

4. PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN.

4.3. PROPOSICIONES NO DE LEY ANTE EL PLENO.

INSTAR AL GOBIERNO DE LA NACIÓN A ASUMIR COMPETENCIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y CONTROL DE FRONTERAS E INSTALACIONES EN EL PUERTO DE SANTANDER Y OTROS EXTREMOS, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REGIONALISTA. [10L/4300-0336]

Escrito inicial.

PRESIDENCIA

La Mesa del Parlamento de Cantabria, en su sesión del día de hoy, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, ha acordado admitir a trámite ante el Pleno y publicar la proposición no de ley, N.º 10L/4300-0336, presentada por el Grupo Parlamentario Regionalista, relativa a instar al Gobierno de la Nación a asumir competencias en materia de seguridad y control de fronteras e instalaciones en el Puerto de Santander y otros extremos.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta las catorce horas del día anterior a la sesión en que haya de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación, de conformidad con el artículo 102.1 del Reglamento de la Cámara.

Santander, 28 de enero de 2022

EL PRESIDENTE DEL
PARLAMENTO DE CANTABRIA,

Fdo.: Joaquín Gómez Gómez.

[10L/4300-0336]

"A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CANTABRIA

El Grupo Parlamentario Regionalista, en virtud del presente escrito y al amparo de lo establecido en los artículos 176 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara formula la siguiente Proposición no de Ley para su debate y aprobación en su caso en el Pleno,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Puerto de Santander es la principal estructura económica de la región, suponiendo casi el 11% del PIB regional y relacionado con el 10% del empleo de Cantabria.

Los datos de tráfico muestran un incremento notable en estos últimos años de las cargas no habituales del puerto, es decir, aquellas que aportan un mayor valor añadido. El modelo de explotación del Puerto ha pasado de apostar por los gráneles sólidos, a forzar una migración hacia carga general, fundamentalmente tráficos Ro-Ro. Estos tráficos, de menor peso unitario, suponen cargas cuyo valor es muy superior a los gráneles y, por lo tanto, su manejo fiable y salvaguarda es imprescindible para consolidar a los operadores especializados, aunque pueden generar mayores problemas en relación con el control y seguridad de las mercancías y las personas.

Pero además, el Puerto como infraestructura logística es estratégica para Cantabria, puesto que regula el flujo de mercancías que abastece a la mayor parte de la estructura industrial de nuestra región, la salida de la producción cántabra a los mercados receptores y garantiza el suministro de bienes de primera necesidad.

De hecho, esta cualidad adopta carta de naturaleza jurídica, pues el puerto de Santander presta servicios esenciales, es decir, "el servicio necesario para el mantenimiento de las funciones sociales básicas, la salud, la seguridad, el bienestar social y económico de los ciudadanos, o el eficaz funcionamiento de las Instituciones del Estado y las Administraciones Públicas", por lo que se tiene la consideración legal de infraestructura estratégica, es decir, "las instalaciones, redes, sistemas y equipos físicos y de tecnología de la información sobre las que descansa el funcionamiento de los servicios esenciales", todo ello de acuerdo con el artículo 2 de la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.



Pero junto a esto, el Puerto de Santander es también la frontera de España y de la Unión Europea y como tal tiene que ser garantizada su integridad por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Es decir, estamos ante una cuestión no sólo migratoria, sino relacionada con una infraestructura estratégica en lo económico y vinculada a los servicios esenciales de la Comunidad Autónoma.

El problema ha surgido durante los últimos años en los que se ha venido produciendo un paulatino incremento de intrusiones dentro de los límites portuarios (que son fronterizos y aduaneros), actividad ilícita que supone un riesgo cierto tanto para los propios intrusos como para las cargas y operadores portuarios.

El Puerto de Santander, la ciudad y la Comunidad Autónoma no pueden asumir una reducción en su consideración de puerto seguro para operaciones y cargas, lo que, en determinados tipos de cargas de alto valor añadido, supondría la pérdida total del tráfico. No atajar este problema puede suponer la inflexión de las curvas de evolución de las cargas, la frustración de muchos de estos proyectos, la desaparición de operadores y el deterioro de la estructura industrial de la región.

Las cifras de intrusiones en el año 2021 superan ampliamente el número de 2.500 intrusos, con el objetivo común de burlar los límites fronterizos para embarcar de forma ilegal en buques cuyo destino preferente es el Reino Unido.

De acuerdo con la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la seguridad pública es competencia exclusiva del Estado, que será ejercida por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, integradas, en lo que aquí concierne, por el Cuerpo Nacional de Policía y por la Guardia Civil. Y según la distribución de competencias entre Cuerpos ordenada en dicho texto legal, se asigna a la Guardia Civil la custodia de los puertos.

En consecuencia, este fenómeno de intrusismo en el puerto de Santander, infraestructura estratégica y aduanera, es un riesgo que ha de ser conjurado a través de los mecanismos de que dispone la seguridad pública, y ello sin perjuicio de la colaboración que de continuo viene prestando la propia Autoridad Portuaria en defensa de los intereses públicos que, a su vez, tiene atribuidos merced a la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por cuanto que, las incertidumbres en materia de seguridad se manifiestan dramáticamente en el ámbito económico. Economía generadora de empleo y bienestar que alcanza a una buena parte de las familias de la región y que no podemos ver comprometida si no se dota de alternativas eficientes a las que ahora se pretende eliminar.

En los últimos tres años, la colaboración en esta materia de la Autoridad Portuaria de Santander se ha puesto reiteradamente en evidencia: ha invertido más de 3 millones de euros (casi un 10% de la cifra de negocio del puerto) en medidas destinadas a controlar el acceso, detectar intrusiones y disuadir a los posibles infractores.

Así, en los últimos años se han instalado vallas más altas, decenas de cámaras, sensores de movimiento, sistemas ópticos de control de accesos, búnkeres para la vigilancia de las cargas destinadas al Reino Unido, sistemas disuasorios (algunos denominados genéricamente "concertinas"), todos ellos sistemas anti-intrusismo pasivos.

Todos los sistemas pasivos tratan de disuadir, dificultar o favorecer la detección del intruso, si bien no evitan la intervención física de agentes en la detención de los mismos y su conducción fuera de las instalaciones portuarias. Es decir, la dotación humana es ineludible. Y aunque desde la instalación en determinadas zonas sensibles de las denominadas concertinas, el flujo de intrusos se ha desviado hacia otras zonas menos sensibles, mostrando su eficacia disuasoria y preservando cargas estratégicas, la preocupación continua.

A lo largo del año 2021 los problemas han ido en aumento y la Autoridad Portuaria ha mantenido reuniones con técnicos policiales y diplomáticos del Reino Unido, se solicitó ayuda al ministerio del interior con fecha de febrero de 2021, adjuntando un expediente de más de 200 folios describiendo la problemática, el propio Presidente del Gobierno de Cantabria con fecha 10 de junio de 2021 remitió una carta al Ministro del Interior, describiendo el problema y pidiendo colaboración, etc... Poco o nada ha ocurrido desde entonces.

Atajar el problema requiere una revisión del tratamiento que a los intrusos reiterados se les aplica, dado que ni siquiera sirve para retirar un visado de turista, requiere obtener la ayuda de expertos en control de intrusiones, requiere una mayor dotación de personal de los fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, requiere una mayor dotación de inversión en más y mejores técnicas de control de accesos, etc. En definitiva, la colaboración eficaz, inversión y personal aportado por todos los competentes en la materia

Por lo expuesto, se presenta la siguiente propuesta de resolución:

El Parlamento de Cantabria insta al Gobierno de Cantabria para que inste al Gobierno de la Nación a:

1- Asumir sus competencias en materia de seguridad y control de fronteras e instalaciones estratégicas en el Puerto de Santander, incrementando de manera inmediata los medios personales, técnicos y económicos que se requieren para evitar la presencia de intrusos en sus instalaciones.



2- Colaborar presupuestariamente con la Autoridad Portuaria de Santander en la ampliación y mejora de los medios técnicos y materiales para garantizar la seguridad de los tráficos de cargas, mercancías y personas y que la competitividad y actividad del Puerto no se vea perjudicada por los problemas de intrusismo que se han venido sufriendo los últimos años.

3- Solicitar, una vez cumplidos de manera efectiva los dos primeros puntos de esta iniciativa, a la Autoridad Portuaria de Santander la retirada de todas las concertinas existentes y la cancelación de futuros contratos para el suministro de las mismas.

En Santander, a 25 de enero de 2022

Fdo.: Pedro José Hernando García. Portavoz del Grupo Parlamentario Regionalista."