



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

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

7.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 260, relativa a garantizar la seguridad de las instalaciones del Puerto de Santander tanto desde el Ministerio del Interior como desde Puertos del Estado, autorizando un incremento de efectivos de policía portuaria, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4300-0260]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Buenas tardes, señorías.

Reanudamos el Pleno con el punto número 7.

Secretaría primera.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 260, relativa a garantizar la seguridad de las instalaciones del puerto de Santander, tanto desde el Ministerio del Interior como desde Puertos del Estado, autorizando un incremento de efectivos de policía portuaria, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Turno de defensa para el representante del Grupo Mixto, Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: A ver si algún día tengo suerte y en una intervención mía está el Sr. Zuloaga, que parece que lo hace a posta.

Gracias, presidente. Señores diputados.

Volvemos a traer a este Parlamento el debate de un problema que surgió hace más de tres años y que ni el Gobierno de España ni el señor Zuloaga cuando era delegado del Gobierno quisieron o supieron resolver.

De un centenar de polizones que teníamos en el año 2016, pasamos a 400, en 2017, a 900 en 2018 y a 1.400 en 2019. Este problema no es nuevo ni exclusivo del Puerto de Santander sino de todos aquellos puertos de Europa que tienen conexión marítima con Reino Unido.

Su origen, el origen de este incremento, comenzó con el mantenimiento de la jungla de Calais en octubre de 2016. Hasta la fecha siempre había habido polizones en el puerto de Santander y podemos llegar a pensar que detectar un centenar de intentos ilegales de acceder al ferry cómo se detectaban antiguamente, formaba parte de una irregularidad admisible, en un desarrollo normal de la actividad.

Pero el desmantelamiento de este campamento, hizo girar las miradas de los puertos hacia los puertos españoles, aumentando enormemente la presión migratoria, hasta multiplicar por 14 veces el número de intrusiones que se producen en el puerto de Santander.

En 2018 ya se habían disparado los datos estadísticos de intrusiones en el puerto de Bilbao, donde detectaron que aprovechaban la baja mar y entraban por las alcantarillas al puerto. Inmediatamente procedieron a sellarlas para evitarlo.

Posteriormente detectaron que exaltaban el perímetro. Y ¿qué hicieron?, construir un muro de hormigón de cuatro metros de altura. Evidentemente la situación del puerto de Bilbao es diferente a la situación del puerto de Santander, que es longitudinal y que se encuentra en medio de una ciudad donde no es posible ni lógico levantar esos muros de hormigón.

Pero lo que es indudable es que mientras en el puerto de Bilbao se tomaron medidas para atajar esta presión migratoria, en el puerto de Santander no se hizo prácticamente nada; lo que llevó a que parte de esta presión migratoria girada hacia nuestro puerto.

Tanto es así que, en agosto de 2018, siendo delegado del Gobierno el Sr. Zuloaga, la prensa regional ya empezaba a hacerse eco de este problema y Zuloaga empezó a recibir las primeras peticiones para atajar la entrada de polizones.

En septiembre de 2018, después del verano, salieron a la luz que los datos de intentos de acceso ilegal al puerto de Santander se habían disparado. Y en octubre de ese mismo año el Sr. Zuloaga indicó que el puerto contaría con un nuevo equipo de policías para evitar más intrusiones, aunque la realidad es que no se hizo absolutamente nada, como nos tiene acostumbrados. Lo que llevó a que en enero de 2020 Brittany Ferries comunicara que se llevaba la línea de Irlanda al puerto de Bilbao.



A partir de ahí surgieron diferentes acusaciones cruzadas entre el director de la Autoridad Portuaria de Santander, D. Jaime González y Eduardo Echevarría, que había sustituido a Zuloaga en la Delegación del Gobierno.

Pero lejos de solucionarse el problema de la entrada de polizones en el puerto de Santander el asunto se enquistó y fue a más. Todo ello en una situación difícil, muy difícil para Cantabria, en mitad de una pandemia, en donde a los numerosos avisos de cierre de empresas se sumaba el problema del puerto.

Hay que tener en cuenta que el puerto de Santander representa el 10,5 por ciento de la actividad económica regional y que de su actividad depende del 9,5 por ciento del empleo de nuestra región. Por tanto, sobra decir lo importante que resulta el puerto de Santander para Cantabria.

Y, ante esta preocupante situación, la solución por parte de la delegada del Gobierno, la Sra. Quiñones, fue traer 30 agentes durante cuatro meses mientras se sustituía la valla; durante cuatro meses.

Esta fue la solución del Gobierno de España ante el problema del control de fronteras en Cantabria. Poner un parche de cuatro meses, en un problema que a medida que pasaba tiempo se iba agravando.

Parche por supuesto que no solucionó el problema porque, como quedó demostrado, necesitamos aumentar de forma permanente la seguridad en el puerto de Santander y para ello es fundamental aumentar el número de efectivos.

Resulta sorprendente descubrir que no hay ningún policía adscrito específicamente a la protección del pueblo; es decir, que ni el puerto ni el aeropuerto de Cantabria figuran en el catálogo de servicios previstos por el Cuerpo Nacional de Policía. Sí lo están el puerto de Bilbao o el aeropuerto de Madrid o el aeropuerto de Barcelona. Lo que implica que ningún policía de España puede elegir ser adscritos a esta unidad, porque como tal no existe, no se contempla.

Probablemente la incorporación de nuestro puerto y nuestro aeropuerto dentro del catálogo de puestos específicos, permitiría mejorar esta protección de forma permanente y no con una eventualidad de cuatro meses.

Es evidente que durante todos estos años el mayor enemigo de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado ha sido el propio Gobierno de la nación, que no ha puesto las herramientas necesarias al servicio del control de nuestras fronteras. Y todo ello con el visto bueno en Cantabria, de los sucesivos delegados del Gobierno.

Pero además de aumentar el número de efectivos en el puerto de Santander, tenemos que tomar medidas preventivas fuera de la Autoridad Portuaria.

Si estos polizones se hospedan en pensiones próximas al lugar de acción, como así lo recogen los diferentes informes policiales, la policía debe contar con herramientas válidas que les permita localizarlos y que no supongan un estorbo para la protección del puerto.

Y hay una tercera medida probablemente mucho más eficaz y de mucho mayor calado, que consiste en solucionar el problema que hace que la capacidad de actuación de nuestros cuerpos de seguridad, cuando detienen a los intrusos, sea totalmente ineficaz. Probablemente el principal problema que tienen ahora es que cuando les detienen les colocan en la puerta y automáticamente vuelven a intentar saltar la valla. Si alguno de estos casos prospera, pues bien, se colaron, y si no, no les pasa absolutamente nada.

Y ¿por qué ocurre esto? Pues porque a lo único que se enfrentan es a una sanción administrativa, unas personas que no están identificadas. Y el trabajo que supondría la generación de este expediente, que no va a llevar a ningún sitio, hace ineficaz que nuestros cuerpos de seguridad dediquen su tiempo a ello, mientras tienen que dedicarlo a proteger otras zonas de la valla.

Probablemente la solución pase por una modificación legislativa que tipifique como delito leve o grave la entrada en un terreno de especial protección, como es la zona portuaria, es lo único que permitiría la Policía Nacional o a la Guardia Civil detener al infractor, poder ponerle a disposición judicial e iniciar un expediente de expulsión, sin necesidad de poner en libertad inmediata, después de detenerle.

Señores diputados, lo que hoy pide VOX en esta iniciativa es lo mismo que ya pedimos el 17 de febrero de 2020, que se aprobó por unanimidad y que, evidentemente, no se ha cumplido.

Llevamos tres años con este problema, ¡tres años! y seguimos igual, o peor. ¿Qué solución aportó el Gobierno de España, el año pasado cuando el problema llegó a límites insostenibles hasta el punto de perder una línea de ferri a Reino Unido? Pues un parche por parte del delegado del Gobierno durante cuatro meses trayendo a 30 agentes de la Guardia Civil, que prácticamente se fueron tal cual llegaron.



Por este motivo volvemos a pedir lo mismo que hace año y medio. Es triste, pero es así. Pedimos lo mismo por la ineficacia del Gobierno de España en la defensa de nuestras fronteras. Pedimos lo mismo por la ineficacia del Gobierno de España en la defensa de los intereses económicos y del empleo de Cantabria.

Ha quedado demostrado que la seguridad del puerto de Santander necesita mayor dotación material, más dotación personal y nuevas herramientas jurídicas, que le permita defenderse de la constante invasión de polizones.

Por todo ello, instamos al Gobierno de Cantabria a que inste al Gobierno de España, a que cumpla su deber de control de las fronteras, garantizando la seguridad de las instalaciones del puerto de Santander, aumentando la dotación de efectivos de la Guardia Civil y autorizando un incremento en efectivos de la Policía Portuaria.

Muchas gracias.

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

El Grupo Socialista ha presentado una enmienda de modificación y para su defensa tiene la palabra el diputado, Sr. García-Oliva.

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

Compartimos, como todos los grupos de esta cámara, el hecho de constatar que el puerto de Santander tiene un problema de intrusiones. Eso es evidente, son datos y por supuesto lo compartimos.

Todos sabemos también que este problema se origina en 2016, cuando las autoridades francesas actúan en el entorno de Calais, y se desmantela, se levantan aquellos campamentos que había allí, que eran la principal vía para intentar acceder al Reino Unido de una manera irregular. A partir de ahí esa presión se desplaza hacia España.

En primer lugar, lo sufre Bilbao. Bilbao, en 2017 llegó a tener 7.500 intrusiones, 7.500 saltos de la valla. Bilbao, efectivamente, tomó medidas como fue blindar con un muro todo el perímetro del puerto, cosa que aquí es inviable. Tomó otras medidas, como contratar seguridad privada, por ejemplo, y consiguió, efectivamente, reducir los intentos de salto que pasaron en 2019 a 1.700; una cantidad aun así todavía considerable. Hay que decir que últimamente están repuntando otra vez en Bilbao, las intrusiones en el puerto.

En Santander, en 2015 hubo 102 intentos; 2016, 118; 2017, 355, se empezó a notar ya lo que venía de Francia y las medidas que se tomaban en Bilbao; 2018, 938 intentos, 2019, 2.321 saltos; en 2020, el año pasado, fueron 1.152, ahí disminuyó por efecto fundamentalmente de los confinamientos, y en 2021, en el presente año, hasta hace tres días, hasta el 4 de junio habían registrado 753 saltos de la valla.

¿Qué se ha hecho, qué están haciendo las distintas administraciones en el puerto de Santander, para intentar contener y evitar estas intrusiones? Pues por parte de la Autoridad Portuaria se han ampliado las vallas, se ha terminado de cercar determinadas zonas que estaban, que no estaban bien cerradas, se han instalado sensores térmicos, se han instalado cámaras, se terminó de hacer una jaula de contenedores y una serie de medidas que han supuesto casi dos millones de euros de inversión.

Por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se han autorizado nueve plazas más de Policía Portuaria que se habían solicitado desde el puerto de Santander, se han concedido, yo no sé si están ya operativas o no, pero será cuestión inminente.

Por parte de la Delegación del Gobierno y del Ministerio del Interior, hay presencia de la Guardia Civil las 24 horas del día, los siete días de la semana, con unas fuerzas que están compuestas por un teniente, un brigada, dos sargentos, cuatro cabos y 52 guardias civiles de manera permanente, como digo, y, además, cuando son requeridos, todos estos efectivos se refuerzan con las patrullas fiscales y de fronteras de Santander, Santoña y Polanco.

Nosotros hemos presentado una enmienda; porque compartiendo que hay un problema, -como digo, como ven todos los grupos-, no nos parece que la única solución sea el aumento de efectivos de la Guardia Civil; puesto que Policía Portuaria ya se ha ampliado los efectivos. Y lo que hacemos es instar a todas las partes implicadas, a que dentro de sus competencias y posibilidades se siga trabajando en la adopción de una serie de medidas que todavía se pueden hacer, se pueden mejorar las vallas, se puede completar determinados cierres, se puede instalar otro tipo de sensores, se puede incorporar seguridad privada, etcétera, etcétera, etcétera. Lo que hacemos es eso, intentamos buscar soluciones, no simplemente señalar un culpable como parece que hace VOX al plantearlo de esta manera tan restringida,

Porque así, echamos la culpa al de arriba, patadón para arriba y ya está, todos contentos ¿no? Le damos un golpe al Gobierno central y quedamos estupidamente.



Pero, aunque a lo mejor haya que seguir aumentando la dotación de Guardia Civil, desde luego no es suficiente, puede que sea, o no, necesario, pero no va a ser suficiente. De ahí nuestra enmienda que pretendía eso, pues hacer una petición más completa, implicando a todas las administraciones, implicando otra serie de soluciones que van a hacer necesarias, lo aprobemos aquí hoy o no lo aprobemos.

Efectivamente, también hay un problema legal o de..., o de administrativo que se nos escapa a este Parlamento, probablemente la capacidad de abordarlo, pero que a lo mejor habría que estudiarlo. Eso no es responsabilidad de la Guardia Civil, como usted comprenderá ¿no?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo de Ciudadanos tiene la palabra el Sr. Marañón.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Debatimos ahora una moción, presentada por el Grupo Mixto, en la que instan al Gobierno de España a garantizar la seguridad del puerto de Santander, aumentando la dotación de Guardia Civil e incrementando los efectivos de Policía Portuaria. Ya adelanto que estamos de acuerdo con lo que se propone y vamos a votar a favor de su iniciativa.

Esta no es una cuestión nueva, ya debatimos sobre ella la última vez en febrero de 2020. Y recuerdo que empecé mi intervención haciendo referencia a que el asunto de los polizones en el puerto de Santander era un claro ejemplo de dejadez política. Y creo que tal y como se han desarrollado los acontecimientos hasta ahora, el tiempo demuestra que así es.

El problema se había detectado ya en 2015. En 2020 existía ya un consenso entre todas las administraciones afectadas: Delegación de Gobierno, Autoridad Portuaria, Gobierno de Cantabria, Ayuntamiento de Santander, en fin, un consenso total entre todas las administraciones de que esto era un problema grave y había que solucionarlo cuanto antes.

Se habían puesto encima de la mesa posibles soluciones: incrementar y mejorar la valla, la necesidad de elevar la presión policial en la zona, bien sea a través de Policía Portuaria, Guardia Civil, Policía Nacional e incluso se habló también de crear un recinto interior para proteger los remolques y evitar que se colasen polizones en ellos; en fin, varias soluciones. Y a todo esto hay que añadir que por aquel entonces, el asunto adquiere mayor repercusión mediática; porque se pierde la línea de ferri con Cork y además se cambia al delegado del Gobierno.

Pues bien, después de años parcheando el asunto sin que se solucione el problema, por dejadez de una u otra Administración, resulta que se mejora la valla, se instalan sensores a lo largo del perímetro y se aumenta la presión... la presencia -perdón- de las fuerzas y cuerpos de seguridad en la zona.

Y no se consigue solucionar el asunto, pero como relataba antes los datos el portavoz del Partido Socialista, la situación sí que mejora cuando se aplican todas esas medidas y se aumenta la presión policial, lo que indica que ese debe ser el camino a seguir: seguir trabajando en mejorar el perímetro, en mejorar las medidas de seguridad y en aumentar sobre todo los efectivos policiales.

¿Qué es lo que está pasando ahora para que vuelva a repuntar el asunto de los polizones en el Puerto de Santander? Que llegó la pandemia, hubo una especie de parón por el confinamiento total de la población y los refuerzos policiales que había por aquel entonces se destinaron a otras labores. Y en el momento en el que la ciudadanía ya no está confinada, recuperara la movilidad y ya tenemos una vida más parecida a lo que teníamos antes, pues vuelve a repuntar el asunto; porque no se recuperan esos efectivos policiales y las medidas no se han seguido implementando ni mejorando.

Hay que tener en cuenta que no estamos hablando de una cuestión anecdótica o que no tenga importancia. Que el puerto de Santander sea seguro es una cuestión estratégica para nuestra región. Primero, para no perder las empresas que operan en él, que como ya decía antes, en el pasado ya tuvimos algún disgusto con esta cuestión.

En segundo lugar, porque el puerto es un elemento tractor de nuestra economía y hay que conseguir que sea atractivo para más empresas de las que trabajan en él hoy en día.

Y también porque Cantabria cuenta con un tejido productivo muy castigado, y no podemos perder ni una sola empresa más.

Pues para todo ello que nuestro puerto sea seguro es esencial. Las empresas tienen que tener la tranquilidad de que su carga va a llegar en perfectas condiciones y que no se la van a devolver porque se han colado en un remolque o en un contenedor. Que tampoco van a tener que pagar ningún tipo de sanción por alguna de estas cuestiones, y más aún cuando todas las empresas tienen ahora una cuenta de resultados muy ajustada.



Por todo ello, como decía al principio de mi intervención, vamos a votar a favor de esta iniciativa, igual que lo hicimos en febrero. El problema sigue sin solucionarse y por ello nuestra postura no ha cambiado. Y esperemos que se haga cuanto antes. Porque este es un problema que se viene arrastrando desde hace mucho tiempo y que todavía no se ha conseguido solucionar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sr. Marañón.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias, señor presidente.

Sí, efectivamente, es un tema que tiene ya su historia y del que ya hablamos en el pleno, el 17 de febrero de 2020, cuando la prensa nos informó de que, debido a la falta de seguridad en el puerto de Santander, la compañía Brittany Ferries cancelaba la línea con el puerto irlandés de Cork, y se llevaba esa línea a Bilbao. Aquellos días hubo mucha polémica y mucha alarma pública; se decía: La avalancha de polizones crece en Santander, se reduce en Bilbao. Evidentemente, Bilbao hizo lo que tenía que hacer para atajar y hacer frente a un problema y como hizo los deberes, el problema se trasladó a Santander donde no se había hecho lo que había que hacer.

El consejero de entonces, Francisco Martín, pedía más medios para hacer frente al problema. Y la respuesta del entonces delegado del Gobierno fue como poco airada: Animo al presidente del Puerto y al consejero a señalar menos, a señalar y pedir menos y a trabajar más -era la respuesta de Eduardo Echevarría en aquel momento-.

El Partido Popular solicitó en su momento la doble comparecencia del presidente de la Autoridad Portuaria y del delegado del Gobierno en Cantabria. Pero ocurrió que llegó la pandemia y la fecha en la que tenían previsto comparecer, creo que era el mismo 14 de marzo cuando se adoptaron ya aquellas medidas tan extremas para hacer frente a una pandemia que estaba desatada y aquello se dejó sin efecto. Luego cambió el delegado del Gobierno. Luego cambió el presidente de la Autoridad Portuaria. Nosotros mismos solicitamos la retirada de las comparecencias, puesto que ya los protagonistas que podían dar cuenta de aquello no estaban.

Lo más grave era esto, el representante de la compañía Brittany Ferries, en el periódico decía: "Santander tiene un problema con los polizones. Y advertía de que "tendremos un problema más grande con las rutas hacia Inglaterra, si no se soluciona este problema".

Y efectivamente, Sr. Blanco, ponente de la iniciativa, no se ha solucionado el problema, digamos que el problema se ha reducido en sus dimensiones, pero no nos engañemos se ha reducido en sus dimensiones debido al confinamiento, es decir, nadie podía pretender ver polizones o emigrantes irregulares merodeando por el puerto para saltar la valla cuando todos estábamos confinados en nuestras casas, es evidente que hubo un descenso en los datos pero no un descenso en los datos, porque se haya atajado de lleno el problema, sino porque el coronavirus digamos que ha venido a amortiguar una situación que ahora vuelve a crecer y que sigue siendo un gran riesgo para la viabilidad y el futuro del puerto de Santander.

Porque, no nos engañemos perder la línea con Irlanda fue un golpe muy duro, decía aquel día el presidente del Gobierno que había sido como una pequeña incidencia, como un contratiempo algo así dijo. No, no fue un contratiempo, fue un golpe muy duro para el puerto de Santander perder la línea con Irlanda porque, miren, año y medio después no se ha recuperado. Y lo que sí sería un golpe devastador para el puerto de Santander sería que, como consecuencia de no haber sido capaces de solucionar estos problemas de seguridad en la zona de servicio del puerto, perdiéramos las líneas, las conexiones marítimas con los puertos del Reino Unido, con los puertos del sur de Inglaterra.

Evidentemente se ha adoptado alguna pequeña medida, pero parece que no las suficientes como para poder decir que el problema está resuelto. Y evidentemente los riesgos que teníamos en enero, febrero y marzo de 2020 que dieron lugar a la pérdida de la conexión con Irlanda, los seguimos teniendo. Estamos a tiempo de hacer las cosas a tiempo, luego de poco sirve lamentarse, estamos a tiempo y creemos que esta iniciativa llega a tiempo y como compartimos el momento en que se presenta, antes de que siga creciendo el problema y como compartimos las soluciones que se piden, vamos a apoyarla, decididamente.

Votaremos a favor, Sr. Blanco.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Fernández.

Por el Grupo Regionalista tiene la palabra el Sr. Ortiz.

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



Bueno la verdad es que ya goza de una cierta historia el tema que nos trae hoy a debate el Grupo VOX y, como ya se ha señalado aquí ya se debatió y se aprobó por unanimidad el 17 de febrero del año pasado del 2020 una PNL en el mismo sentido, en el sentido de garantizar de alguna manera la seguridad del puerto de Santander frente a al intrusismo de los albaneses. porque hay que señalar que el cien por cien de los polizones o intrusos que están siendo interceptados en el Puerto de Santander en aquel momento y en este actual son de nacionalidad albanesa y en esta ocasión bueno pues la PNL 260 si de alguna manera consiste en centrar un poquito más el tiro y viene a hacer una petición expresa en cuanto a que en aras de garantizar la seguridad del Puerto de Santander sean reforzadas las dotaciones tanto de la Guardia Civil como de la autoridad portuaria.

Ya se ha señalado aquí y se señaló en su momento que el puerto de Santander representa el 10,5 por ciento de la actividad económica de Cantabria y que de su actividad depende el 9,5 por ciento de nuestra región. Luego creo que ni me equivoco ni exagero si digo que estamos hablando del principal centro logístico y de movimiento de mercancías de toda Cantabria.

Y la verdad es que el Puerto de Santander va muy bien ya ha apuntado unos años de una progresión muy buena en cuanto a datos de toneladas movidas y nos podíamos hacer eco de febrero de 2020 de que cuando se hacía balance del año 2019 hablábamos de que el Puerto de Santander superaba la barrera de los 6,5 millones de toneladas y que se había convertido en 2019 en el segundo mejor año de tráfico de mercancías de la historia del puerto, Santander es el puerto que más ha crecido porcentualmente en la fachada norte y el segundo en todo sistema portuario español.

Y ahora, en junio de 2021, pues con una campaña de vacunación exitosa y efectiva en la lucha contra el COVID-19 empezamos a ver la luz al final del túnel y con ello vamos recobrando en parte la normalidad perdida nuestro devenir diario, y esto implica también que los flujos de mercancías y de personas van recobrando las cifras de la época anterior a la pandemia. Así hemos podido saber que el Puerto de Santander ha recuperado los niveles de tráfico previos a la pandemia y ha cerrado el mes de abril de este año, con una acumulada de 2.087 toneladas, lo que les sitúa en niveles similares al mismo periodo del año 2019, donde registró la mejor cifra o la segunda mejor cifra de su historia.

Bueno, y hablando concretamente de este problema de intrusismo, me gustaría señalar que, como ya he dicho, el cien por cien son albaneses, personas de nacionalidad albanesa y que desde luego no aparecen en Cantabria por casualidad, sino que todo esto responde a una red perfectamente organizada de personas que entran en territorio español con un visado de turista e infringe la ley en el mismo momento que intentan saltar la valla para adentrarse en las instalaciones de la autoridad portuaria. Y ahí es donde tienen que intervenir las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, la Guardia Civil para detectarle, detenerles y pasarles al otro lado de la valla, porque lo que están cometiendo no es un delito en sí mismo están sujetos a una sanción administrativa. Ahí es donde está radicada parte del problema que, como ya se ha señalado aquí redundo, a que la misma persona de forma reiterada trata de saltar la valla sin que los fuerzas, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado puedan hacer nada para, como digo, impedir que reiteren en su intención.

Bien es verdad que la solución que aquí se apunta en la iniciativa viene ya recogida en lo que viene a ser algo de sentido común. Tenemos que recordar una vez más que el control de fronteras es competencia del Gobierno de España, de la Delegación del Gobierno que de alguna manera tiene que velar a través de la Guardia Civil y la Policía Nacional, y de alguna otra manera también es la propia autoridad portuaria, salvaguardando los propios intereses del puerto quién pone a disposición su Policía portuaria, pero la policía portuaria es una policía de carácter administrativo.

Nos consta que hoy la situación no es la de febrero de 2020, como se ha señalado, aquí hubo determinados cambios de criterio, no se entraba en una misma velocidad de acción, pero hoy reconocido por el propio presidente de la autoridad portuaria y la delegada del Gobierno en Cantabria la colaboración es máxima, fluida y eficaz. Esto no quita para que un problema que tenemos ahí latente se haya vuelto a recrudecer ahora, una vez que entramos en una situación de cambio de a una normalidad en cuanto al flujo de mercancías, personas y, por ende, también a los intentos de saltar la valla.

Y me gustaría recordar rápidamente que hay dos riesgos importantes aquí y a los dos tenemos que atender. Por una parte, está el riesgo en el que incurren las propias personas que saltan la valla, se adentran en una zona portuaria donde hay movimientos de cargas, y Dios no lo quiera cualquier día podemos tener una desgracia personal seria, por no decir que se adentran en los contenedores, y en las propias cargas de los camiones para adentrarse en los barcos y quién sabe, si mañana no puede aparecer un cadáver en algún puerto de Reino Unido.

Pero ¿qué es lo que, entre otras cosas me preocupa a otra portuaria? Lógicamente, se está poniendo en riesgo la operación de transportistas y operadores logísticos en el propio puerto de Santander, y necesitamos desde el Parlamento de Cantabria yo creo que está bien que hagamos esta llamada, esta llamada al Gobierno de España porque la autoridad portuaria sabemos que ya está en esta preocupación y nosotros tenemos que conseguir de alguna manera que el puerto de Santander goce de los mismos niveles de seguridad que cualquier otro puerto...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J): Tiene que ir finalizando señor diputado.



EL SR. ORTIZ URIARTE: El sistema portuario español, porque somos unos de los 47 puertos de interés nacional y para nosotros el Puerto de Santander es muy importante. Con lo cual bienvenido sea ese empujón a reclamar desde aquí al Gobierno de España el refuerzo en la dotación de guardias civiles y de la Policía Nacional en su caso.

Muchas gracias.

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

Sr. Blanco, su turno para fijar definitivamente su posición.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, darle las gracias a todos los grupos que van a apoyar esta iniciativa. Y al Partido Socialista indicarle que no podemos aceptar su enmienda, en ella solicitan que el Parlamento de Cantabria inste a la Autoridad Portuaria de Santander a que, en colaboración con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio del Interior y la Administración regional y local siga avanzando en la implantación de medidas de seguridad y protocolos de vigilancia, con el fin de conseguir en el menor tiempo posible atajar los problemas de intrusismo que se estén dando en los últimos años.

Y no la vamos a aceptar por dos motivos: en primer lugar, porque consideramos que parten de un problema, de un error, al instar a la Autoridad Portuaria de Santander en lugar de instar al Gobierno de España. No es lógico instar a la Autoridad Portuaria de Santander, que depende del Ministerio de Fomento, que depende del Gobierno de España, a que busque una colaboración con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Gobierno de España y con el Ministerio del Interior del Gobierno de España, porque si todos dependen del Gobierno de España y el problema está ocasionado por la inacción del Gobierno de España y, por tanto, por la inacción de Sánchez, lo más lógico es instar al propio Gobierno de España.

Salvo que lo que persigan sea disimular su responsabilidad, la responsabilidad del Partido Socialista por la dejación que ha realizado en la defensa de nuestras fronteras, o que pretendan disimular la ineficacia continuada o la falta de interés de Sánchez en la defensa de los intereses económicos y del empleo en Cantabria.

Y, en segundo lugar, porque ya nos engañó el Sr. Zuloaga, con estos equipos que iba a traer para evitar intrusiones en 2018, y también nos engañó la Sra. Quiñones con estas medidas de cara a la galería, que solamente reforzará la seguridad durante cuatro meses en 2020.

Por tanto, no podemos aceptar que nos digan que van a seguir avanzando en las medidas de seguridad en el menor tiempo posible, porque llevan tres meses, prácticamente sin hacer tres años, a razón prácticamente sin hacer nada. Llevan tres años sin implantar prácticamente ninguna medida de seguridad, salvo la sustitución de la valla del puerto y aceptar su enmienda significaría legitimar su inacción durante estos años y reconocer que han hecho algo por defender los intereses de Cantabria y que han hecho algo por defender la seguridad de nuestro cuerpo, cuando la realidad es que prácticamente no han hecho absolutamente nada, salvo sustituir los tramos de la valla que estaban pendientes de modificar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J): Gracias, Sr. Blanco.