



SESIÓN PLENARIA

2.- Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 53, relativa a garantizar la seguridad en el Puerto de Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4300-0053]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Secretario segundo, ruego dé lectura al punto número 2.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Debate y votación de la proposición no de ley, N.º 53, relativa a garantizar la seguridad en el Puerto de Santander, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para el turno de defensa, el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Buenas tardes.

De un centenar de polizones que teníamos en el año 2015-2016, hemos pasado a 365, casi 400 en el 17; a 900, en el 18; a 1.400 en el año 19. Hay un crecimiento casi exponencial en el número de polizones que se detienen en la entrada, en la entrada del Puerto de Santander. Y siguen viniendo, con lo cual es razonable pensar que a estos que tenemos son mucho menos de los que consiguen pasar.

Es un problema que no es nuevo ni es exclusivo de este puerto y probablemente los hechos más conocidos fueron los del paso de Calais de hace unos años, en los que un campamento que pasaba a Inglaterra tuvo que ser desmantelado y generó muchísimas problemáticas.

Es un problema común a todos los puertos que unen el Reino Unido con el resto de Europa y que son objeto de esa presión migratoria ilegal, por parte de europeos que no forman parte de la Unión Europea.

El problema que esta situación plantea es que cuando nos encontramos con un centenar de personas que pasan, podemos pensar en una actividad normal con una irregularidad admisible, pero cuando se multiplica por 14 el número de ilegalidades que son detectadas, tenemos que pensar que existe un problema detrás. Y el problema que existe, que existe detrás es que el Puerto de Santander es fácil para este tipo de inmigración ilegal; me da igual de exmilitares que saltan la valla para integrarse o de familias que con pasaportes falsos intentan aprovechar nuestro aeropuerto y nuestro puerto para colarse, para colarse en Inglaterra.

Las consecuencias económicas con muy claras y las hemos sufrido en el último mes y han llevado a nuestro consejero a declarar que el puerto no es seguro.

Y como consecuencia de eso hemos perdido una de las líneas comerciales, las que nos une con Cork y están en riesgo todas las demás. Porque si nuestro puerto no es seguro y los puertos que son competencia como el nuestro sí lo son, lo razonable es pensar que los operadores marítimos van a elegir puertos que son seguros frente a los que no lo son.

Y lo que tenemos que plantearnos ahora es cómo solucionamos este problema. La propuesta no de ley que les planteamos es muy genérica, porque insta al Gobierno a plantear medidas que lo solucionen y no hemos querido detallar ninguna porque son varias las que hay que hacer.

La más evidente, la que ha sido objeto de discusión esperpéntica durante estos días entre la autoridad portuaria y la misma administración a la que pertenece es la falta de medidas de seguridad.

Y efectivamente aumentar el número de efectivos que controlan la seguridad del puerto va a ser una de las posibilidades para intentar, sobre todo de forma inmediata, evitar esta inmigración.

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

Probablemente la creación dentro del catálogo que ya tiene 30 años de historia de puestos específicos en nuestro aeropuerto y en nuestro puerto va a permitir mejorar esa protección.

Y efectivamente hay que incrementar el número de personas que están adscritas a este servicio y no solo se trata de hacerlo como ha planteado la actual delegada del Gobierno temporalmente durante cuatro meses a ver si se pasa la noticia,



se convierte en vieja y otro escándalo mayor viene a empequeñecer este. Tenemos que establecer medidas estructurales que eviten que el puerto de Santander se convierta en uno de los más apetecibles para esta gente.

Y tenemos que tomar medidas preventivas que no pasan solo por impedir que salten la valla. Si tienen un campamento que está a las afueras de Santander y que es utilizado habitualmente por estos señores con etnia o con origen y procedencia muy específica, tenemos que controlar ese campamento y saber si van a saltar o no.

Si utilizan las pensiones del entorno del puerto para entrar y salir por la noche en varias ocasiones tenemos que saberlo. Y eso se consigue con una mayor dotación policial.

Y hay una segunda medida probablemente mucho más eficaz y de mucho mayor calado, que consiste en solucionar el problema que hace que la capacidad de actuación de la Policía Nacional cuando les detiene o cuando les encuentra saltando la valla sea ineficaz. Probablemente, el principal problema que tienen ahora es que es un infantil juego del escondite en el que saltan la valla; si los policías les detienen, les colocan en la puerta y automáticamente vuelven a entrar para intentar saltar la valla.

Y si en alguno de esos casos prospera y consiguen colarse, se cuelan y sino tampoco pasa nada, se les vuelve a tramitar. ¿Por qué? porque lo único que infringen en el momento que hacen este comportamiento es una sanción administrativa en unas personas que no están identificadas. Con lo que el trabajo que supondría la generación de este expediente que no va a llegar a ningún lado hace ineficaz que los policías dediquen su tiempo, que además tienen que dedicarlo a prevenir la entrada a este tipo de actuación.

Probablemente, la solución pase por una modificación legislativa que tipifique como delito leve o grave la entrada en un terreno de especial protección como puede ser una zona de vigilancia aduanera.

Soy consciente de lo poco popular que es este tipo de planteamientos. Pero es lo único que permitiría a la Policía Nacional o Guardia Civil detener al infractor en este momento, poder ponerle a disposición judicial e iniciar un expediente de expulsión sin necesidad de ponerle en libertad inmediata en el momento en que es detenido.

Yo creo que el PNV cuando este mismo problema acuciaba en Bilbao inició una iniciativa o generó una iniciativa legislativa en este mismo sentido y yo creo que hay consenso entre los expertos en este tipo de problemática sobre que esa es la única solución.

No hemos querido darlo en la PNL, lo hemos dejado mucho más abierta pero efectivamente las dos consecuencias son mayor protección, mayor cantidad de medios orientados a evitar la comisión del delito que es alterar la propiedad o para evitar la intromisión ilegal y una modificación legislativa que convierta esta actuación que necesita ser detenida por las fuerzas del orden en una actividad delictiva.

Gracias. Buenos días.

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

Para fijación de posiciones por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el Sr. Marañón.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Muchas gracias presidente. Buenas tardes señorías.

Todo lo relativo al puerto de Santander en relación con los polizones, la falta de seguridad, la pérdida de la línea de ferri, etc., es el ejemplo paradigmático de la dejadez política.

Si ahora salimos a la calle y le explicamos a cualquier ciudadano que desde el año 2015 ha identificado un problema, que es que en aquel año entraron 100 polizones detectados por lo menos y que ahora en 2019 ya hemos pasado de los 1.400 -me parece que anda la cifra por ahí detectados- Y además le explicamos que había consenso entre Delegación del Gobierno, la Autoridad Portuaria, el Gobierno Regional, el Ayuntamiento de Santander, de que esto era un problema y había que solucionarlo. Y además le decimos que la solución estaba pensada, que se hablaba de la necesidad de elevar la valla y de aumentar la presión policial. Le contamos todo eso y le terminamos diciendo que finalmente hemos perdido una línea de ferri por no hacer absolutamente nada ¿cómo creen ustedes que reaccionaría?: ¿incredulidad, indignación?

Miren, siempre nos molesta mucho que nos comparen con nuestros vecinos del País Vasco. Pero es que la diferencia de como han reaccionado las autoridades allí, a como han reaccionado las autoridades en Cantabria en este caso es sangrante. Allí ha sido acción-reacción y aquí estamos viéndolas venir y no nos hemos movido del sitio.

En Bilbao, identificaron un problema similar al que tenemos ahora en el puerto de Santander. Allí detectaron que aprovechaban la bajamar y entraban por las alcantarillas para colarse en la parte del puerto. Bueno, pues automáticamente sellaron el subsuelo para evitarlo.



Después detectaron que saltaban el perímetro. ¿Qué ha hecho? Construir un muro de hormigón de cuatro metros para evitarlo.

Soy consciente de que son puertos diferentes; que uno está dentro de la ciudad y otro no, que la forma del puerto de Bilbao es más sencillo de proteger que el puerto de Santander que es longitudinal. Pero convendrán conmigo en que allí han buscado soluciones en el menor tiempo posible y aquí no hemos hecho absolutamente nada. No nos hemos movido.

En Cantabria teníamos el problema detectado. Las soluciones planteadas y no se hizo absolutamente nada. Eso sí, perdemos una línea con Cork y resulta que ya no hay problemas en aumentar el número de policías para que protejan la entrada al puerto y tampoco hay problemas en aumentar la valla.

¿Y todo esto no se pudo hacer antes de perder la línea de ferri con Cork? ¿De verdad hacía falta cambiar de delegado del Gobierno para que fuese posible conseguir más policías para proteger el puerto de Santander? Sinceramente no tiene mucho sentido todo esto. Y, además, teniendo en cuenta el efecto dominó que producen este tipo de situaciones.

Y ya desde un punto de vista más general. Si lo que necesitamos ahora en Cantabria son inversiones de empresas privadas que dinamicen la economía, que generen empleo y que vengan a invertir dinero en Cantabria para reactivar nuestro mercado económico. Creo que no hace falta que les diga que este tipo de situaciones van en dirección contraria a generar confianza para futuros inversores.

Si un inversor repasa el panorama general que tenemos en Cantabria se encontrará con un Gobierno bipartito en permanente conflicto interno, que cada dos por tres, o bien se tienen que reunir para reconducir la situación o aparecen en prensa desdiciéndose el uno al otro. Pongo varios ejemplos: el tema de apoyo nacional Pedro Sánchez, la situación del IVA que hemos vivido aquí en el pleno anterior, o ahora hemos visto recientemente como el Sr. Mazón se lamentaba porque no había fecha para pagar las ayudas de las inundaciones que veremos como termina eso. Por cierto, cosa que ya dijo Ciudadanos en esta cámara, que no había fecha para pagarlo y se nos dijo que no era cierto.

Si el inversor después de analizar la situación política general estudia la capacidad de gestión de este Gobierno se encontrará con que en el puerto de Santander se ha perdido una línea de ferri porque no se hizo absolutamente nada. Se encontrará también con que ha cerrado Sniace y nos ha pillado a todos con el pie cambiado por lo prematuro del cierre, menos al primer teniente alcalde de Torrelavega que el viernes en una comisión en su ayuntamiento dijo que él ya lo sabía hace seis meses y que lo de la cogeneración es una excusa. Y también se encontrará con un proyecto fantástico como el de la mina de Reocín, que se ha quedado en absolutamente nada: humo y propaganda electoral. Un panorama estupendo.

Y ya para terminar, si después de todo esto el inversor es una persona atrevida, que tiene mucho dinero o que le apetece jugar, decide invertir y se pone a analizar las comunicaciones que tenemos en Cantabria para transportar las mercancías.

Bueno, pues se encontrará con que tenemos un transporte ferroviario de mercancías; que se parece más a una diligencia que a un tren del siglo XXI, que permita transportar las mercancías con garantías. Y además se encontrará con que, en el puerto, las autoridades han sido incapaces de garantizar la seguridad del puerto, la seguridad de las mercancías y han generado importantes pérdidas a las empresas que trabajan en él, por la pérdida de la mercancía, las sanciones que genera a la compañía de ferri en Irlanda por encontrar polizones cuando llegan allí, etc. ¿Ustedes si tuviesen que jugarse su dinero, el suyo, invertirían en Cantabria con este panorama? ¿Les daría confianza todo esto?

Miren, señorías, llevamos semanas en que cada semana aparece una noticia peor que la anterior para nuestra comunidad autónoma. Y no les discuto que seguramente influya una situación económica general que es complicada y que perjudica a todas las comunidades autónomas, no solo a Cantabria. Pero ustedes no están haciendo absolutamente nada para revertir esta situación, o por lo menos minimizar los daños en la medida de lo posible.

Es que en el problema del puerto estamos hablando de aumentar una valla...

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

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: ...sí, presidente- De aumentar una valla y de poner más policías. No se habla de una inversión millonaria, ni de una obra faraónica. Es una cuestión muy sencilla.

De verdad, es incomprensible e inadmisibles que hayamos llegado a esta situación por no subir una valla, que creo que era una inversión de 60.000 euros, me parece que he leído en prensa. Y aumentar la presión policial.

Pónganse a trabajar, dejen de mirarse el ombligo y estar en constante pelea con sus socios de Gobierno. Y preocúpense por hacer algo de Cantabria, que con la que está cayendo, falta nos hace.

Muchas gracias.



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

Grupo Parlamentario Socialista. Sr. García-Oliva

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

El ferri de Santander a Irlanda no ha cambiado de puerto a Bilbao porque el puerto de Santander sea inseguro, ni porque haya polizones. No, no es por eso. El comunicado de prensa de Brittany Ferries, que lo voy a leer alguna cosa, dice: el cambio es el resultado de continuas conversaciones con nuestros clientes de transporte de mercancías, que necesitan mejores conexiones por carretera y reducir los tiempos en sus trayectos. -Y continúa- si bien el número de pasajeros ha sido alentador, la realidad es que el número de mercancías que es la 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 Ferries.

Eso es lo que dice Brittany Ferries, en su nota. Y dice: porque Bilbao -dice- Bilbao está más en sintonía con el tráfico de mercancías y tiene conexiones de transporte más directas hacia Europa. -Y dice- Bilbao también ha hecho importantes inversiones para convertirse en un puerto más seguro en los últimos años. Más seguro de lo que era antes.

Esto es lo que dice la nota de Brittany Ferries. A partir de ahí, todo lo que estamos discutiendo ahora. Por lo tanto, no se va por eso.

El puerto de Santander actualmente no es más inseguro que el de Bilbao. No es más inseguro que el de Bilbao. En 2019, el número de polizones en el puerto de Bilbao era de 51. Fue de 51. En el total del año. En el puerto de Santander, en 2019, el número de polizones fue 51. Igual que en el puerto de Bilbao. Son datos oficiales de Puertos del Estado. Se pueden comprobar. Por lo tanto, el número de polizones es el mismo. Por lo tanto, no es más inseguro.

Es cierto, las intrusiones, los intentos, en el puerto de Bilbao han ido disminuyendo en unos años. Y en el puerto de Santander han ido aumentando. 1.700 en 2019 en Bilbao; 2.360, en 2019, en Santander. Sin embargo, esos intentos no se traducen en que haya más polizones. Los polizones son los que yo les he dicho.

¿Por qué ha ocurrido esto? Pues porque en el momento que se cierran los campamentos de Calais, en Francia, los intentos se desplazan a Bilbao. Y en Bilbao, en estos años fue aumentando el número de intentos. Y se tomaron medidas, evidentemente se tomaron medidas y eficaces. Al ser más difícil en Bilbao, esa presión se traslada a Santander y es lo que estamos comprobando ahora mismo.

En tercer lugar, el Gobierno ha hecho y está haciendo lo que tiene que hacer. Solo cinco días después de que surgiera esta polémica convenientemente alimentada desde distintos puntos, se reúne el presidente de Puertos del Estado, el presidente del Puerto de Santander, los responsables de los cuerpos y fuerzas de seguridad. Y se pone en marcha la reacción o la actualización mejor del plan director de seguridad del Puerto. Se pone en marcha la construcción de las dos vallas que faltaban para terminar de cercar el perímetro. Se ponen las cámaras y sensores de seguridad que faltaban. Se comienza la instalación de las jaulas para los camiones y para los contenedores. Y se incorporan los nueve nuevos policías portuarios. Y a más todavía, se desplazan desde la Guardia Civil, pone 30 guardias civiles, que presten servicios de refuerzo, mientras todas estas medidas que van a ser en el plazo de menos de cuatro meses se ponen en marcha. Por lo tanto, cinco días y todas estas medidas se ponen ya en marcha. No lo sé.

Pero miren, nos gustaría terminar con una reflexión que se ha instalado en una manera de actuar en la política de Cantabria, que tiene su origen en una estrategia, que es la del enemigo externo. Una estrategia que fue enunciada en 1990, en un libro que tuvo cierta repercusión en el ámbito, era empresarial, pero luego en la política, que es la quinta disciplina.

Y la estrategia del enemigo externo, que se enumeraba diciendo: "que siempre hallarás un agente externo a quién culpar" es muy cómoda, ¡eh! Es muy cómoda porque con echar la culpa a alguien de fuera; en general Madrid o el Gobierno central; pues evitamos muchas cosas. Evitamos hacer autocrítica, evitamos que se nos cuestione y asumir responsabilidades y desplazamos toda la culpa hacia un agente exterior, un agente exterior que normalmente no puede contestar.

Por lo tanto, señorías, yo creo que este tipo de planteamientos de buscar siempre un enemigo externo y lo estamos viendo en este...

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

EL SR. GARCÍA-OLIVA MASCARÓS: ...-termino señor presidente- Lo estamos viendo en estas semanas y en todos los temas que están saliendo, realmente no nos conduce a nada. Porque cuando se enunció esta teoría se enunciaba como una de las barreras principales que evitan la mejora de las empresas y de las organizaciones.

No creo que en política nos haga ningún beneficio tampoco.

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

Grupo Parlamentario Popular, Sr. Fernández.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: Gracias señor presidente.

Este es, a mi juicio, uno de los temas más graves que hemos tenido que afrontar hasta ahora en la legislatura. Porque la pérdida de la línea de ferri con Cork, a diferencia de la opinión del presidente, que decía que era un pequeño palo, decía que era un pequeño palo; no, no es un pequeño palo, es un gran palo, un gran palo para Cantabria.

Fíjese que el presidente lo define como un pequeño palo. En Bilbao se celebraba como la mejor noticia económica del año. Y es verdad, es de esa magnitud y es de esa dimensión, lo que ha ocurrido; que en Bilbao lo han celebrado como la mejor noticia económica del año.

Y lo triste, lo gordo y lo grave no es que se ha perdido el ferri porque se ha hundido en el mar, se ha perdido porque las instituciones no han atendido sus responsabilidades. Se ha perdido por negligencia. Y se ha perdido por negligencia de todas las instituciones de Cantabria.

No se ha ido el ferri por el *brexit* o por la guerra comercial de Estados Unidos y China, ni por nada es eso. El ferri se ha ido porque en Cantabria teníamos que haber resuelto unos problemas y no se han resuelto.

Se ha perdido por negligencia, se ha perdido por negligencia de la Delegación del Gobierno en Cantabria, en relación con el control de fronteras. Y se ha perdido por negligencia de la Autoridad Portuaria de Santander, en cuanto a regular los accesos o controlar o vigilar adecuadamente los accesos a la zona del servicio del puerto y en cuanto al vallado.

Decía el Sr. García Oliva que inmediatamente después de anunciarse la marcha del ferri, cinco días después se han reunido todos ellos para encontrar soluciones. El problema, señor diputado del Partido Socialista, es que tenían que haberse reunido cinco días antes, no días después, cinco días antes o cincuenta días antes, para encontrar soluciones antes de que ya fuera irreversible, lo que ahora es irreversible, lo ha explicado el portavoz de Ciudadanos, ¿no se pudo hacer antes? Esta es la cuestión.

Ahora tenemos que hablar de dos cosas aquí, tenemos que hablar de soluciones, pero tenemos que hablar de responsabilidades, porque las hay, y alguien tiene que hacer frente a ellas.

La proposición no de ley insta a que el Gobierno de Cantabria inste a su vez al Gobierno de España a atender sus obligaciones. Vamos a votar a favor, porque estamos de acuerdo, pero falta más. Faltan muchas cosas en esta proposición no de ley y supongo que, en próximos debates, porque esto de a ver si pasa la noticia y se convierte en vieja no vamos a permitirlo, ¿de acuerdo?

Efectivamente, hay que instar al Gobierno de España a que cumpla sus obligaciones con la seguridad del Puerto. Pero también hay que instar al Gobierno de Cantabria y a la autoridad portuaria de Santander a que cumpla con sus obligaciones. Refuerzo de efectivos por parte de la Delegación de Gobierno; policía del puerto, que existe en el puerto de Santander y el vallado.

Hasta ahora tenemos un vallado insuficiente que como se ve no cumple su función; un vallado que cortan con una podadora y acceden al recinto del puerto porque lo cortan con una podadora. Un vallado sobre el que ya se discutió aquí hace años en este Parlamento, en este pleno sobre si era bonito o feo. Es que la cuestión no es si es bonita o fea, la cuestión es si cumple o no su función.

Y creo que si esta región solo sabe discutir de si la valla es bonita o fea y no de si estamos haciendo nuestras instalaciones competitivas, verdaderamente tenemos un problema.

Dice el portavoz socialista que no se han ido por la cuestión de la seguridad. Pero si es lo que dice a la prensa el delegado de Brittany ferries, que dice: que la situación con los polizones continúa, está siendo muy claro que vamos a tener problemas para aumentar el tráfico.

Dice: había un problema en Bilbao, pero el puerto -el de Bilbao por supuesto- construyó una pared para proteger los remolques; el puerto de Bilbao hizo una inversión bastante importante. Bilbao ha hecho algo para solucionarlo. Esta es la frase: "Bilbao ha hecho algo para solucionarlo". Y aquí no se ha hecho nada para solucionarlo y durante días hemos asistido a un cruce de reproches entre el Gobierno de España y el Gobierno de Cantabria y al final cinco días después se han reunido para encontrar soluciones. La pena es que no se reunieron cinco días antes y que ya el ferri nos lo han llevado y ya no nos lo devuelve nadie.



Fíjese si el ferri se ha perdido por negligencia que en esa reunión -por negligencia de las dos administraciones- en esa reunión, el delegado del Gobierno se ha comprometido a reforzar los efectivos policiales, el presidente del puerto se ha comprometido a contratar más policía del puerto y el presidente del puerto se ha comprometido a reforzar la valla.

En las soluciones que están proponiendo cinco días tarde están reconociendo la responsabilidad de unos y otros en este problema y en que Cantabria haya perdido el ferri. Y está Cantabria como para perder nada...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Vaya concluyendo señor diputado.

EL SR. FERNÁNDEZ GARCÍA: ...-ahora mismo- está Cantabria como para perder nada.

Vamos a votar que sí a la moción. Pero creemos que este debate no puede quedar reducido a esta moción, creemos que aquí tiene que comparecer el consejero; ya se ha pedido la comparecencia por parte de un grupo, se ha pedido otra interpelación por parte de otro grupo. Nuestro grupo ha pedido la comparecencia en la comisión correspondiente del presidente del puerto y del delegado del Gobierno que tienen que dar aquí explicaciones y muy claras.

Y vamos a votar que sí, para que se busquen soluciones por parte del Gobierno de España, por parte del Gobierno de Cantabria, para que los responsables asuman su responsabilidad y para que esas soluciones eviten que pueda venir algún día un mal mayor, porque no es la única línea de ferri que tenemos, y no es la única línea de ferri que podemos perder.

Gracias.

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

Grupo Parlamentario Regionalista, Sr. Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Gracias presidente. Buenas tardes señorías.

No voy a ser tan negativo, la realidad con la que nos encontramos en el puerto de Santander es que representa el 10,5 por ciento de la actividad económica regional y de su actividad depende el 9,5 por ciento del empleo en nuestra región. Por lo tanto, sobra decir de la importancia que el puerto de Santander tiene para Cantabria.

Según informaciones de la autoridad portuaria de Santander, haciendo balance del año 2019, nos indica que el puerto de Santander ha superado en el 2019 la barrera de los 6,5 millones de toneladas. Que 2019 se ha convertido en segundo mejor año en tráfico de mercancías de la historia del puerto, que Santander es el puerto que más ha crecido porcentualmente en la fachada norte y el segundo en todo sistema portuario español.

Que contamos con un tráfico acumulado de 6.556.928 toneladas, que 2019 se ha convertido en segundo mejor año en tráfico de mercancías en la historia del puerto solo por detrás del año 2005 cuando se alcanzó la cifra de 6.637.688.

Esta mejora producida se concentra en los tráficos de graneles sólidos y mercancía general. El tipo de mercancías más relevantes del puerto. Por una parte, los graneles sólidos han subido en 2019, un 10 por ciento respecto a 2018. Y representan el 55,6 por ciento; más de la mitad del tráfico de mercancías del puerto.

Por otra parte, el tráfico de mercancía general, en este periodo se ha incrementado en un 12,3 por ciento. Destacando el crecimiento del capítulo de maquinaria y aparatos, ligados al tráfico ro-ro.

En consecuencia, estos datos de tráfico han supuesto que con un 13,23 por ciento, Santander se sitúe entre enero y octubre como el puerto que más ha crecido dentro de la fachada norte. Y el segundo en todo el sistema portuario español, donde la media de crecimiento ha sido del 1,65 por ciento.

En este contexto es importante remarcar que la autoridad portuaria de Santander tiene ahora en marcha un conjunto de inversiones en obras y proyectos, por valor de más de 54 millones de euros. Entre ellas, la reforma de la terminal de ferris, la reforma de la Estación Marítima y la construcción de un nuevo edificio para Policía Portuaria.

Inversiones todas ellas muy necesarias y vitales para que el Puerto de Santander siga ocupando el lugar que le corresponde, dentro del sistema portuario español.

En este momento también yo creo que es necesario recordar que no solamente estamos hablando de seguridad, que es importante; sino que tenemos que hablar también de la importante necesidad de contar con un área logística en La Pasiéga, como ya ha manifestado en más de una ocasión el sr. Jaime González, responsable de la autoridad portuaria de Santander.

Y es que nuestro puerto es un buen puerto. Entre los principales hitos para el año 2019 cabe señalar, por ejemplo, que el puerto de Santander ha sido valorado como el mejor puerto para las empresas automovilísticas, por cuarto año consecutivo el puerto de Santander consiguió la primera posición en la valoración logístico-marítimo portuaria, realizada por la asociación española de fabricante de camiones... -perdón- de automóviles y camiones.

Por otro lado, también el crecimiento de tráfico de cruceros y de pasajeros. En el año 2020, terminará con 20 escalas de crucero en Santander. Cuando nunca se habían sobrepasado 12 escalas de crucero anual.

Por el momento, según informa la autoridad portuaria de Santander, para 2020 han sido confirmadas 16 escalas de crucero. Pasando de un máximo histórico de 15.000 a los 30.000 cruceristas, en el año 2019.

Créanme, el puerto de Santander va bien. Y nosotros queremos que vaya mejor.

No conviene olvidar que nuestro puerto es uno de los 46 puertos que forman el sistema de interés general portuario español. Y en materia de seguridad, no podemos frivolar. Como bien es sabido, el control de fronteras, la entrada y salida de mercancías y personas es competencia de la Delegación del Gobierno a través de la Guardia Civil y la Policía Nacional.

Entendemos desde el grupo Regionalista que todos estaremos de acuerdo en que nuestro puerto necesita la mayor atención en materia de seguridad. Por lo tanto, esperamos y deseamos por el bien del mantenimiento y el mejor desarrollo de la actividad portuaria que la seguridad se garantice en el puerto de Santander. Y para ello es preciso de la máxima colaboración entre las administraciones Regional y Estatal. Siempre bien entendido que el control de fronteras corresponde al Gobierno de España.

En atención a todo lo expuesto anteriormente, desde el grupo Regionalista anunciamos nuestro voto favorable a la proposición no de ley. Bien entendido que, con este asunto de la seguridad en nuestro puerto, no podemos entender en confrontaciones absurdas entre partidos políticos ni administraciones públicas. Que sin duda nos alejan a todos y tiene consecuencias nefastas para la actividad económica, regional y nacional.

Y unos apuntes. A los señores de VOX y de Ciudadanos, tienen ustedes una magnífica oportunidad; digo porque están ustedes también en el Congreso de los Diputados, con unas fuerzas igual un poco menos importantes en el caso de Ciudadanos... (murmullos)... pero nosotros lo tenemos claro. Nosotros lo tenemos claro, que esperamos que si con los presupuestos que el Gobierno Sánchez-Unidas Podemos va a traer para Cantabria, si vienen ligadas determinadas inversiones en infraestructuras que afecten a esta instalación portuaria...

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

EL SR. ORTIZ URIARTE: ...voy acabando rápidamente. Dado que ustedes le dan una gran importancia a las infraestructuras y a nuestro puerto. Apoyen con su voto esos presupuestos, si realmente se demuestra que son beneficiosos para Cantabria. Y las infraestructuras portuarias.

Sé que no nos van a fallar, y sé que tienen buen hilo con sus compañeros en Madrid. Que alguno habrá dejado por allí.

Y a los señores del PP. Claro, como siempre tienen ganas de darle goma al Gobierno de Cantabria pues han aprovechado, yo creo que en algún momento han hablado de negligencia del Gobierno regional. Pues no, pues no por supuesto, la competencia está en la autoridad portuaria de Santander, que depende de un ministerio, que depende de un Gobierno nacional ¿de acuerdo? Y de un delegado del Gobierno que es nacional también.

Ya nos gustaría tener competencias en nuestro puerto y tener dinero como tienen los vascos para hacer las inversiones necesarias en esa infraestructura importante.

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

EL SR. ORTIZ URIARTE: ...en este caso no. De todas formas, también le animo a que con sus compañeros en Madrid apoyen inversiones en Cantabria, si es que con los presupuestos de este año 2020 vienen para el puerto también. Seguro que no nos van a fallar.

Gracias.

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

Señor Palacio para fijación de posición definitiva.

EL SR. PALACIO RUIZ: Yo también tengo mucha curiosidad con esos presupuestos y tengo mucha curiosidad, y tengo mucha curiosidad no por ver lo que hay aquí detrás, porque ahora se lo enseñó. Mucha curiosidad por saber que va a hacer el Partido Regionalista y el Gobierno de Cantabria cuando esos presupuestos no recojan el papelito.

Pero quiero ser optimista. Quiero ser optimista porque la productividad del puerto ha subido enormemente. Como en los datos que yo hice antes, la productividad, perdón, no se ve bien. No se ve. El Gobierno avisa de que más conexiones de puerto están en riesgo por los polizones. Pero soy optimista, porque la productividad del puerto ha subido un 300 por cien del 2016 al 2017, en polizones. La productividad del puerto ha subido un 306, un 300 por cien del 2017 al 2018 y otra vez un 150 por cien en el 2019.

Efectivamente, la capacidad el puerto, estoy siendo optimista porque creo que la ocasión lo merece. Efectivamente el puerto va muy bien. Y sólo hemos perdido una línea, que podían haber sido muchas más. Ojo que, tenemos más líneas disponibles, con lo cual, y mucho año todavía por delante, con lo cual, podemos seguir siendo optimistas y pensar que las cosas están bien.

La cuestión que nos tenemos que plantear es que objetivamente es muy grave perder una línea, y es muy grave perderla por la desidia de la actividad política. Es muy grave perderla porque no hemos implementado las medidas necesarias para evitar que esto ocurra.

Es muy grave saber que en el País Vasco han sido capaces de solucionar con celeridad los problemas que tenían y aquí nos hemos dedicado a discutir entre los socios de Gobierno. Ese es el problema. El problema es que nos hemos centrado en la política y no en la actividad. Nos hemos centrado en echarnos las culpas los unos a los otros y no nos hemos centrado en decidir que lo que necesitamos era simplemente policía.

Y era tan sencillo como que en vez de cambiar al delegado del Gobierno decirle lo que tenía que hacer, porque este problema, este problema lo padece Cantabria desde que el actual vicepresidente era delegado del Gobierno y no hizo absolutamente nada; al revés, durante el periodo que el Sr. Zuloaga se hacía fotos como un descosido para preparar las elecciones seguían entrando los polizones uno detrás de otro.

No sé si se ve bien, igual tengo que subir la pantalla para las próximas. El puerto de Santander tiene un problema con los polizones. Es un dato no una opinión.

Efectivamente después de esa nota de prensa que como cualquier nota de prensa es educada y equívoca, le tuvieron que hacer una entrevista al consejero delegado de la sociedad para preguntarle que por qué se había ido. Y ésta es la respuesta. La respuesta que hace a página completa en el diario oficial de la región es que tenemos un problema con los polizones.

Y que conste que yo no busco, yo no busco el enemigo fuera. Yo no busco la responsabilidad fuera. Tengo clarísimo que la responsabilidad está sentada en esta sala, tengo clarísimo que los responsables son los que eran delegados del Gobierno en el momento en el que surge el problema y no lo atajan...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Vaya concluyendo señor diputado.

EL SR. PALACIO RUIZ: ...cuando es pequeño y consiguen que se haga una bola enorme y tengo claro que es responsable del Gobierno de Cantabria, que no fuerza el Gobierno nacional a implementar las medidas necesarias.

Pero a pesar de eso y en mí ánimo de conciliación, consenso y estas cosas, planteamos una proposición no de ley descafeinada. Porque efectivamente y coincido con el PP es cuestión de tiempo en el que limpiemos y pongamos negro sobre blanco todas las responsabilidades, las exijamos y fijemos las bases de un puerto mucho más saludable que no vuelva a tener estos problemas.

Gracias al PSOE por su apoyo.

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

Una vez debatida la proposición no de ley sometemos la misma a votación.

¿Votos a favor? Se aprueba la misma por unanimidad.