

COMISIÓN DE FOMENTO, VIVIENDA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

(Comienza la sesión a las doce horas y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días y bienvenidos a esta Comisión de Fomento, Vivienda Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en sesión de 10 de febrero de 2026.

Ruego al señor secretario que dé lectura del punto único del orden del día, punto único.

Único.- Comparecencia de los representantes de ARCA y SEO/BirdLife, para informar el Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Punto único, comparecencia de representantes de ARCA y SEO/BirdLife para informar sobre el Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor secretario.

El debate, por resolución de la Presidencia de 6 de mayo de 2021, se desarrollará de la siguiente manera: inicialmente intervención de los comparecientes, Don Carlos García López, secretario de ARCA, y de Don Felipe González Sánchez, delegado de SEO/BirdLife por tiempo de 15 minutos cada uno. A continuación, intervendrán los portavoces. Pero en este momento y si es tan amable, ruego al Sr. García López, Don Carlos, que nos acompañe en la mesa para iniciar su exposición.

Tiene la palabra el Sr. González, García López, perdón.

EL SR. GARCÍA LÓPEZ: Buenos días. En nombre de la asociación a la que represento, os agradezco que nos hayan dado la oportunidad de comparecer aquí e intentar aportar humildemente algo que pueda ser beneficioso para esta ley de transporte marítimo de Cantabria.

Nuestra consideración es que es una ley positiva y muy significativa porque mejora respecto a la situación actual de este transporte en cuestión de viajeros, frecuencias, de seguridad, seguros que parece que no estaba regulado pues hasta ahora en esta comunidad.

La ley, por lo que hemos visto, se basa en dos principios fundamentales; que es la seguridad y calidad del servicio a los viajeros, así como la responsabilidad respecto a los servicios prestados y el medio ambiente. Y claro, nuestra intervención va a versar en lo que más sabemos, que es las posibles consecuencias sobre el medio ambiente.

Quiero recordar que en nuestro litoral abundan las rías y los estuarios, además de los embalses y ríos a los que afecta a esta ley, que son lugares de gran valor biológico y ambiental. Hay un tipo de líneas regulares de viajeros, por ejemplo, las que tenemos en la Bahía de Santander las típicas que la ciudad con Pedreña y Somo, o, por ejemplo, en las Marismas de Santoña, Laredo-Santoña, que ya son tradicionales, que funciona desde hace mucho tiempo y una actividad que quizá habría que mirar la antigüedad de las embarcaciones, algunas lo van soltando, pues aceites combustibles. En fin, habría que vigilar ese aspecto de la antigüedad de las embarcaciones.

Y lo que nos preocupa más es el tema de las excursiones turísticas, estas compañías también organizan excursiones turísticas para resaltar el paisaje y lo que nosotros pedimos es que se hagan en sintonía con el entorno, es decir, que no entren en colisión, rompiendo de alguna manera las calidades físicas acústicas y visuales de estos parajes a que me estoy refiriendo. Me estoy refiriendo sobre todo a la zona de rías, marismas, todas ellas protegidas en zonas de especial conservación. Entonces, claro, eso habría, lo diré un poquito más adelante, estas son las joyas del litoral, como he dicho antes, me estoy refiriendo a zonas de especial conservación, zonas de interés comunitario, estamos en las rías las dos Tinas, estamos en la Marisma de San Vicente, estamos en Oyambre más parque natural, creo que San Martín no está incluida, la de Suances, habría que ver cómo queda, pero está la Ría de Cubas todo lo que es el estuario, de Miera, en la Ría de Ajo, famosa playa de La Arena, y las Marismas de Santoña y la Ría Agüera. O sea, estamos hablando de espacios muy delicados, muy minoritarios y que, a nivel biológico, como todos sabemos, las zonas húmedas muy protegidas, la Unión Europea y de la mayor riqueza biológica del litoral.

Entonces pasamos a una actividad, bueno volviendo un poco a lo que decía antes de excursionismo, hombre, que se vaya con compañías que abran al público en rutas como, por ejemplo, la Ría de Cubas, bueno, puede ser compatible, más o menos es compatible si se adecuan al entorno, pero con música, tope en plan discoteca y con luces estridentes, pues no es el uso más adecuado. Los propios habitantes de la zona se nos quejan, a ver si hacéis algo, porque es que esto no es normal, estamos ahí de repente estás viendo nutrias, jabalíes, el águila real y viene un barco allí metiendo música tope. Hombre, igual hay otros sitios para hacer eso ¿no?, y no precisamente un estuario protegido.



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 154

10 de febrero de 2026

Página 2707

Pero volviendo a al riesgo que puede haber en los demás, estuarios y rías; nos referimos a lo que más se nos ha quejado la gente y que ya hicimos una propuesta al gobierno en la época de finales de junio de 2019, al gobierno que había entonces, y es la navegación deportiva o recreativa, motorizada, vulgo motos de agua., ¿vale? Entonces este tipo de negociación quizá no nos acogida por la ley, porque la ley habla de compañías y de viajes, de transporte, de mercancías, pero bueno, yo tengo que decirlo porque es donde más se nos queja la gente, a ver si han cesado con las motos de agua. Bueno, pues estas ahí en la naturaleza en el Río Cubas y de repente motos para arriba y para abajo, e incluso gente de fuera de la comunidad que viene por la mañana y tienes 20 o 30 motos circulando por allí y por la tarde se vuelven a su comunidad. Es como venir aquí a hacer lo que en otro lado no se hace, ¿no? Entonces, esto puede ser peligroso porque rompe la armonía, y son un tipo de uso que entendemos entra en contradicción con las condiciones naturales, sí a navegar windsurf, una navegación a remo o piragüismo o incluso botes eléctricos que hemos visto en otros sitios, pues no pasa nada, pero hombre, meterte a hacer eso en una lámina de agua...búscate que otros sitios. Sobran en el litoral de Cantabria, sitios, en la bahía de Santander donde se pueda hacer eso, pero no precisamente en la lugar ambientalmente más protegido y más delicado.

Respecto a derecho comparativo que se podía dar, bueno el Pantano del Ebro también habría que verlos los tipos de usos, ahora mismo tiene windsurfing, puede resultar compatible con la que con las cualidades que hay allí en cuanto al refugio de aves, en cuanto al entorno natural y que no proliferen actividades sobre todo de navegación recreativa deportiva motorizada que pueda entrar en colisión. Incluso para este tipo de actividades hemos visto en otros sitios que se negocian, se negocian o se pactan zonas: mira tú aquí sí y aquí no. Esto yo lo he visto por ahí fuera, ¿no? Aquí entran y aquí no entra nadie, incluso si hay zonas de gran valor ambiental se pueden hacer excursiones en bote eléctrico también. Esto lo hemos visto. Porque si no se podía dar la paradoja de que, en las ciudades, Santander, Torrelavega, se tiende, por ejemplo, a restringir parte de la circulación de vehículos en lo que se llama zonas de bajas emisiones ¿no? y resulta que en las zonas de mayor valor ambiental estamos mandando las mayores emisiones acústicas y de gases, por ejemplo. Pues yo concreto mucho la Ría de Cubas, porque es el paradigma. Eso lo puedes trasladar después a las otras rías y bueno, se puede imaginar lo que puede ocurrir allí ¿no? Incluso a nivel de erosión de suelos los mariscadores se quejan también de que aquello no es lo mismo, ¿no?

Y la segunda paradoja sería los puntos limpios, y esto voy a las embarcaciones regulares de pasajeros y de mercancías, sobre todo de pasajeros. Vamos a ver, ha proliferado el gobierno actual, ha abierto varios puntos limpios por toda Cantabria y algunos de ellos son zonas portuarias. Nos consta, porque nosotros lo hemos visto en los expedientes que habitualmente se nos manda. Entonces, ¿qué va a pasar con las limpiezas de fondos y en las limpiezas de las embarcaciones regulares de los transportes?, sobre todo sabiendo que algunas de ellas están muy envejecidas, independientemente de que alguna compañía nueva entre, pero son embarcaciones muy envejecidas. Entonces, ¿qué va a pasar con la limpieza de esas embarcaciones? ¿se va a garantizar que se van a hacer rigurosamente, que van a estar bien mantenidas?

Y, aunque es una humilde aportación y son pocas cosas, pues para concluir mi intervención, recordaríamos la importancia de dotar de medios por parte del gobierno para controlar la ley y que los habitantes de Cantabria no nos sintamos frustrados y veremos que la ley está aprobada, que hay una buena orientación y resulta que los usos siguen siendo los mismos.

Nada más, muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias, don Carlos.

Si es tan amable, don Felipe González.

Tiene la palabra, don Felipe González Sánchez de SEO/ BirdLife.

EL SR. GONZÁLEZ SÁNCHEZ: Bueno pues reiterar, al igual que ha hecho Carlos García pues nuestro agradecimiento a que se nos convoque a esta, a esta comisión y recordar que bueno pues SEO/ BirdLife es una organización que ya tiene más de 70 años de historia y bueno y una larga trayectoria en Cantabria y como bien sabéis, pues bueno, nos dedicamos no solo al estudio de las aves sino que también a trabajar en alianzas con muchas entidades, ayuntamientos, empresas pues en naturalizar nuestra sociedad, y en eso, bueno, tenemos una experiencia, nos avala nuestros propios estudios, la ciencia y eso pues bueno, también nos hace poseedores pues bueno, de una experiencia a la hora de también poder plasmar en este tipo de leyes o de normas pues un poco nuestra experiencia ¿no?

En el caso de esta ley de transporte marítimo pues van mis apreciaciones van en la misma línea que las que ha hecho Carlos. Obviamente, lo que tiene que ver con el turismo y sobre todo con esta nueva modalidad, que es el ecoturismo, que es una forma de turismo que va en alza y en la que no debemos olvidar, pues va a ser cada vez más va a estar cada vez más presente en nuestros espacios naturales los recientemente declarados como Costa Quebrada, pero ya los conocidos como las marismas de Santoña o la Bahía de Santander, donde además ya se desarrollan iniciativas de turismo de observación de aves, ¿no? Y SEO/ BirdLife este sentido avaló a las dos empresas que lo realizan en estos momentos,

sobre todo porque tienen que tener claro pues cuál iba a ser su incidencia en lo que precisamente pretendía mostrar que no es otra cosa que la avifauna ¿no?

La avifauna en este caso, pues tiene unas condicionantes que tienen que ver con la, con la tranquilidad, con las molestias y, por tanto, pues las actividades tienen que estar un poco supeditadas a estos, a estos condicionantes.

En este sentido, pues en muchos casos va a estar todo supeditado a lo que son los planes de ordenación, a los planes de gestión de los propios espacios protegidos, particularmente, los estuarios como son las marismas de Santoña, la Ría de la Agüera, Oyambre, San Vicente. Es decir, que ahí esta declaración responsable, que tendrían que hacer las empresas, pues de alguna manera tendrían que haber solicitado esa autorización cuando el fin de su actividad sea la observación de la naturaleza o el paseo turístico, ¿no?

En medidas lógicas, pues para cualquier empresa que vaya a hacer esto, pues obviamente reducir los ruidos, si pueden ser motores eléctricos mejor, obviamente, tener conocimiento de cuáles son los ritmos y las necesidades de la avifauna u otra fauna que se puede observar; obviamente la primavera, en el caso de los estuarios, los acantilados, pues es una época delicada, es la época en la que las aves están reproduciendo y, por tanto, pues cualquier molestia innecesaria puede repercutir. Por tanto, hay que tener en cuenta las distancias ¿no?, los momentos.

Muchas veces, la molestia a las aves viene, sobre todo de cuando son impredecibles o aparecen por muchos sitios. Entonces, por ejemplo, en el verano, pues observamos también el aumento de las molestias, porque cada vez hay más gente que se mete en los estuarios, en las vías con embarcaciones de todo tipo, paddle surf, canoas, motos de agua y, obviamente, pues no tienen, no hay, no hay una vigilancia, no hay una supervisión que haga que esta gente, pues sepa que tiene que navegar por las canales, a una velocidad moderada, sin hacer ruido. Es decir, que muchas cosas son muy razonables, lo que pueden ser los condicionantes, ¿no? y sobre todo entendiendo que cada vez, siendo Cantabria un destino de naturaleza, como lo es cada vez más, cada vez más, habrá más interés en formar empresas que muestren, a través de embarcaciones, pues los fondos marinos de la isla de Mouro, los acantilados de Costa Quebrada, Monte Buciero, Monte Candina, que no se nos olvide, que será probablemente el próximo espacio natural protegido que tengamos en Cantabria.

Y, por tanto, pues todo lo que podamos abordar en esta materia tiene que ver con un poco la lo que pueden ser los impactos.

Entonces eso lo tienen que hacer las empresas con un pequeño informe, deberán siempre tener las autorizaciones en todos los que son espacios de la Red Natura es obligatorio cualquier actividad que cuenten con eso, eso yo, creo que debería reflejarse en esta lista de cosas que se pide en la declaración responsable, se ha solicitado los permisos pertinentes a la Dirección General de Conservación de la Biodiversidad. Eso sería importante.

Haber consultado, pues también un poco lo que lo que hay sobre literatura de molestias etcétera. De hecho, pues en muchas ocasiones nos ha consultado de alguna de las empresas que hace turismo, como por ejemplo de la ría de San Martín, pues que le indicáramos cuestiones sobre esto.

Y esto lo mismo, aplicado a cualquier actividad turística que se haga en un espacio natural protegido, donde hay que insistir en que no se trata de prohibir, sino que se trata de que se haga con ese conocimiento.

Nuestra naturaleza está acostumbrada a contacto con las personas, es una naturaleza, digamos, muy humanizada, pero teniendo en cuenta que hay zonas más frágiles donde la naturaleza tiene mucho más espacio y en esos sitios, pues hay que tener en consideración la ecología de estas especies, ¿no? Y lo digo porque también estamos en una Comisión de otra cosa de, por ejemplo, de escalada, que también provoca sus problemas en las aves rupícolas.

Con las carreras de montaña, también hemos hecho, por ejemplo, un informe para los 10.000 de El Soplao y particularmente yo me hice todo el recorrido ya noté como..., como las los corredores no influyan en la sabe si se dejaban de cantar.

En fin, que bueno, que realmente hay una manera correcta de hacerlo, no hay que tenerle miedo a estas limitaciones a este tipo de trabajos, y de esta manera, pues alcanzará, pues esta cosa que venimos proclamando no solo (...) que es que el turismo en estos momentos no puede convertirse en una amenaza, ¿no? para la conservación de la naturaleza.

Afortunadamente, pues Cantabria es un destino cada vez más demandado por esta naturaleza. Nuestros turistas vienen a ver los Picos de Europa, Costa Quebrada, todo y tenemos que tener en cuenta que ese turismo tiene un impacto, y, de hecho, pues los espacios protegidos, la Dirección General de Conservación debería tener más recursos para poder hacer frente a todos estos usuarios, que yo creo que no se no se refleja. Siguen trabajando con presupuestos muy limitados, y está claro que en el caso del Monte Buciero ya se ha empezado a tomar medidas, las secuoyas de Cabezón.

Es decir, que yo aprovecho aquí pues para lanzar esta, esta demanda, que, además, pues va en contra del propio turismo. Porque cuando tú te encuentras un sitio de verdad masificado, lleno de gente y demás, pues realmente



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 154

10 de febrero de 2026

Página 2709

pierde, pierde ese valor, ¿no? Y de hecho cuando se han hecho encuestas en visitantes a espacios protegidos, se valora mucho el que haya orden, limpieza, el que tú llegues ahí y no parezca aquello, pues bueno, como podemos, estas imágenes que vemos en verano de los arenales, pues invadidos de todo tipo de vehículos.

Y poco más puedo añadir. De nuevo reiterar nuestro agradecimiento e invitaros a que nos llamen en más ocasiones para otro tipo de normativa que se ponga en marcha.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias, Sr. González.

A continuación, abrimos el turno de los grupos, comenzando por el Grupo Parlamentario VOX, para lo que tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, dar las gracias a los comparecientes por acompañarnos en el día de hoy, para mejorar esta esta ley.

Bien, comparto grande, de la gran parte de las reivindicaciones y reclamaciones que nos han realizado, referente a los usos náuticos recreativos en las zonas protegidas, sobre todo en los, en los estuarios.

Desde el Grupo Parlamentario VOX no somos un partido que nos guste prohibir, porque defendemos a ultranza la libertad, pero sí que es cierto que tenemos graves problemas en los estuarios de convivencia; porque los usuarios en muchas ocasiones no tienen respeto al entorno, no tienen respeto al resto de usuarios, y la realidad es que tenemos, por ejemplo, encantar en la Ría Cubas, exclusiones con motos de agua que van a grandes velocidades, no cumplen la normativa en la propia bahía de Santander mucho menos en la del estuario.

Entonces, sí que comparto que la necesidad de hacer alguna regulación estos, en estos usuarios de ciertos usos para evitar que ocurra lo que está ocurriendo.

Hasta ahora había pocos usuarios, cada vez las empresas de alquiler se están disparando, hay más y cada vez hay más gente que viene fuera del mundo náutico y que no conoce, es por desconocimiento que no conoce las normativas que existen en la bahía y las normativas de circulación, lo que lleva a que esto parece que sea la casa de..., bueno...

Estudiaremos la forma de regularlo, porque sí que es cierto que dentro de todas esas reclamaciones esta es una ley exclusivamente de transporte y solamente podríamos regular tal vez las prácticas de bueno, de las motos, de agua hay y poco y poco más, ¿no? que vienen en transporte público.

Veremos, veremos cómo no introducimos en la ley, pero desde luego que lo vamos a regular, porque hay que regularlo.

Dar las gracias por la comparecencia.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Por parte del Grupo Socialista tiene la palabra el Sr. Zuloaga.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Bueno, pues muchas gracias presidente, y gracias a Felipe y a Carlos por sus aportaciones a la tramitación de esta ley, que desde el Partido Socialista de Cantabria también entendemos como necesaria y que además debe redundar en la mejora y la preservación de los espacios naturales, especialmente sensibles en los cuales ya se desarrollan y se prevé, como bien habéis dicho, el desarrollo de más actividades.

Precisamente, esto fue lo que nos movió a plantear vuestra comparecencia y agradecer al resto de grupos que permitieran que yo estuviese aquí poniendo ese especial matiz ambiental y esa, ese cariño por la preservación de la naturaleza de Cantabria, las especies y los espacios de especial valor protegidos, y aquellos que también lo serán, como bien habéis dicho, alguno de los dos en vuestras intervenciones.

Quiero valorar la especial sensibilidad sobre algunos de los aspectos que esta ley, bueno, pues adolece o que pueden ser, incluso incorporados en la tramitación de enmiendas ¿no?, como es el mantenimiento de las embarcaciones, la mejora de la conservación de las mismas, el evitar vertidos por el deterioro o por la falta de conservación, o, incluso por el cuidado diario, como bien habéis apuntado, a través de la utilización de los puntos limpios.

Y un ámbito que perjudica gravemente a la imagen de Cantabria, y quizá la falta de sensibilidad o acierto en las instituciones es que esta ley sirva para acabar con esas imágenes que nos avergüenzan cada año de los botellones que padece el estuario de El Puntal ¿no?

Quizá una vía, que es la que pretenden esta, esta ley, es la de evitar el transporte de personas en embarcaciones no adecuadas para evitar esas masificaciones en un arenal tan sensible como El Puntal, pero videntemente este no es un problema de un día, es el día que vemos la imagen sino de una convivencia que evidencia problemas, con personas residentes, como bien habéis apuntado desde ARCA, en el ruido y en las actividades que se generan en la Ría de Cubas o en otras tantas que afectan, como bien ha señalado desde SEO/BirdLife, a la fauna, en este caso a las aves en épocas especiales del año, como puede ser la primavera en las zonas de acantilados. Por eso esta ley debe incidir -y tomamos buena nota de vuestras aportaciones- en la labor de supervisión y control para garantizar que sea una ley que se cumple, que se cumple de verdad.

La sensibilidad que debe tener a la hora de pedir la biodiversidad según las actividades a desarrollar, a desarrollar y a autorizar en las zonas naturales protegidas, como bien explicaba Felipe, no con el objetivo de prohibir, si es que no es necesario, sino de informar y hacer un seguimiento correcto de las actividades a desarrollar.

Desde el Grupo Socialista, bueno, pues os invitamos a que en esta comparecencia no quede, y si hay cualquier aportación en materia de enmienda que creáis que puede ser defendida por los grupos políticos para mejorar la redacción de la ley, de la ley, pues desde luego, estaremos encantados de soportarla y hacemos, y hacemos partícipes al resto de grupos parlamentarios, porque el objetivo de esta ley creo que debe ser compartido en la mejora de la calidad del transporte, pero, evidentemente, también en la mejora de la sensibilidad, en cómo ese transporte afecta al medio ambiente y a las especies en Cantabria.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Sr. Hernando, del Grupo Regionalista tiene la palabra ahora.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Muchas gracias, presidente.

Como mis compañeros, reiterarles a los representantes de SEO y de ARCA que agradecerle su comparecencia en esta en esta Comisión y también las contribuciones que nos han hecho, porque bueno es, alguien podría pensar que en una ley de transporte marítimo la opinión de sus organizaciones no era relevante. Yo creo que sí y, porque creo que además aquí hemos visto en las intervenciones de los portavoces hasta este momento. Me habla que no, no se está hablando de prohibir. Se habla de regular para respetar. Yo creo que es el objetivo fundamental.

En ese sentido, sí me gustaría plantearles al hilo de su, sus intervenciones algunas cuestiones para -si pueden- me respondieran en la segunda, en la segunda parte. La primera es si ven ustedes razonable que se aumentaran las frecuencias, las líneas, los viajes del transporte regular en esos espacios; es decir, si verían ustedes razonable o entienden que puede tener una afección en el medio ambiente la creación de una línea regular a partir de lo que existe en la actualidad, que por ejemplo, uniera Santander con el aeropuerto que, por ejemplo, aumentara las frecuencias con Pedreña o Somo o que fuera una línea permanente de comunicación entre Santoña y el Hospital de Laredo, por ejemplo. ¿Eso tendría una influencia directa? ¿Estamos ante una situación, por decirlo de alguna manera, controlada y razonable, pero si se amplía en exceso, empezarían a correr riesgo los espacios, por lo que esto circula? Que tenemos que entender que, como espacios marítimos, y como espacios, muchos de ellos incluidos dentro de espacios naturales, son el objetivo de la preservación.

Ligada a esta idea, me gustaría que me dijeran si piensan que sería razonable en la ley incluir que todos los nuevos vehículos de transporte fueran eléctricos. Digo yo, o sea, es decir, como, como una opción. Si, si entenderían que eso es positivo o no; si entenderían que eso es una apuesta decidida por un transporte marítimo en un espacio de calidad que tengan menos incidencia en el medio ambiente, obteniendo los mismos resultados. Hemos visto barcos en la bahía de Santander eléctricos, no es un proceso, no estoy diciendo que se sustituya todo cuando se habla de las zonas de bajas emisiones, tampoco se habla de sustituir todos los vehículos al momento, lo que se... y para eso están las leyes, para marcar una tendencia. Mi pregunta es ¿ustedes creen que eso sería positivo?

Igual que en esa línea habría que establecer una serie de puntos limpios para los barcos que prestan este tipo de servicios de manera específica y detallada. También me gustaría, aunque eso ya más o menos lo han avanzado, ¿creen que sería positivo incluir en la ley un procedimiento de evaluación de su cumplimiento? Es decir, que se estudiase como parece o como aquí se ha hablado para otras leyes de que cada equis años se analizase si esta ley ha cumplido con sus objetivos o no ha cumplido con sus objetivos, entre otras cuestiones en materia medioambiental y fundamentalmente a raíz de algo que ustedes han pedido, que es, de nada nos sirve tener una ley, de nada nos sirve tener un procedimiento sancionador, si luego no hay inspecciones, si luego no hay controles, si luego no hay sanciones, a aquellos pocos, porque yo parto de que la gente cumple mayoritariamente la ley, pero no hay que eso...



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 154

10 de febrero de 2026

Página 2711

Y finalmente sí me gustaría reflexionar sobre algo que aquí también se ha dicho y que supondría un cambio en, y que supondría un cambio en la ley. Porque claro, es que esta ley no se aplica, dice el apartado 3.1.in fine, el último: “no se considera transporte marítimo o el arrendamiento con finalidad recreativa o de ocio de embarcaciones sin titulación”. Es decir, las motos de agua, por mucho que se organice una excursión y te lleven de un sitio a otro, no es transporte marítimo, no se le aplica la ley.

En cambio, por ejemplo, si vamos al párrafo anterior. La aplicación del plan de transporte marítimo de carácter turístico es transporte. Igualmente será de aplicación al transporte de pasajeros con carácter recreativo o de ocio, educativo o similares. Mi pregunta es actividades como, por ejemplo, las de la escuela de vela que no deja de ser un transporte con carácter educativo. ¿Están incluidas dentro de esta ley y las motos de agua no? Bueno, pues ese tipo de cosas. Yo entiendo que debemos trabajar para mejorarlas. Evidentemente, entre otras razones porque no es lo mismo el impacto que genera un 470 o un optimist en la bahía que el que genera una excursión de motos de agua en la ría de Cubas.

Porque no es lo mismo y Felipe lo ha, lo ha dejado con claridad estamos hablando de los espacios hasta este momento reconocidos por todos: Costa Quebrada puede ser la selva de del movimiento ecoturístico. Es un espacio espectacular. Es un espacio que con el nombramiento de la Unesco va a adquirir una relevancia especial y el riesgo de impactar en ese espacio con negocios ecoturísticos que no respeten todos y cada uno de los requisitos, pues no parece una cuestión que sí debemos regular, porque no deja de ser transporte, porque no deja de ser marítimo, porque no deja de ser de viajeros, y lo que nosotros queremos, y estoy convencido que ustedes también, es que la ley responda lo mejor posible a las necesidades de los cántabros.

Les agradezco y vean cómo esas preguntas hacen que sea interesante su, su comparecencia. Ya les digo. Si pueden me dan su opinión, responden tampoco hay ninguna obligación, más allá de las dudas que le plantean a este portavoz su intervención.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señor diputado.

Grupo Popular Sr. De la Gándara tiene la palabra.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Si buenos días o buenas tardes ya agradecer la presencia de los comparecientes, cómo no, señalar que desde este grupo obviamente somos respetuosos y estamos concienciados con la ecología, con el medio ambiente siempre con un desarrollo sostenible de nuestra comunidad autónoma, y me es grato también transmitírselo a ustedes, obviamente, porque todos en esta sala somos conscientes de la importancia del medio ambiente, de la ecología, y todo eso llevamos incorporado en nuestra esencia como algo común, sin que nadie se apropie de dichos conceptos.

Dicho esto, si efectivamente lo que estamos haciendo tienen razón, ustedes estamos regulando una situación de hecho que existe y que existe con unas normas del Estado, una situación de hecho, que desde 2006 no se regula por esta comunidad, a pesar de tener sus competencias, y es el momento de analizarlo y en este momento verdaderamente, si nos limitamos a la ley, carecería de sentido, salvo que intentemos dar cuerpo a todo esta materia carecería de sentido todo lo que hemos hablado, porque la ley se limita, como saben ustedes, a la declaración responsable, a los derechos de los consumidores, a las libertades de la Unión Europea, al derecho sancionador a la legalidad y a la cronicidad, a la prescripción de las infracciones, y, más o menos es el conjunto, una ley simple que regula el tránsito por el mar dentro de nuestra comunidad autónoma, de puerto a puerto o aguas fluviales sin salir a otros puertos exteriores.

Dicho esto, bueno la situación existe, pero obviamente, mi discurso lo que ustedes plantean y soy consciente de ello, es un conjunto de normativa que debe aplicar una comunidad autónoma estatal, es decir, desde la ordenación, espacios protegidos, desde la Ley de Costas, porque ustedes saben que en puertos de Cantabria y si no se lo digo yo usted no puede apearse donde quiera, es decir, los apeaderos las teorías incluso para una actividad de buzo o para una actividad de un barco de embarcar tienen que tener la autorización expresa de costas, no es el puerto de Santander, que es distinto, con lo cual estamos hablando de materias que son ajenas a esta ley, pero que aprovechamos y las comentamos y las hablamos.

Por tanto, tenemos la ordenación del territorio, tenemos una Ley de Costas y después también en seguridad marítima yo creo que hay dos leyes importantes estatal es la de navegación marítima, que avala la prevención de vertidos a nivel nacional, competencia al Estado, la prevención, la minimización con compartimentos estancos, la financiación para evitar estas cuestiones, y también después tenemos la Ley de Puertos del Estado de Marina Mercante, que habla incluso también de protección de zonas sensibles, con lo cual es una materia compleja tanto su desarrollo como su materia, pero aunque sean ajenas a lo que es la regulación simplemente del transporte marítimo, ya que están ustedes aquí claro que aprovechamos para hablarlo, porque es un tema interesante, de concienciación para todos.

Sí señalarles que, como dicen todos, no prohibimos, sino que regulamos. Pero la regulación, obviamente sabemos que la técnica legislativa es regular una ley para su desarrollo reglamentario posterior. Es decir, esta ley tendrá que tener un

desarrollo reglamentario que en muchas cuestiones que se establezcan, porque la ley lo que no puede hacer es acotar tanto, tanto, tanto que después haya que modificarla cada vez que se quiere realizar una actividad distinta. Pero claro, que sí que habrá que ver reglamentos.

Sí les digo que usted ha hablado de la declaración responsable del artículo 7, efectivamente, pero también aquí se dice en esta declaración que tienes que aportar todas las autorizaciones y todos los permisos.

Obviamente, cuando la persona va a hacer un trayecto turístico, un trayecto línea regular, tendrá que establecer las vías por donde va a pasar y tener esa autorización de las administraciones competentes.

Por tanto, sí es una cuestión que sí puede estar incluida dentro de la declaración responsable, como no para que sea válida esa declaración.

Hablan ustedes, pueden ser las inspecciones, bueno, pues esta ley da categoría de autoridad, con lo que eso conlleva a los inspectores, que también están aquí los inspectores, claro que también está la Guardia Civil del agua claro que está Capitanía Marítima, todas estas competencias, no.

Si habla ustedes también de la limpieza de las embarcaciones, efectivamente, efectivamente también somos conscientes de ello, pero esto también está regulado por capitanía marítima, por las exigencias que exige y por la Ley de Costas sobre todo no se nos olvide.

Y respecto, por ejemplo, se hablaban de, hablaban de las motos de agua, se ha sacado el tema, así pues, efectivamente, está excluida de esta ley, a lo mejor, porque la normativa para ellas tiene que ser más rigurosa y no puede estar incluida en esta ley, eso no exige, no excluye que deban tener una regulación especial que no vamos a tardar 20 años, como se ha tardado en desarrollar esta normativa efectivamente, es así.

Por lo demás, sí señalar que espacios protegidos propia ordenación se establecen y obviamente son espacios donde no se puede transitar libremente y sí señalar problemas que obviamente esto es una ley, vendrá su desarrollo, somos conscientes de la protección del medio ambiente, pero hay otras normas que no se van a incluir aquí porque esto es transporte de ordenación de costas o la normativa estatal, y somos conscientes todos nosotros de que es así y que hay espacios protegidos por las aves, por los ruidos por, por la contaminación, que deben ser protegerse, igual que otros espacios donde se puedan desarrollar actividades, porque también es decir, no consiste en prohibir toda la comunidad autónoma como pueden estar ustedes comprender.

Y nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Abrimos turno de réplica. Por parte de los comparecientes le doy la palabra, en primer lugar, a don Carlos García por un tiempo máximo de 15 minutos.

EL SR. GARCÍA LÓPEZ: muchas gracias.

Entraré en el tema planteado por el portavoz del Grupo Popular. Nosotros sobre la complejidad de competencias de estos temas, temas de motor de agua o de navegación en las reuniones de participación, que el instituto de hidráulica ambiental periódicamente ha realizado para la gestión de la bahía, pues nos hemos visto con gente muy diversa, entre ellos los mariscadores de Pedreña, donde nos enseñaron muy bien todo este problema de varias administraciones y la imposibilidad de conseguir nada práctico porque te estrellabas vas con una discrepancia enorme con dejarlo, pero todo el mundo estamos hartos de motos de agua.

Entonces la situación empeora, y de una manera pues resignada, la gente no se puede porque la capitanía, que sí costas que sí el puerto, que sirve el envío, diversidad, que bueno, total, que esto no se acaba de arreglar, y la cosa va a peor.

¿Por qué nos hemos atrevido a plantearlo aquí? Porque en cinco años nadie se lo ha escuchado entonces la gente no para decir hacer algo y en el parlamento de Cantabria, aun no siendo competente en todas las actividades porque ya los mariscadores nos enseñaron muy bien todo el lío que había, pues es una fuerza sólida, de que pueda estar interesada en que la imagen y la práctica turística de esta región sea coherente con el mayor activo que tiene además, la gastronomía, la cultura, que es el paisaje, vale, alguien hay que pedírselo sabemos que este tema está muy desparramado por ahí pero bueno, antes de ir a costas, pues hombre, yo creo que en el Parlamento intentar coordinar algo si hace falta vamos a hablar con ellos también, pero este aspecto se parece que se diluye en un montón de competencias y cada vez empeora más la situación.



En Cantabria nos vemos padeciendo esta situación cada vez más y cada vez más indignados y más impotentes. Entonces, yo subrayo palabras impotentes, ¿podría irse a hacer un poco algo? Pues si podéis hacerlo con ello, contad con nuestra ayuda lo que es un lío ya se ha dicho.

Respecto al portavoz del PRC, voy a intentar responder a algunas de las preguntas. El aumento de transporte regular y de su frecuencia, ¿cómo podría influir? Yo distinguiría entre grandes bahías con núcleos urbanos, como pueda ser Santander o puede ser Santoña del resto, el resto tiene otro tratamiento marisma de Santoña perdón, marisma de San Vicente, la Ría de Ajo y demás, tiene otro tratamiento mucho más acotado.

¿Cómo podría influir? Pues un poder influir en una disminución del número de desplazamientos por carretera por tanto, en una menor congestión del tráfico y en un mejor servicio sostenible y más ecológico siempre; y cuando los puntos sean fijos, en este caso se han planteado dos puntos, bueno, pues puede ser entonces la influencia con conocidos de mi asociación que viven en el otro lado, y bueno, pues plantean la situación de si cojo o no cojo la lancha o cojo el coche y a veces cogen la lancha, a veces cogen el coche pero vamos si una lancha, coge la lancha, entonces, eso disminuye mucho la congestión, disminuye mucho las emisiones y es un servicio, pues muy sostenible.

¿Qué problema se puede plantear? se puede plantear el de carga de gente desplazada para usos no residenciales, como es la gente, sino para usos turísticos.

Entonces, lo que pasó este verano en Somo con el botellón, dice que tiene más que ver con el alquiler de embarcaciones particulares, pero también se pueden animar las otras, es decir, meter ahí una cantidad de gente, bueno, en ese sentido pueden colaborar, pero, bueno, habría que actuar por otra vía, por vía de prohibición o de localización de ese uso en otros sitios, como hemos dicho, si vas a hacer un botellón y no puedes con esa iniciativa, habilita un sitio donde no hagan daño y evita que se metan las dunas ¿no?, se habilita otro sitio, ¿no?, pero no hay. Eso es la reflexión; grandes bahías. núcleos urbanos, gente que no utiliza el coche y que utiliza la lancha, pues positivo, siempre y cuando sean puntos fijos y que no pase por lugares sensibles.

En cuanto todos los vehículos fueran eléctricos bueno, ya dimos la idea de que, para determinadas zonas sensibles, como la Ría de Cubas, estaría muy bien los vehículos eléctricos, sabiendo que la transición es un aspecto complicado, que los propietarios particulares no siempre pueden o quieren, por lo que sea, dar ese paso siempre se puede incentivar y que dependerá de las compañías, incluso de su, de su capacidad publicitaria. Es decir, soy sostenible, tengo un vehículo mejor, más adecuado y demás ¿no?, vale, pero es una buena tendencia. Yo no sé si es si es competitivo no ahora mismo el vehículo eléctrico, he estado en uno, pero era un vehículo recreativo. Si es competitivo o no con los vehículos de explosión ahora mismo para líneas regulares viajeros. Pero bueno, se puede tender ello, ¿tanto como todos? Bueno, vamos a decir, siendo realistas se puede establecer un proceso, establecer una tendencia ¿no?

Puntos limpieza específicos. Bueno, hemos visto que el gobierno ha habilitado puntos limpios en el puerto de Laredo, en el puerto de Colindres, se han hecho cosas en este sentido, no solo puntos a nivel de ayuntamientos sino puntos portuarios eh. Pero si se garantiza más que haya puntos limpios para estas líneas regulares mejor, o sea, nos da igual. Si estos que hay ahora sirven, vale. Ahora, si hay puntos específicos mejor, porque si hay, se constata por los usuarios que las embarcaciones dejan rastro y que no hay seguridad, cuando se limpian, pues dónde acaban los residuos.

Proceso de evaluación de la ley. Bueno, parece básico. Ahora mismo han pasado desde que hicimos la primera petición sobre las motos de agua, que es un lío, que ya sabemos que no es igual, que igual al no, no entra en nuestra visión. La ley no, no, no da cabida a las motos de agua, pero hay que decirlo, pues es normal y han pasado seis años y la gente cada vez peor. Entonces, bueno, pues si se puede hacer con una mayor frecuencia y no esperar mucho, sería lógico, porque los usuarios y los habitantes somos muy sensibles, el borde marítimo agrupa la mayor cantidad de población de gente de Cantabria en la época actual eh, en torno a ellas antes somos 250.000, el resto, yo creo, que la gran mayoría vivimos, aunque vengamos del interior, todos, ¿no?, vivimos o la mayoría, vivimos en la costa y observamos a diario nuestros paseos recreativos, observamos lo que está pasando. Entonces, no dejarlo mucho, pero lo lógico es, la sociedad siempre va por delante, lo lógico es que la ley se revisara su cumplimiento con cierta frecuencia, porque, repito, la gente es muy sensible a lo que pasa en la Bahía de Santoña muy sensible, lo ve todos los días.

Y en cuanto al arrendamiento de embarcaciones turístico deportivas. Ahí es donde veíamos el punto débil. Nuestra interpretación inicial es que las mutuas de agua tenían difícil regulación con esta ley porque igual no es su cometido, pero, por otro lado, tenemos una sociedad que nos pide que esto hay que regularlo. Entonces a ver cómo encajamos este rompe cabezas, porque nuestra primera visión, pues parece ser que pueden arrendar embarcaciones de uso turístico recreativo y, ah pues bueno, yo lo que quiero, bueno, pues ahí viene el problema; no soy una compañía, no tengo responsable con los viajeros eh, no bueno, igual habría que actuar desde otros puntos, costas o desde puerto o quien sea. Pero, por favor, esto la gente lo está demandando y mi impresión inicial es que esto no, no iba, no, no estaba dentro de los objetivos de la ley, pero la gente lo demanda. Entonces a ver como lo hacemos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, don Carlos.

Tiene la palabra don Felipe González, por un tiempo máximo de 15 minutos.

EL SR. GONZÁLEZ LÓPEZ: Bien, pues yo coincido en que el exceso de regulación no hace mejor las leyes y porque muchas veces lo encorseta, lo hace y, además, al final la realidad es que siempre terminan cumpliendo los que lo hacen bien ¿no? y luego quedan los que no tienen que pasar por ventanilla, hacen lo que quieren, porque, desgraciadamente no existe la supervisión, la vigilancia y el caso de El Puntal ¿no?, que es un poco esta imagen que tenemos se sale totalmente de esta ley. Al final, pues es un montón de gente que acude a un sitio, pues no hay vigilancia, no hay medidas para para atajarlo, y entonces, pues probablemente una más regulación no nos lleve.

Por eso, nosotros desde SEO/BirdLife últimamente estamos, ya llevamos una trayectoria y estamos, trabajamos siempre en modelos ¿no?, en modelos que le ponemos apellidos “responsable”. Tenemos modelos de agricultura responsable, con la biodiversidad, renovables, con responsables, tenemos una campaña en la que decimos cómo tiene que ser la planificación. Y lo mismo para el propio ecoturismo tenemos un manual de buenas prácticas.

Es decir, que muchas veces valdría con que existiese, esta ley pudiera acompañar de unas buenas prácticas ambientales.

Al final estamos hablando de eso, de empresas de toda la vida que hacen servicios de transporte, como habéis dicho, que simplemente igual conocen pues cuáles son las particulares de la de las aves y que simplemente pues no pongas altavoces o no te acerques a las orillas, porque estamos hablando en general de zonas como la Bahía de Santander y pero urbanizadas donde las aves, para que os hagáis una idea, están muy acostumbrados a las personas, para que veáis lo que nosotros sabemos es que, por ejemplo, sabemos que para acercarnos a los pájaros de Santoña cuando andas por el fango lo mejor es que parezcas un mariscador, como que vas recogiendo cosas, porque ellos los mariscadores los ignoran, es decir, digamos que nos tienen más que medidos, la fauna sabe dónde nos movemos y por eso muchos son nocturnos y en la propia, en la propia pandemia lo vimos, en cuanto detectaron que la gente estaba en su casa salieron y la gente dice, ¿y esto? , no si siempre han estado siempre lo que pasa que han dicho bueno, pues por la noche ya no se mueve.

Con lo cual, a través de estas buenas prácticas ¿no?, que puede ser un pequeño documento, algo que acompañe para que todo el mundo que vaya a pedir, pues diga, pues se ha leído usted esta y lo tenga usted en cuenta. Por eso no hay ningún problema en aumentar frecuencias, porque realmente la navegación de pesqueros, o sea, fíjate, que lo que pasa por la Bahía de Santander y aun así sigue habiendo muchas aves. Simplemente, saber qué tiene que ver una zonificación y donde no te puedes meter, pues es en estas horas intermareales, en las canales. Es decir, que una vez que se regula y se tiene en cuenta velocidad, que eso también lo marca la ley de seguridad, es que también las motos de agua, o sea, si se les aplica la ley de navegación, no puedes ir a más de no sé cuántos nudos, o sea lo mismo. Con lo cual, eso se resolvería.

Por supuesto, motores eléctricos adelante, es que hay electrificar la sociedad se evitan ruidos, evitan emisiones, aceites, etcétera y además bueno pues también le das una, avanzas en la sostenibilidad. En estas buenas prácticas, incluso, pues podría ser las famosas medidas compensatorias o estos bancos de hábitat, es decir, cosas que se hacen en positivo y, por ejemplo, muchas de estas empresas que tienen barcos de madera antiguo los pueden hundir como se hace en Estados Unidos, que los funden para generar arrecifes artificiales, que además hay algunas experiencias muy interesantes que hace la Universidad de Cantabria aquí en la bahía. Es decir, que encima podemos avanzar en repercutir, ¿no?, que también eso, que yo creo que las empresas siempre les gusta, pues, tener ese sello verde, ese aval ¿no? de naturaleza, pues ahí pueden, pueden contribuir.

Con lo cual, bueno, y el resto, pues también me sumo un poco a lo que viene Carlos. Yo creo que lo que está llamándonos la atención es este efecto masivo del verano, que se, que se, de ruidos, que molestan a mucha gente y que realmente no es una imagen sana para Cantabria. Pues ver ese macro botellón en el puntal, que tiene visos de que va a pasar a ser permanente.

Así que, nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias don Felipe.

¿Van a hacer uso los grupos del turno de duplica o simplemente para agradecer?

Bueno, pues entonces abrimos si algún portavoz va a hacer uso, abrimos turno de duplica. Sr. Blanco, del grupo Vox.

EL SR. BLANCO TORCAL: Agradecer a los comparecientes como es habitual en este turno, y bueno, reiterar que intentáramos regular de alguna forma o ver qué posibilidades tenemos de regular el tema de las motos de agua, porque hay un descontrol absoluto, las normas no se están cumpliendo en la bahía, cualquier día vamos a tener más accidentes. Hace dos años ya murieron dos personas y hay bañistas, y están pasando a altas velocidades, además de los ruidos, las molestias la contaminación etcétera. Antes bueno estudiaremos en qué medida se puede regular y sin haber que otra medida hay que impulsar, pues para realmente poder controlar un poco una situación que se está controlando de facto.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 154

10 de febrero de 2026

Página 2715

Así que nada. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Sr. Zuloaga, Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: La verdad es que quería intervenir solo para agradecerles, pero es verdad que el debate que se ha suscitado en torno a la regulación o no de las embarcaciones de uso turístico, en este caso, que sirve para el transporte, incluso las motos de agua ¿no?, que evidentemente se pueden regular y así lo ha demostrado varias comunidades autónomas también en el uso de los yates o de las embarcaciones de uso libre con titulación y creo que es clave porque también les quiero agradecer que hayan traído aquí la voz, en este caso de los mariscadores a través de las mesas que organiza IH, de los problemas que se suscitan en la bahía y claro que este es el lugar donde exponerlo, evidentemente competencias hay muchas, pero el Gobierno de Cantabria tienen la posibilidad de asumirlas y el Parlamento de Cantabria de convertirlas en una norma ¿no?, y para eso creo que es sano este debate y sana la propuesta que se ha lanzado y dese ARCA desde SEO/BirdLife y, desde luego.

Desde el Partido Socialista cogemos el guante, estudiaremos la propuesta que se ha lanzado con la intención de incluirla claramente en esta ley.

Evidentemente, las mayorías parlamentarias pueden decidir si sí o si no, pero es, han marcado han señalado un gap importante en la regulación en el ámbito marítimo y estuario de Cantabria, y creo que es que es clave afrontarlo.

Así que muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señor diputado.

Grupo Regionalista, Sr. Hernando.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Pues nada, un minuto para agradecerle sinceramente que haya expresado en su respuesta a las pequeñas preguntas que les había planteado este portavoz, la visión de sus organizaciones a las que, además de la comparecencia creo que debemos agradecer el trabajo que vienen desarrollando por medio ambiente en Cantabria y lo dice un político, que ya lleva muchos años con muchas discusiones, con ustedes y con sus organizaciones, pero que sirva este momento para reconocerles esa labor y decir que espero que también a través de esta ley, pero espero que con una regulación lo más adecuada posible el medio ambiente en Cantabria, el ecoturismo, el paisaje, sirvan para construir esa Cantabria que llevamos años trabajando y en la que ustedes, aunque a veces discutamos, también son protagonistas.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Grupo Popular, Sr. De la Gándara.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Si, no, simplemente para agradecerle su presencia. Así señalar que el debate que han, se ha auspiciado es un debate mucho más amplio, es decir, yo creo que aquí hay una gran desconocida que esa ley de costas, sus servidumbres, su dominio público marítimo -terrestre, el dominio público portuario, y que, como decía uno de los contertulios, es decir de alguna forma señala claramente que es una obligación de todas las todas las administraciones públicas, es decir, aquí son relaciones bilaterales pero con un carácter tripartito; Estado, comunidad autónoma y entes locales. Y este es el tema y es mucho más amplio que una ley de transporte.

Aquí la de transporte estamos hablando de transporte de mercancías o de viajeros con un billete, es decir, y por eso mismo las motos acuáticas es más un deporte acuático que tendrá que ser regulado tan severamente como se juzgue o con sus reglamentos y el desarrollo, el desarrollo normativo reglamento tendrá que ser regulado en una ley especial.

No podemos poner el mismo saco lo que es un deporte acuático, que tiene muchas limitaciones y que tendrá una zona donde se puede realizar con un transporte de pasajeros. Es algo que es obvio.

Pero de todas formas creo que es un debate interesantísimo y que todos estamos concienciados, que todas las administraciones públicas, no es cuestión de parlamento, es de todas las administraciones públicas y todas las normativas existentes y un estudio más pormenorizado, mucho mayor.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Bien finalmente agradecer en nombre de todos y en el mío propio la presencia, el tiempo y las aportaciones de los señores comparecientes, que estoy seguro serán tenidas en cuenta por los diferentes grupos.



DIARIO DE SESIONES

Concluido el orden del día, antes de levantar la sesión, recuerdo a lo, a vuestras señorías que mañana tenemos también otra sesión de esta comisión a las diez de la mañana para la Ley de Vivienda.

Se levanta la sesión y muchas gracias.