicada en la zona de servicio del puerto y el número de asaltos a la zona de servicios del puerto se han multiplicado en cinco años por 23.

Y nos dice que ya hace dos años, se ha detectado claramente este problema y el resultado es que no se hizo nada. O no se hizo lo suficiente. Y las consecuencias ahí las tenemos.

La narración de un fracaso, el anuncio de una serie de medidas que llega tarde, llegan tarde y luego dice que los frutos están ahí. ¿Qué es que nos han devuelto la línea?, ¿nos han devuelto la línea? ¿Qué frutos están ahí?

Los frutos son que la línea se la han llevado a Bilbao y los frutos son que ahora se anuncian medidas que llegan tarde, que tenían que haberse puesto en marcha hace más tiempo.

Me gustaría situar, porque también por parte del consejero se ha venido a minimizar, de alguna manera, el impacto de este anuncio de la supresión de la línea marítima en la actividad del puerto.

Ha venido a restar importancia, porque habla de otras 18 rutas. Bueno, y hemos perdido una ruta. Yo creo que esto es un mal planteamiento, porque el ferri con Irlanda significaba muchas cosas para Cantabria. Había razones de tipo económico que hacían de esta línea algo muy importante para el ferri... -perdón- para el puerto, para la ciudad y para la región. Razones de tipo económico, sin ir más lejos el movimiento de esa flota de camiones que van y vienen; la actividad que genera en el propio puerto, movimiento de vehículos, el gasto que originan esos vehículos entrando y saliendo por Cantabria.

Sesenta personas entraban a trabajar al ferri cada vez que atracaba en Santander. Y no creo que sea una cifra baja. Cada vez que el ferri amarra en Santander, 60 personas se ponían a trabajar.

Incluso más allá, Astander tiene contratada con Brittany Ferries una parte de su actividad como astillero. Porque esos buques se mantienen y se reparan en los astilleros de Santander. A lo mejor también los pueden traer de Bilbao, a mantener y reparar aquí. Sobre todo, teniendo en cuenta que en Bilbao se ha cerrado la Naval.



Pero yo creo que las razones económicas han sido de mucho peso y creo que no se han evaluado convenientemente, ni desde el Puerto ni desde la Delegación del Gobierno.

Había también razones estratégicas. Desde hace 40 años, el Puerto de Santander es la conexión por ferri con las islas británicas. Bilbao lo ha intentado en varias oportunidades y nunca logró desplazar a Santander como conexión de ferri con las islas británicas. Sí es verdad que es un puerto seis veces más grande que el de Santander como ha dicho García-Oliva, pero no en esto; en esto Santander estaba mejor situado que Bilbao.

Y ahora pasamos de tener un puerto con las conexiones a Inglaterra y a Irlanda desde España, a tener un competidor.

Hace dos años, si alguna naviera de Noruega se hubiera planteado establecer una línea de ferri entre Noruega y España, lo más probable es que se hubiera fijado principalmente en Santander. Hoy tiene dos puertos a los que mirar: Santander y Bilbao.

Y yo creo que también en Cantabria ha afectado incluso a la autoestima de esta región, la pérdida de esta línea.

El presidente decía en los días posteriores al anuncio: que había sido un pequeño palo. Yo creo que ésa no es la definición. No ha sido un pequeño palo, ha sido un gran golpe para Cantabria y para el Puerto de Santander, la pérdida de esta línea. Ha sido un gran golpe.

Y hay que ver en qué contexto se ha producido este anuncio. Lo hemos sabido uno o dos días después de conocer que los datos de la EPA indicaban que cuando el paro había bajado en el conjunto de España, en Cantabria había subido en 4.000 desempleados más. Lo hemos sabido en los días en que hemos conocido que el avance del crecimiento de producto interior bruto de Cantabria en 2019 era del 1,5 y en España del 1,8. Lo sabemos unos días antes de anunciarse el cierre de SNIACE.

Es decir, situemos el valor económico en sí mismo que tiene la pérdida de la línea, analicemos el valor estratégico que tiene en relación con el puerto de Santander. Y analicemos el contexto. El contexto de un mes de malísimas noticias económicas para Cantabria, sobre todo en el aspecto industrial, que es el que a usted le compete.

Y en esa situación, lo que más coraje da, lo que más coraje da es tener la sensación de que esto se podía haber evitado simplemente con que el delegado del Gobierno saliente; él sí, pero otros también; simplemente con que el delegado del Gobierno saliente, con que el presidente de la Autoridad Portuaria y con que usted hubiera atendido a sus obligaciones.

Porque la línea...; me hacía gracia oír decir al portavoz socialista: se ha perdido, se ha perdido. No. Se ha perdido no, lo han perdido; no se ha perdido porque el ferri se ha hundido en el mar, no, no. Se ha perdido porque en Cantabria, los responsables de este tema, no han atendido sus obligaciones. No se ha perdido. Lo han perdido una serie de responsables políticos que son los que ahora tendrían que estar dando cuenta de lo que ha pasado.

No se ha perdido el ferri, ha habido negligencia y por eso se ha perdido el ferri, lo han perdido ustedes, las administraciones.

Usted hablaba de que no es competencia de la Comunidad Autónoma. Usted es vicepresidente del puerto, usted ha nombrado al presidente del puerto, alguna responsabilidad tendrá usted; tendrá el presidente Revilla también ¿o no? ¿Quién ha nombrado al presidente del puerto? Ustedes.

Se ha perdido el ferri por negligencia de ustedes. Y se ha perdido el ferri porque no ha funcionado debidamente el control de fronteras, o porque no ha funcionado la seguridad que regula el acceso a la zona de servicio del puerto, o porque no ha funcionado la valla. De esto es de lo que tendrían que estar hablándonos, para dar explicaciones y para aportar soluciones.

La valla. Unos días después del anuncio, sábado 6 de febrero, un reportaje en la prensa demoledor sobre la situación de la valla. Usted que es vicepresidente del puerto, usted que es el que ha nombrado al presidente del puerto dice que llevaban dos años denunciando medidas, problemas de seguridad ¿Y esto dos años después está así?

Ahora se anuncian medidas, ahora que es tarde. Nunca es tarde si la dicha es buena, pero esto no vale. Esto en política no vale. Y cuando uno está al frente de responsabilidades esto no vale.

Mire, las medidas que han acordado ustedes en esa reunión de coordinación que ha dado tantos frutos, esas medidas son al mismo tiempo un reconocimiento de su culpa y de su fracaso; porque todo lo que han anunciado se podía haber hecho unos días antes o unas semanas antes o unos meses antes como decía aquí el otro día un diputado.

Echevarría anuncia ahora el refuerzo de 30 agentes contra los polizones. Ahora, anuncia ahora que se ha perdido la línea.



El puerto contrata a nueve agentes más de la policía portuaria y lo anuncian ahora que se ha perdido la línea.

El puerto anuncia obras en la valla, la incorporación de nueve agentes de la policía portuaria y va a trabajar con celeridad ahora en la finalización de la valla, ahora, dos años después.

Hay responsabilidad del delegado del Gobierno, pero de ustedes también, no toda la culpa es del delegado del Gobierno, no seré yo quien le defienda, pero no toda la culpa es del delegado del Gobierno, de ustedes también.

Negligencia por parte de todos, el presidente del puerto, el Gobierno y la Delegación del Gobierno. Negligencia por parte de todos y lo único que hemos tenido ha sido aquí una carrera de reproches en la que ustedes se han echado la culpa unos a otros a través del periódico de una manera escandalosa y yo diría que a los ojos del ciudadano indignante.

Se han leído cosas esos días espeluznantes, el presidente del puerto pide más medios a la delegación y dice que es su competencia, la suya hacer la valla segura y no lo ha hecho. Usted mismo ha arremetido contra el delegado del Gobierno, el que era delegado del Gobierno le dice al presidente del Puerto que trabaje más y que si no está en condiciones de dar resultados que se marche. Fíjense qué espectáculo han dado ustedes estos días. Todos se acusan a todos y a nuestro juicio, todos son responsables. El delegado del Gobierno, el Puerto y el Gobierno de Cantabria.

Este cruce de reproches y de acusaciones que ha indignado a la gente, no tapa las responsabilidades de todos ustedes. Y lo triste es que aquí nadie asume ninguna responsabilidad. Este es el resultado, acusaciones mutuas que van y vienen; soluciones que llegan tarde y que demuestran que durante dos años ha habido negligencia y nadie dimite.

Y lo peor de todo es que el problema puede que siga ahí, vamos a ver si estas medidas evitan males mayores, pero quien haya leído la entrevista que le hacen en el periódico al consejero delegado de Brittany Ferries es para echarse a temblar, porque dice: "tendremos un problema grande con las rutas de Inglaterra, si esto no se resuelve".

Y, por cierto, Sr. García-Oliva, Christophe Mathieu hace estas declaraciones, el que dice: "en cuatro meses, más de 200 polizones accedieron a los remolques en Santander, en Bilbao ninguno". Esto lo dice Christophe Mathieu. Y el que dice: "tendremos un problema grande con las rutas de Inglaterra" Yo no sé dónde trabaja este hombre, pero aquí le presentan como consejero delegado del Ferri. No sé a lo mejor trabaja en Buguer King o McDonalds.

Pero el responsable de Brittany Ferries, sí ha identificado perfectamente cual es el problema y el problema es la seguridad. Y perdone, el problema no son los emigrantes, el problema son quienes no ejercen sus obligaciones de evitar que los emigrantes crucen la zona de servicio, accedan a los remolques y embarquen en el ferri.

Nadie está culpando a los emigrantes, no, no, el problema no son los emigrantes, el problema son quienes tenían la responsabilidad de controlar el acceso al puerto y controlar el acceso a las fronteras. Ese es el problema, pero aquí todo el mundo pretende pasar de puntillas, responsabilidades no asumen nadie. Las medias que se han pactado, demuestran que primero se hizo mal. Las medidas que se han acordado llegan tarde y aunque ahora reine la paz, lo cierto es que nadie nos devuelve la línea de ferri, nadie nos devuelve esa línea que hacía que 60 personas entraran a trabajar a bordo cada vez que amarraba el barco.

Nadie nos devuelve esa línea, esa línea...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Debe ir concluyendo, señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: ...que movía semejante tráfico por el Puerto de Santander. Nadie nos devuelve esa línea que hacía de Santander, un puerto estratégico en las conexiones entre el continente y las Islas Británicas. Nadie nos devuelve eso.

Eso que el presidente del Gobierno calificó como un pequeño palo, y que en Bilbao celebraron como la mejor noticia económica del año. La mejor noticia económica del año para Bilbao, puede que sea también la peor noticia económica del año para Santander.

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

Por el Grupo Regionalista, el Sr. Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Señor consejero, menos de abrir la valla y colar usted a los inmigrantes; casi, casi le han venido a... desde alguna parte de las bancadas le han venido a acusar de todo.



Y yo creo que, si algo está claro, algo que no es discutible, entiendo, son las competencias. Quién ostenta las competencias por las cuales se debe garantizar la seguridad, las fronteras españolas. El Gobierno de España a través de la delegación del Gobierno y a través de los miembros y cuerpos... fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, la guardia civil, la policía nacional.

Creo que esto no lo discute nadie, yo no sé cómo insisten una y otra vez en echar la culpa al Gobierno de Cantabria desde la bancada popular especialmente yo creo.

Por mucho que se esfuercen... sé que no tienen un segundo turno... (murmillos) No, no sean malévolos, no sean malévolos. Son competencias del Gobierno de España ¿De acuerdo? Autoridad Portuaria de Santander, depende del Ministerio de Fomento. Y la solución además va a venir por esa vía, va a venir por esa vía.

No es una buena noticia perder una línea. Pues no, no es una buena noticia. Tampoco hay que magnificarla, la pérdida de la línea en sí misma. No es para celebrarlo, nos tiene que hacer pinar las orejas muy seriamente, pero no es la catástrofe del mundo mundial que va a llevar a desaparecer al Puerto de Santander.

Este puerto compite con todos los puertos del norte de España y se sabe que en los últimos años se está batiendo récords en cuanto a toneladas y en cuanto a la imagen y a las valoraciones que hacen de él, las empresas que utilizan el Puerto de Santander.

Luego, el Puerto de Santander va bien. Tenemos que estar muy atentos a un problema que es real, y el problema del intrusismo es real. Y no lo decimos ahora, es que lo dice alguien que trabaja directamente en el puerto que ostenta la representación máxima de la autoridad portuaria de Santander, el señor Jaime González, lo viene diciendo ya desde hace dos años en repetidas ocasiones en distintos medios de comunicación. Y se han ido poniendo medidas, las tienen ustedes y si no ya se las pasamos nosotros desde el grupo Regionalista: 1.600.000 euros van invirtiendo la autoridad portuaria de Santander solamente en vallados, en sistemas tecnológicos que -vamos a decir- impidan el acceso a los puertos, en el refuerzo de la seguridad privada: 1.600.000 euros. Pero no de ahora, ya vienen invirtiéndolo desde hace tres años.

¿Hay que incrementar estas inversiones? Sin lugar a duda. Y en el refuerzo de la plantilla de la policía portuaria que no tiene las mismas competencias ya les digo yo que la guardia civil o la policía nacional.

Luego, el problema existe y hay que atajarle, y yo creo que se están poniendo los medios ¿Tarde? Casi siempre se va tarde, la policía casi siempre va detrás de los ladrones ¿vale?

Y hablando antes de la agilidad, o no, de las administraciones para dar respuesta a los problemas. Pues desgraciadamente en esto como en otras cosas, se va un poco tarde. No busquemos el problema en si Bilbao ha ido antes o después. Bilbao es un puerto mucho mas grande, tienen otros recursos y evidentemente la morfología del Puerto de Bilbao nada tienen que ver con la del Puerto de Santander; nuestro puerto es más difícil de defender, vamos a decirlo así, permítanme esa terminología un poco bélica. Pero yo creo que los pasos se están dando y se deben seguir dando.

Yo creo que ahora mismo además hay un impulso, unos nuevos aires a lo mejor de entendimiento con la recién nombrada delegada del Gobierno de España; parece ser que ahora a lo mejor entramos en sintonía más rápidamente. No quiere decirse que no se vengán atendiendo; hoy no está el señor Zuloaga, pero yo creo que desde los tiempos hace dos años en los que el señor Zuloaga era el delegado del Gobierno ya se estaba atendiendo esta problemática... Sí, se está atendiendo.

No hay que descuidar también otro asunto. Esto no es Ceuta, esto no es Melilla; la parte de acá de la valla es España, no Marruecos. Con lo cual, y alguien ya lo ha apuntado en la prensa, la presión, el control, el trabajo que tienen que hacer las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado está de la valla hacia el agua y de la valla para acá. Hay que trabajar también de un a forma intensa en el control de esas mafias; porque esta gente no viene aquí en el ALSA a hacer turismo, alguien les trae. Pagan para que les pasen a Inglaterra, sea Cork, sea el de Plymouth, coja la vía Bilbao, coja la vía Santander; cogen las que pueden o por donde les traen las mafias. Hay que trabajar de forma coordinada. Y yo creo que por ahí van los tiros, trabajar de forma coordinada buscando una colaboración máxima entre el Gobierno de Cantabria y el Gobierno de España. Bien entendido siempre dónde están las competencias, que lo saben todas sus señorías.

El problema existe, el problema está en vías de solución. El puerto va bien. Y tiene que ir todavía mejor. Y va a ir mejor. No vamos a llegar a ser nunca el puerto de Bilbao, pues no. Nos lo podemos proponer, está bien como meta. Pero no. Ni vamos a tener las inversiones en obra pública que tiene el Gobierno vasco ¿verdad? Ya le gustaría al Sr. Gochicoa tener para hacer carreteras y puentes lo que tiene él: la Y vasca, la super sur y todos los rellenos que se han hecho en el super puerto de Bilbao. Pues no.

Nosotros tenemos una situación geoestratégica importante. Y de hecho ahí está la confianza que tiene la empresa Brittany Ferries; que ya aprovecho a decir que están muy contentos con los servicios que se le prestan en Astander, en mi pueblo ¿vale?... Sí, sí, están muy contentos, muy contentos. Incluso siguen ahí... el otro día seguían ahí barcos, veo un



barco de Brittany Ferries cada dos por tres ¿vale? Y yo creo que van a estar porque es otra cosa, no tiene que ver una cosa con la otra. Los servicios que se están dando allí como Astillero de Transformación son muy buenos.

De verdad, sean optimistas con nosotros. Es que no es celebrarlo, como digo, que se vaya una línea, en absoluto. Hay que poner remedio, hay que ponerse a trabajar. Pero por favor no nos vamos a hacer el harakiri ¿de acuerdo?

Y respecto a la pregunta que hacen... Bueno, la comparecencia es para informar sobre las causas de la pérdida de la línea de ferri con Irlanda. Pues a lo mejor, era mejor haber levantado el teléfono o haber quedado con Christophe Mathieu, porque es él quien decide, él y su consejo de administración quien decide cambiar la línea de origen y de destino.

Yo no sé qué estará pasando en el Parlamento de Cork, si allí existe... no lo sé. No lo sé... igual también ¿vale? Pero a nosotros nos interesa Cantabria. Han cambiado Bilbao por Santander y Cork por otro puerto que está más al sur en Dublín.

Dice que es un problema de polizones. Evidentemente, hay más problemas, seguramente que están estudiando esta línea, iba a trabajar durante dos años, iban a sacar resultados e iban a evaluar el resultado de la línea a lo largo de dos años. Y a lo mejor no han llegado a conseguir el número de toneladas movidas y de camiones embarcados y remolques que esperaban a lo largo de dos años. Esto, unido a que evidentemente y nadie lo va a negar, que ahora mismo ya solamente en el mes de enero han sido 259 intrusos, cuando en todo el 2015 eran 102. ¡Hombre! pues se ha disparado de forma brutal, el intrusismo en el puerto de Santander. De forma brutal. Y es un problema.

Es un problema que no es únicamente de este puerto, seguramente que en Bilbao habrá repuntes. Y aunque adapten y el muro sea de 15 metros de alto, pues seguirá habiendo ganas de... Ganas no, necesidad ¿vale? De que los polizones se siguen subiendo a los barcos. Y es un problema común a todas las fronteras de Europa en general. Y nosotros en esto somos parte de los sufridores de ese problema.

Con lo cual, yo, desde el grupo Regionalista animamos, no puede ser de otra manera, al consejero a seguir manteniendo esa línea de colaboración; que yo sé que siempre está en el ánimo, con una comunicación permanente con la Autoridad Portuaria de Santander, con la Delegación del Gobierno. Y lo que se puede hacer desde el Gobierno de Cantabria -recalco una vez más- que no tiene competencias en esta materia, por mucho que a lo mejor nos gustaría tener competencias y tener presupuesto para afrontar el problema. Pero no es así, por mucho que intenten ustedes... Bien está que esto es el Parlamento de Cantabria; ya que venimos aquí, pues ¡hombre! le pegamos un repaso al Gobierno. Yo entiendo que todo vale.

Y luego ya la relación diabólica que alguno intenta hacer entre el cierre de SNIACE y la pérdida de la línea Santander-Cork. Pues ¡hombre! eso necesita ya de una explicación larga, tendida y yo creo que difícil de explicar. Pero a río revuelto ganancia de pescadores.

Como digo, no vamos a celebrar para nada en absoluto la pérdida de la línea, se debe de trabajar, se está trabajando. Tenemos que pedir del Gobierno de España que nos preste especial atención al puerto de Santander, porque es uno de los 46 puertos que forman parte del sistema portuario español de primera línea, vamos a decirlo así.

Y en la cornisa cantábrica somos puerto de referencia ¡faltaría más! Y lo vamos a seguir siendo, sin desatenderlo. Cada uno, en las competencias que le corresponden. El Gobierno de Cantabria en su sitio y el Gobierno de España en el suyo. Y sus señorías, seguro y no va a ser de otra manera, apoyando desde este hemiciclo. Porque yo creo, y estamos de acuerdo, que a todos nos interesa que el puerto de Santander vaya bien.

Muchísimas gracias.

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

Por el Gobierno contesta el consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio. Sr. Martín.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Muchísimas gracias señor presidente, señorías.

Ahora voy con ustedes, pero déjenme primero que le haga una reflexión al Sr. Fernández para que vaya pensando. El sábado perdió el Madrid, vaya usted pensando qué razón nos esgrime para que el Gobierno de Cantabria sea culpable de esa derrota también.

Tengo las preguntas anotadas. Lo primero decir que la guardia civil igual que la policía nacional están haciendo un magnífico trabajo, un magnífico trabajo solamente limitado por la falta de medios, la falta de medios.

Me consta, me consta que hasta que llegaron estos 30 agentes de refuerzo, sí que había habido una recolocación de efectivos para que hubieses mayor número de efectivos en las horas en las que los ferris se cargaban y se descargaban.



Desconozco si a día de hoy, por intentar contestarle, con esa llegada de los 30 efectivos, con esas dos patrullas que están constantemente patrullando por el interior de la valla, sigue habiendo recolocación; lo desconozco, lo desconozco. Pero yo entiendo que esos 30 efectivos vienen justo a paliar digamos ese déficit de unidades que todos habíamos apuntado, apuntado.

El resultado está siendo bueno, digamos que el número de intentos ha bajado mucho y el número de éxitos me temo que ha desaparecido. Iremos viendo, iremos viendo.

¿Cuánto van a estar? Me consta que la voluntad de la delegación es lo que haga falta hasta que la situación esté normalizada. La curva de intentos, lo que demostraba es un efecto llamada evidente. Había un efecto llamada, en otros puertos se ponían más dificultades, aquí no, y había un efecto llamada. Bueno, evidentemente, la presencia de la guardia civil evitando los éxitos también generan un cierto efecto rechazo. Hasta que la situación se reponga, hasta que tengamos el muro construido, hasta que ya -digamos- no haya un problema de saltos de la valla.

También es posible que nunca sepamos exactamente la fecha, porque será como decir a los malos: hasta este día va a haber medios y hasta este día no. Pero digamos que aquel que quiere vulnerar la ley saltando un recinto digamos al que tienen el acceso prohibido, pues sabe que a día de hoy hay medios para evitar que esto ocurra.

En ningún caso creo que el Gobierno ha intentado culpabilizar a los inmigrantes; lo que estamos diciendo es que el efecto de los que saltan la verja, independientemente de su nacionalidad y de sus motivaciones y penetran en los remolques están produciendo un efecto negativo para la carga, para los manipuladores de la misma y sobre todo para los clientes del puerto de Santander.

Decía usted: perdemos una y no le parece al Gobierno grave. cuántas líneas hay que perder para que le parezca al Gobierno grave. El Gobierno está constantemente... El Gobierno no, el Gobierno no, toda la estructura industrial, mercantil, logística de Cantabria está constantemente intentando conseguir nuevas líneas. En los últimos cuatro años ha habido muchas nuevas líneas; ésta entre ellas. Y como decía antes, estamos en mercado y los puertos son muy agresivos compitiendo unos contra otros.

Competimos con varios puertos de nuestro entorno. Yo he dicho siempre que el País Vasco y en Asturias tienen los dos casos superpuerto y supertren y superautovías. Y nosotros quizá somos los hermanos pequeños, no tenemos superpuerto, ni tenemos supertren y sobrevivimos porque nos especializamos. El puerto de Santander es un puerto especializado que nunca ha de competir con superpuertos en cifras de toneladas; sí en la especialización y en los euros por tonelada en rendimiento final del puerto.

Por tanto ¿Cuántas líneas consideramos que es malo perder? Todas. Igual que vamos a por todas también, intentamos conseguir todas aquellas que están en el mercado.

Ya digo en el balance de los últimos años es muy positivo para el puerto de Santander, se han ganado muchas más de las que se han perdido sin olvidar que estamos siempre en un mercado abierto ¿no? Que hay evidentemente ya digo movimientos comerciales entre los puertos próximos.

Ciudadanos. Lamento el retraso, si se ha producido por mi culpa. El lunes pasado yo hubiese venido, a pesar... pero desde luego tan pronto como me dicen comparece, yo evidentemente comparezco. Y eso que en este caso como decía comparezco para hablar de cosas que no son de nuestra competencia. Siempre hay que hablar con pies de plomo, porque me pudiera estar metiendo en ámbitos competenciales que no me corresponden y podría estar equivocando.

En cualquier caso, usted hacía referencia a la responsabilidad. A que aquí todo el mundo se pone de canto y nadie quiere asumir la responsabilidad. No me corresponde a mí, ni corresponde al Puerto, ni siquiera a la Delegación del Gobierno decir por qué una línea se va. Le corresponde al máximo responsable de la línea. Y yo a sus declaraciones me atengo. A lo que ha dicho Christophe Mathieu respecto a por qué se van a otro puerto en España y a otro puerto en Cork. En una parte tiene que ver con los estados comerciales, por supuesto. Pero creo que sus declaraciones -lo saqué antes- el puerto de Santander tiene un problema con los polizones y eso es una obviedad.

Viendo las curvas de evolución, no debo ser yo como Gobierno de Cantabria el que diga por qué; él sí, que es el que tomó la decisión con su motivación. Y yo creo que es bastante revelador. Bastante revelador, revelador de sus palabras.

Dice, se ha demostrado que la aparición de 30 unidades de la Guardia Civil ha sido eficaz y por qué no se ha hecho antes. Soy partidario de la misma pregunta. Llevamos mucho tiempo pidiendo muchos más efectivos.

Mire, la contratación de nueve policías portuarios se consiguió, porque hay un problema también de masa salarial en el puerto cuando estuvo aquí, en la reunión aquella de la Delegación del Gobierno, el Presidente de Puertos del Estado, que autorizó la contratación excepcional de más policías portuarios. Y quizás a raíz también de aquella reunión se tomó la



decisión de que viniesen 30 efectivos más de la Guardia Civil. Es evidente, es evidente que, con más medios, la eficacia de las intervenciones va a ser superior.

No es que ahora se nos ocurran todas las soluciones y que antes ninguna. Digamos que la solicitud de más efectivos, de más medios, la venimos repitiendo hace dos años. Y en los últimos meses, el Puerto habilitó una nave cerrada para que los remolques no vigilados pasaran la noche. Pero también aprendieron a entrar en esa nave cerrada. Y aprendieron incluso técnicas para que los detectores de CO<sub>2</sub> no fuesen eficaces, a la hora de ubicar personas dentro de los remolques.

Los medios de la Policía o de la Guardia Civil evolucionan, y hay que reconocer que también muy deprisa las contramedidas que aplican quienes desean no ser localizados.

Un problema de imagen. Claro, claro, claro. Ese es realmente quizás el problema serio de todo esto. Hay que actuar, y actuar rápido. O sea, igual que se genera el efecto llamada con la ausencia de medios adicionales; que no digo que en el futuro haya que mantenerse esta intensidad, pero al menos sí digamos que demostrar que se están tomando medidas ¿no? Porque, efectivamente, si no, este problema que también, no diré únicamente pero también ha inducido a que por palabras de Cristophe Mathieu, la línea cambie de destino. Pues podría repetirse en otras líneas, lo hemos dicho por activa y por pasiva ¿no?

No es una buena señal, no es un buen mensaje que una naviera entre otras cosas diga que se va por un problema de polizones. Eso hay que atajarlo de forma inmediata, porque se puede, porque se puede.

Vamos con el Partido Popular. ¿Tiene alguna razón para que haya perdido el Madrid el sábado y tenga que ver con el Gobierno de Cantabria? Bueno. Yo entiendo que a usted le parezca fundamental la línea que comunica Santander con Cork. Usted ha aducido razones de índole económico, estratégico, logístico. Pero no me dio un aplauso cuando lo conseguimos, mire usted. Con todo lo importante que es la línea, no escuché el aplauso el día que lo conseguimos; ni ésta ni otras seis líneas que hemos ido consiguiendo en los últimos años.

La competencia con Bilbao ha existido siempre. Hace ya muchos años que existía una conexión de Bilbao con el Reino Unido que gestionaba -creo recordar- PIO, hace bastantes años ya. Y hace ya también bastantes años que Brittany opera desde Bilbao.

Quiero decir que la competencia ha existido siempre, siempre ha existido. Y la ventaja que tiene Santander es que en el balance de mercancías y pasajeros somos altamente competitivos. De hecho, como digo, y también lo ha dicho usted, la parte de pasajeros de la línea con Irlanda funcionó bastante bien. Y fue la de mercancías la que se vio digamos que resentida.

Habíamos conseguido que la principal marca de ropa del mundo operase con Irlanda desde Santander, hasta que se produjeron daños en unos cuantos remolques que hicieron que se lo replanteasen.

Usted intenta responsabilizar al Gobierno de Cantabria; bueno, en un ejercicio lícito de carroñerismo político ¿no?; si aquí ha habido algo mal, barniz para todos y a todos les afecte, todos son culpables de esto. Nos quiere hacer responsables a través de mí presencia como vicepresidente y de nuestra capacidad de haber seleccionado a un presidente para la Autoridad Portuaria.

¿Y de qué nos quiere hacer culpables? ¿De conseguir cinco líneas y perder una? ¿De los seis millones y medio de toneladas, casi récord histórico del puerto? ¿De las mejores cifras de resultados económicos? ¿O de eso no? Porque si solo nos quiere hacer responsable de parte de la gestión, pues creo que el ejercicio cuanto menos es de prestidigitación. Porque creo que el puerto ha demostrado y los responsables del puerto, una capacidad de gestión, una capacidad comercial. De hecho, en muchas ocasiones creo que es la primera vez que hay un experto en el medio, un experto en logística al frente de la Autoridad Portuaria, y creo que se ha notado en las cifras, en la captación de líneas, en la captación de operadores, en la capacidad de relación con el sector.

Yo, no me queda menos que estar orgulloso de la selección que en su momento hicimos de los responsables del puerto. Lo digo de verdad, creo que han hecho y harán una magnífica gestión al frente de la Autoridad Portuaria.

Pero como digo, los puertos están en el mercado. Unas cosas se ganan y otras se pierden. Lo importante es que se gane más de lo que se pierde y que el puerto siga funcionando y que siga siendo un motor definitivo para la economía de Cantabria.

No se puede calificar el todo por la parte. El perder una línea es una parte. Y no estoy ahora intentando despejar de puños, ni buscar culpables. Lo que estoy diciendo es que, en el puerto, esa primera línea se ha ganado cinco y se ha llegado a cifras récord en cuanto a transporte. En un momento en que tampoco es el mejor para la economía mundial y sin embargo se ha ido captando tráfico. Y se ha ido captando tráfico... -perdón- se ha ido captando tráfico además del bueno -entre comillas- no se ha captado grandes sólidos y líquidos con los que competir con Bilbao, que es muy difícil. Se ha ido captando



tráfico de mercancía general. Se ha ido captando tráfico de vehículos. Se ha ido captando tráfico ro-ro, que es digamos el que genera mayores ingresos y mayores potencialidades para el puerto.

Quedan cosas por hacer. Quedan cosas por hacer, por supuesto; quedan terminales que conseguir y quedan otros operadores que captar. Y estamos en ello. Y yo ya les anticipo buenas noticias para este año, buenas noticias portuarias para este año. Creo que es injusto calificar el todo por la parte. Y si somos partícipes como Gobierno de perder una línea, también lo somos de haber conseguido -como decía- un récord histórico en operadores y en cifras.

Y no siempre es fácil, estoy de acuerdo con usted en que ha llevado casi dos años acabar la valla perimetral del puerto. Pero no siempre es fácil porque cuando se planteó la construcción de esta valla, desde el Ayuntamiento de Santander se dijo que era -textualmente. "agresivo para la ciudad". Es imposible actuar a gusto de todos.

Se plantearon otras alternativas al principio. Una valla de cristal, recuerdo que se llegó a plantear. Ha habido que demoler parte de unos tinglados para ir acabando con la valla. Hoy en día hay valla en todo el perímetro; otra cosa es que la valla tenga la misma altura en todos los sitios. Están haciendo obras en el acceso. No es sencillo.

Ahora, si usted recorre la valla perimetral verá que en su mayor parte -ya tiene cuatro metros y medio- tiene sistemas electrónicos de detección. Aparte de las cámaras que tienen digamos la capacidad de ubicar personas que se mueven cerca de la valla.

Y queda por construir ese recinto de máxima seguridad para los remolques no vigilados. Y el recinto, va a ser un recinto como decía no agresivo para la ciudad, va a estar en la zona entre la lonja y la ZAL. Alejada del centro de la ciudad, no visible desde las zonas más urbanizadas de la ciudad; detrás de la lonja, con una altura parecida al edificio de la lonja, que no va a ser nada agresivo al frente urbano de ciudad, ni muchísimo menos. Que va a estar construido como decía antes con un prefabricado de hormigón modular; que luego se podrá modificar su ubicación, hacerlo más grande o más pequeño en caso necesario.

Además, también se han planteado otras medidas complementarias. Y es que una vez que se cierre el acceso de los remolques a esta zona protegida también se dejará elevado el puente de acceso al Barrio Pesquero. De tal forma que si alguien quisiera acceder por la parte urbana y llegar a la zona blindada con el puente levantado no podría; habría que controlar la parte perimetral externa de esa primera línea de defensa de la que hablábamos antes, en menos espacio.

Es decir, hay una serie de medidas que se van a poner en marcha intentando recuperar la categoría de puerto seguro, que tuvo el puerto de Santander, que ha recuperado el puerto de Bilbao con acciones semejantes y que desde luego el puerto de Santander va a recuperar de forma indudable, indudable.

No soy yo muy dado a busca implacable de culpables, soy más bien dado a la busca implacable de soluciones.

El Gobierno de Cantabria, en el momento de la discusión Puerto-Delegación, que entonces una labor de mediación. E intentó convocar una reunión para que las partes se sentasen, porque de la discusión nunca surge nada bueno.

Pero hay elementos en los que, como cántabros debemos, digamos, que intentar no pegarnos tiros en los pies. Es verdad que estamos en una situación coyunturalmente compleja en Cantabria.

Pero es verdad que resolver este tipo de problemas, que son absolutamente coyunturales, requieren cierta lealtad para con Cantabria. Y repartir responsabilidades, buscar enfrentamiento, hacer, apuntar a personas eso no ayuda nada, lo que ayuda es que cada uno, en la medida de su posibilidad, intentar resolver la situación, resolver el problema ¿no?

Decir que el Puerto de Santander se gestiona mal no es un buen mensaje. Decir que el Puerto de Santander tiene un problema puntual que se va a resolver de forma inmediata, creo que es la vía, creo que es la vía.

Y como le decía, intentar calificar el todo por la parte, creo que quizá pueda servir, como decía antes en el ejercicio lícito, pero injusto de carroñerismo político, en el que cuando algo va mal, vamos a hacer que todo parezca que va mal.

Lo he dicho en muchas ocasiones, la economía es un 80 por ciento percepción, un 20 por ciento capital, pero un 80 por ciento estado de ánimo. Y creo que hay problemas, como este, que es verdad que ha habido falta de coordinación, es verdad que ha habido falta de coordinación.

Y no se puede decir que no ha habido falta de voluntad, por alguna parte. Pero evidentemente el tema, espero que desde el punto de vista de los medios a disposición de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado esté resuelto. Lo que le corresponde al Puerto lo empezó a hacer hace dos años, lo hizo con la celeridad que pudo hacerlo. Y visto que incluso eso no es suficiente, ahora se plantean, nos planteamos hacer un recinto blindado, que también los operadores buscaron en naves, digamos disponibles, pero que evidentemente no fueron suficientemente eficaces.



Para los cántabros, vamos a resolver el problema. Para los operadores, el Puerto de Santander, desde hoy ya es un puerto seguro. Estas dos últimas semanas se ha demostrado y nosotros seguimos trabajando para que cada día pueda serlo más. Porque quizá no podamos competir en las grandes cifras con Bilbao y Gijón, pero sí en especialización, que ha sido lo que los últimos años nos ha dado mejor rendimiento.

Muchísimas gracias.

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