

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

(Comienza la sesión a las diez horas y cuatro minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días.

Bienvenidos a todos y especialmente a quien hoy nos acompaña, a los comparecientes y bienvenidos, como digo, a esta sesión de la Comisión de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en la sesión de hoy de 17 de febrero de 2026.

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

Único.- Comparecencias del Director de “Excursiones Marítimas Santa Clara de Asís S.L.” y un representante del “Clúster Marítimo de Cantabria (MarCa)”, para informar del Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencias del director de Exclusiones Marítimas Santa Clara de Asís S.L. y un representante del Clúster Marítimo de Cantabria MarCa, para informar 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: Intervención de los comparecientes, don Alberto Gómez, director de Excursiones Marítimas Santa Clara de Asís S.L. y don Juan Luis Sánchez, director del Clúster Marítimo de Cantabria, por tiempo de 15 minutos cada uno.

Y si les parece y es tan amable el Sr. D. Alberto Gómez de acompañar nos en la Mesa para comenzar su exposición, cuando, cuando guste.

Pues tiene la palabra D. Alberto Gómez.

EL SR. GÓMEZ TONÓN: (...), estar en este lugar el Parlamento de Cantabria, apoyando y aportando este, a este proyecto, esta ley, que espero que siga adelante.

Nuestra empresa Exclusiones Marítimas Santa Clara de Asís, opera en Laredo y en Santoña. Lleva más de 50 años trasladando personas entre ambas villas y dedicándose a lo largo del año al turismo.

Agencias nacionales e internacionales, colegios, asociaciones, peregrinos, veraneantes y turistas nos tienen como una referencia turística en Cantabria oriental. De hecho, somos la empresa de turismo activo que más personas mueve a lo largo del año en esa zona, desde enero hasta diciembre, de lo cual nos sentimos orgullosos.

El año pasado fui citado en la Dirección General de Transportes y Comunicaciones por el director, don Pablo Herrán, y su equipo me expusieron los puntos claves para el desarrollo del transporte marítimo en Cantabria, en relación a este proyecto de ley, derivado de ello y de la documentación recibida, voy a comentarles lo siguiente; Apoyo completamente al proyecto de ley y nuestro compromiso con la calidad es indudable.

En él se habla de la seguridad jurídica, valoramos positivamente la creación del registro de empresas, garantizamos transparencia y se evita la práctica de competencia desleal.

También en defensa del usuario estamos conformes absolutamente en todo. Coincidimos con la importancia de proteger los derechos de las personas consumidoras y usuarias, horarios, rutas, precios, limpieza, etc., etc.

Sí quisiera aclarar uno de los puntos derivados de esta parte es en cuanto a las sanciones por puntualidad. Los retrasos en la mar, como en varios sitios, pueden ser derivados por varias razones. Es imposible garantizar ciertos días del año puntualidad, debido a eventos como regatas, otras actuaciones aprobadas por Capitanía y las derivadas de los tiempos, ¿no? fuertes rachas de viento, etc., en las que el capital del barco considera hacer una parada técnica por la seguridad del paisaje y de la propia embarcación.

Por eso sería cuestión de abordar a lo largo de la creación de la ley, pues ciertos aspectos que se puedan puntualizar en este en este punto.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 156

17 de febrero de 2026

Página 2727

En cuanto al liderazgo en sostenibilidad y medio ambiente, la ley lo contempla, nosotros hemos hecho una inversión en estos tres últimos años de tres motores nuevos, en las tres embarcaciones que tenemos, porque las emisiones de CO2 pues en el Parque Natural de las Marismas de Santoña no son buenas. Así que las hemos dotado con nuevos barcos que están bien preparados para la minimización de la contaminación.

El ahorro de emisiones lo hemos calculado en unos 28.000 vehículos que van desde Laredo Santoña. Nuestra barca de El Puntal evita esos 40 kilómetros de ida y de vuelta, lo que hace que nos sumemos a esta eficiencia, contribuir a la reducción de 150 toneladas de CO2, en el Parque Natural de las marismas, espacio protegido por leyes nacionales e internacionales.

En cuanto al servicio social y tradicional, hablando de la cohesión territorial, facilitemos el acceso al Hospital Comarcal de Laredo para más de 1.000 personas de Siete Villas, que no tienen autobús o no disponen de coche; les trasladamos desde el embarcadero de Santoña a la zona del puente de Laredo, donde luego tienen una accesibilidad al hospital relativamente fácil a través del autobús.

Y también damos servicio a 20.000 peregrinos. Esto es un orgullo poder decir que llevamos en estas aguas a peregrinos europeos, bien bueno, siendo una referencia inicial del paso de caminantes nuestras embarcaciones, a quienes siempre les hacemos alusión a la importancia en Cantabria del Camino Lebaniego.

En cuanto el legado histórico, mantenemos una vía de ruta documentada ya desde el año 1.600 por el cartógrafo Pedro Teixeira.

En cuanto a la propuesta de accesibilidad, aquí me voy a expandir un poquitillo más, porque mientras nuestra flota está adaptada y modernizada, los puntos de embarque en Santoña y en Laredo presentan retos de accesibilidad debido a su antigüedad.

En una visión de futuro sugerimos, cuando las prioridades presupuestarias lo permitan, se considere la adecuación de estos accesos de accesibilidad universal que reconoce la ley y que sea una realidad completa y firme.

Quiero dejar bien claro que comparto plenamente el espíritu del proyecto de ley. La regulación aporta seguridad jurídica, ordenación y garantías tanto para las empresas como para las personas usuarias, y especialmente valoro que se incorpore el principio de accesibilidad y calidad de servicio.

Mi intervención no pretende señalar responsabilidades ni generar controversia, sino trasladar una dificultad práctica que afecta al cumplimiento efectivo de estos objetivos, en concreto a los puntos de embarque de Santoña y de Laredo.

En Santoña, el acceso actual presenta limitaciones importantes para personas con movilidad reducida. Les voy a dar un dato, este verano pasado hemos dejado fuera a 35 personas con silla de ruedas; es una pena. Nuestros barcos están preparados para que accedan, pero, sin embargo, el embarcadero de Santoña pues tiene estas limitaciones.

En Laredo nos ocurre exactamente lo mismo. Hay una escalera del siglo XIX, en el que como suba y baja a marea, se genera verdín, hay humedad, es una escalera que tiene un canto rodado, las personas se reservarán, las personas mayores y la accesibilidad a personas con silla de ruedas es imposible. Menos mal que las compañías de seguros a todos los casos que nos han planteado, han respondido, pero no es nuestro, nuestro lugar; nuestros barcos, nuestros barcos y la accesibilidad de las zonas de embarque pertenecen tanto a Costas como a Puertos.

Lo que sí me parece importante es trasladar, es que la ley nos exige con razón, prestar un servicio accesible y adaptado. No podemos prestar asistencia, mejorar la información, adaptar procedimientos si no tenemos estos, estas zonas de embarque debidamente preparadas.

Por eso, más que una reivindicación lo que planteo es una reflexión compartida, para que esta ley alcance plenamente sus objetivos. Sería conveniente que a medio plazo se estudie la mejora progresiva de aquellos puntos de embarque que representan mayores dificultades. No hablo necesariamente grandes actuaciones inmediatas, sino de estudios técnicos de accesibilidad, planificación dentro de futuros programas de inversión, coordinación entre administraciones competentes y la incorporación de progresiva de soluciones como pantalanés flotantes, pasarelas adaptadas.

Estoy convencido de que todos compartimos este objetivo de ofrecer un transporte marítimo seguro, ordenado y accesible, y también entiendo que las mejoras estructurales requieren planificación, coordinación y disponibilidad presupuestaria.

Mi intervención de hoy es simplemente poner sobre la mesa esta red de operativa para que, en la medida de lo posible, cuando las prioridades lo permitan, puedan valorarse su incorporación a la agenda de infraestructuras.

Y termino reiterando nuestro compromiso. Seguiremos invirtiendo y cuidando que este paisaje ya documentado por Pedro Teixeira, admirado desde el siglo XVII, con su apoyo legislativo y una mejora progresiva de las infraestructuras y del transporte marítimo de Cantabria será un referente de modernidad y respeto a la tradición.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, Sr. Gómez, y ahora llamamos a D. Juan Luis Sánchez del Clúster Marítimo para que nos acompañe y comience su intervención.

Cuando quiera, tiene la palabra,

EL SR. SANCHEZ ECHEVARRÍA: Presidente, señores diputados, con su permiso.

Muchas gracias por esta invitación, por considerar al Clúster MarCa, pues bueno, un invitado y una asociación que tiene algo que aportar a esta comisión.

El Clúster MarCa se creó hace ya bastantes años y, como ustedes saben, es una asociación que recoge a una, un número diferente de empresas, cerca de 50, en las que hay astilleros, en las que hay navieras, en las que hay empresas de náutica deportiva; hay asociaciones deportivas, hay industrias, todas relacionadas con el sector marítimo y que, bueno, pues conjuntamente tienen un peso importante en el PIB de Cantabria.

Desde el Clúster Marítimo creemos que esta ley es necesaria, que va a aportar cosas buenas a la regulación del transporte marítimo, que el transporte marítimo es importante y que debe ser regulado.

Desde nuestro punto de vista hay algunas cosas que nos generan confusión. Se incluye en esta ley, la queremos que la náutica de recreo y las escuelas y las escuelas náuticas.

Y desde nuestro punto de vista, el transporte de pasajeros no tiene nada que ver, es una cosa diferente a lo que son la náutica, la náutica deportiva. Las escuelas náuticas también transportan, transportan alumnos desde un lugar a la isla de los Ratones o desde Pedreño, y transportan alumnos y tienen una contraprestación económica; todas estas escuelas ya tienen su regulación, y la náutica deportiva son empresas pequeñas. Muchas tienen, pues, a lo mejor un barco y tenerse que inscribirse como empresas de transporte marítimo, pues posiblemente les genere muchas inconveniencias y algunas desaparecerían.

El transporte. Yo, queremos que esta ley está muy orientada al transporte de pasajeros. Un buque de pasaje, o sea, un barco de pasaje, se define cuando tiene más de 12 pasajeros, menos de 12 es náutica de recreo. Si en la ley la queremos limitar a lo que es el transporte de pasajeros y el transporte de mercancías, añadiendo que simplemente tendría aplicación para aquellas embarcaciones que transporten más de 12 pasajeros, la náutica de recreo quedaría, quedaría excluida, creemos, y también las escuelas, las escuelas náuticas.

Luego hay una cosa que también nos llama la atención, que el arrendamiento sin tripulación queda exento. Cuando, es más, cuando lo haces con tripulación, es más seguro, siempre, que sin tripulación, y esto conllevaría un, no conllevaría, daría lugar a promover un poquito el uso fraudulento. Es decir, si yo soy patrón y voy como amigo, pues estoy, estoy excluido, si soy patrón y voy legal, pues estoy incluido. Pues bueno, voy a ir como amigo, ¿no? Entonces podría dar lugar a situaciones un poco contradictorias; para nosotros ambas situaciones deberían considerarse.

Y hay preocupación también por las federaciones deportivas, las federaciones deportivas, pues transportan alumnos de un lugar a otro y bueno, yo creo que están suficientemente reguladas como para no estar incluidas en esta ley. Y además se tendrían que inscribir como empresas de transporte marítimo.

Las escuelas y las empresas de la náutica deportiva, pues normalmente, cuando se habla del registro, ellos no tienen horarios, trabajaban a demanda un poquito de los clientes de los turistas, suelen ser actividades estacionales, y los precios y servicios varían, pues dependiendo de la excursión y de los que se requieran ¿no? porque son empresas muy pequeñas.

Entonces esto por una parte en cuanto a la ley, que ya decimos, si nosotros en nuestra opinión dijéramos que es para más de 12 pasajeros, todo esto estaría aclarado.

En cuanto al otro tipo de transporte, el transporte de mercancías creo que le falta un poquito de desarrollo. Se, en cuanto al pasaje, pues se habla de los horarios, de los derechos de los usuarios. Está bastante bien regulado, pero el transporte de mercancías no es, le faltaría un poquito más de desarrollo. En concreto, no se define y no se pregunta por el tipo de mercancía que se va a transportar. Se pueden transportar mercancías peligrosas, no dice nada la ley de que hay que declarar las mercancías que se transportan. Yo, en nuestra opinión, debería estar un poquito más desarrollada, igual que está el transporte de pasajeros.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 156

17 de febrero de 2026

Página 2729

Otro punto importante es el tema de la inspección. Los órganos de inspección, la ley dice que recaerá en la dirección general competente, pero, claro, la inspección de embarcaciones requiere una especialización y unos conocimientos especiales, que yo no sé si los han tenido en cuenta de que una dirección general en la que recaiga la inspección de embarcaciones pues requerirá un personal, por lo menos un poquito formado.

También, igual que mi compañero compareciente, yo creo que el tema de la accesibilidad que se recoge y que es un derecho, es necesario, es necesario, es necesario cambiarlo, cambiarlo, pero cambiarlo en los puntos de acceso, porque las embarcaciones sí pueden tener accesibilidad, pero los embarcaderos no tienen accesibilidad. Entonces, es un derecho que realmente no se va a poder cumplir.

En cuanto a los derechos de los usuarios, las infracciones, las infracciones, hombre, 200 por ciento del precio del billete, por retrasos nos parece excesivo, o sea, yo creo que sí es bueno que haya una compensación por retrasos pero el 200 por ciento del billete. Hombre, un máximo del precio del billete para un retraso nos parecería, siempre que no sea por fuerza mayor, nos parecería adecuado; 200 por ciento, creo que es excesivo.

Luego en cuanto a infracciones y sanciones, 10.000 euros creemos que es una sanción muy leve para algunos casos, como puede ser llevar pasajeros, sin tener una autorización o sin tener una embarcación con todos los permisos. Creo que esto que habría que, un poquito, subir para estos casos, porque el peligro y las consecuencias pueden ser extremadamente graves. Igualmente, las infracciones al medio ambiente, el transporte de mercancías peligrosas que se puede hacer internamente no está, no está regulado en esta ley y, las infracción, una infracción que puede llegar, dice la ley, al doble, es decir, a 20.000 euros, puede ser escasa.

Luego, yo sí propondría en la ley una reducción de tasas para todas aquellas embarcaciones que sean sostenibles. Es decir, todas aquellas embarcaciones que utilicen combustibles verdes, biocombustibles o metanol o amoniaco, incluso hidrógeno, tengan una reducción en sus tasas y se promueva el uso de esos combustibles, combustibles verdes.

Yo creo que he aportado todo lo que traía. Así que muchísimas gracias por escucharme.

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

Y ahora abrimos el turno de los grupos, comenzando por el Sr. Blanco, del Grupo Parlamentario VOX.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente. Bien, en primer lugar, dar las gracias a los comparecientes.

Quería hacerles unas puntualizaciones a ver si me podían ampliar su exposición. Respecto al Sr. Alberto Gómez, compartimos evidentemente que hay que garantizar la accesibilidad, en las embarcaciones es fácil garantizarlo, pero evidentemente hay que garantizarlo en los puntos de acceso. No sé en qué medida podemos incorporar la ley, por todo el problema competencial que tiene, pero sí que de alguna forma creo que es necesario hacer alguna referencia de cara a que el gobierno de Cantabria, bueno, pues que inicie los trabajos entre las diferentes competencias para garantizar el acceso en los puntos de desembarque y eso incorporaremos.

Y luego desde un punto de vista de las sanciones. Referente a la puntualidad que usted nos ha citado, en la página 9 establece el artículo 16 derechos en el punto g, recibir una compensación económica por retraso sobre el horario oficial de salida, salvo por causa mayor. Usted nos comentaba que en algunas ocasiones capitánía pues ordena el tráfico marítimo o lo para en algún momento, pues por alguna regata, etcétera. Yo no sé cómo se podría recoger eso, que a ustedes les pareciera bien, si por ejemplo añadir la coletilla, dice "salvo causa fuerza mayor o causada por la reordenación del tráfico marítimo por capitánía", o alguna otra variante. Entonces, preguntarles un poco que variante ustedes consideran, ya que son realmente el sector que realiza la labor. ¿Qué se debería incorporar? Bueno, pues para proteger ciertas cuestiones.

Y respecto al Sr. D. Juan Luis yo comparto absolutamente que no tiene sentido inscribir las embarcaciones de recreo en transporte marítimo, salvo aquellas muy concretas que se dediquen al transporte, por ejemplo, en Santander tenemos una que va del aeropuerto de marina de Santander a la playa y hace un transporte, las neumáticas que hacen transporte de personas. Pero sí que es cierto que las embarcaciones de recreo, que normalmente se alquilan para ir a la playa, esta ley las considera embarcaciones de transporte marítimo y dista muy mucho llevar una familia a una playa a que se considere transporte. Entonces entendemos que eso evidentemente hay que corregirlo.

Compartimos que la sanción del doscientos por ciento del precio de billete es altamente excesivo. En otros transportes el precio máximo de indemnización se limita al cien por cien, y creo que habría que reducirlo a esa cuestión.

Y luego, por otro lado, compartimos también que habría que subir la indemnización, la sanción de los 10.000 euros como falta muy grave para aquellas empresas o personas que se dediquen a realizar transportes de manera ilegal. Pero, claro, siempre y cuando eliminemos las embarcaciones recreativas de esta ley; porque si no, una persona con una embarcación recreativa que, en un momento dado, no de forma habitual, lleva una persona y en ese momento le paran y, claro, le puedes poner una sanción que sea incluso superior a la embarcación.

Entonces compartimos toda la imagen global y lo vamos a enmendar la ley en esa línea.

Dar las gracias.

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

Grupo Socialista Sr. Zuloaga.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muy bien, muchas gracias presidente. Muchas gracias también a los comparecientes.

Empiezo por las aportaciones que ha hecho don Alberto Gómez y la verdad es que en primer lugar, desde el Grupo Socialista reconocer el trabajo que vienen haciendo y bueno, lo profuso del documento que nos ha aportado y las inversiones que vienen haciendo para mejorar el servicio que conecta Laredo y Santoña, y las excursiones que desde allí desarrollan, poniendo en valor también su capacidad de inversión para mejorar la experiencia de los visitantes que llegan a Cantabria y muchos de los propios cántabros que disfrutamos de vuestra travesía.

También agradecer el punto de vista sobre la mejora de la accesibilidad, que es evidente la necesidad del abordaje en los puertos o en las zonas de embarque. Y por eso claro que es fundamental que la memoria económica que acompaña a esta ley incluya las inversiones necesarias para garantizar una mejora constante en la accesibilidad de nuestras zonas de embarque. Desde el Grupo Socialista, tendremos en cuenta cada una de sus, de sus aportaciones.

En el caso de la intervención, desde el Clúster Marítimo de Cantabria, Juan Luis, bueno, pues agradecer el énfasis que has puesto en definir claramente la línea entre lo deportivo y el transporte, y también entre las escuelas y el transporte, porque es verdad que la ley llega un momento en el que todo se confunde, y la clave aquí está en definir qué embarcaciones, la que está verdaderamente transportando un pasajero de un lugar a otro, y qué embarcaciones está llevando a un pasajero para desarrollar una actividad finalista que no tiene nada que ver con el transporte. Y hablamos, por ejemplo, de las escuelas que tienen que ver con la vela, que evidentemente te transportan mientras aprendes a navegar o las empresas que te transportan para ir a un lugar a bucear. Tu objetivo no es transportarte hasta ese lugar, sino desarrollar una actividad deportiva que tiene que ver con ese, con ese deporte.

Por eso hay que entrar en el desarrollo de la ley de forma quirúrgica para poder separar claramente lo que es una cosa y lo que es otra, y no cargar de manera absurda a empresas pequeñas, como bien ha resaltado, que vienen desarrollando una actividad necesaria para dinamizar nuestra costa y nuestros litorales, con una carga burocrática que no tiene ningún objetivo, porque ellos no se dedican a transportar a transportar pasajeros. El contacto con las federaciones deportivas, por lo tanto, es importante para entender esta problemática y que esta ley, que tiene un objetivo loable en un aspecto claro, no se convierta en un problema para otras que no tienen que cargar con el desarrollo reglamentario. Quizá no, no viene enfocado del todo y que evidentemente hay que resolverle.

Agradecer también el punto de vista sobre la inspección, es cierto, pero no podemos cargar a funcionarios que no tengan la experiencia ni la formación competente para la supervisión de las embarcaciones, y por eso es claro que hay que afinar también en esa redacción y ese análisis sobre el valor del 200 por ciento del precio del billete en el retraso y el debate que requiere. Porque es verdad que puede generar, si entráramos a aprobar una ley como la que hoy tenemos, imaginémonos en un servicio de transporte para una escuela de vela, que los alumnos llegan 2 horas tarde, porque ha pasado lo que sea. Eso, ¿cómo hace frente a la empresa que está promoviendo ese servicio?, ¿no? Creo que hay que trabajar de forma un poco más minuciosa en la elaboración de la ley y, en ese sentido, agradecemos mucho las aportaciones que nos han hecho para tenerlas en cuenta a lo largo del proceso de enmiendas que haremos.

Muchísimas gracias a ambos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señoría.

Grupo Regionalista Sr. López Estrada.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Buenos días.

En primer lugar, quisiera agradecer las comparecencias y las valiosas aportaciones realizadas por los representantes del sector marítimo y turístico, que contribuyen de manera muy constructiva a la mejora del texto legislativo.

Por otro lado, nuestro agradecimiento por parte del Grupo Regionalista a las dos instituciones que representan, cada una un ejemplo en su sector. La primera, un activo más del turismo de Cantabria, un activo histórico de respeto a la naturaleza y de generación de un producto turístico, y la segunda, un activo de compromiso empresarial, de dinamismo y de asociacionismo, que lógicamente genera valor en nuestra industria.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 156

17 de febrero de 2026

Página 2731

De las intervenciones escuchadas hoy se desprende de forma bastante nítida una idea compartida que la ley es necesaria. Existe un concepto, un consenso relevante en cuanto a que el proyecto aporta seguridad jurídica, ordenación del sector y garantías tanto para operadores como para usuarios. Este respaldo inicial es importante y merece la pena destacarlo.

Asimismo, se han valorado en ambas intervenciones positivamente en la creación del registro de empresas como ejemplo de transparencia, control y profesionalización de la actividad. Este elemento refuerza la protección del usuario y favorece la competencia en condiciones equitativas.

No obstante, también se han señalado cuestiones que conviene analizar con detenimiento. En relación al régimen sancionador, se han planteado reflexiones razonables. Por un lado, la conveniencia de introducir cierta flexibilidad en supuestos excepcionales como retrasos derivados de temporales o circunstancias operativas autorizadas por la autoridad marítima, cosa que lógicamente compartimos, evitando que la norma genere efectos desproporcionados en las compañías.

Por otro lado, la revisión de determinados importes, ya sea por considerarse excesivos como las sanciones vinculadas al 200 por ciento del precio del billete o por estimarse insuficientes en infracciones graves, como el transporte de pasajeros sin autorización o las conductas que afecten negativamente al entorno natural en el que nos movemos.

También se han trasladado preocupaciones técnicas que lógicamente también compartimos relevantes sobre el ámbito de aplicación de la ley, resulta especialmente pertinente la necesidad de clarificar la diferenciación entre buques de pasaje y náutica de recreo. Creo que se ha aportado una solución clara con el límite de los 12 pasajeros, así como la situación de arrendamiento sin tripulación, que no podría ser más que una manera de poner una ventaja sobre las compañías o personas que quedan fuera del ámbito del alcance de esta ley.

Igualmente merece atención la problemática específica de los transportes realizados por federaciones deportivas, escuelas deportivas para evitar cargas regulatorias que no se ajusten a la naturaleza de dichas actividades. Parece también que entra dentro de lo razonable y recomendable.

Otro aspecto fundamental que ha emergido con fuerza en la accesibilidad, no como un elemento accesorio, sino como un principio irrenunciable. Las dificultades expuestas en los puntos de embarque, incluyendo casos concretos con personas con movilidad reducida, creo recordar que Alberto hablaba de 35 personas a pie, a pie de barco, evidencia en la necesidad de reforzar las exigencias en esta materia. La accesibilidad universal debe ser un pilar efectivo de la norma y no solo una declaración de intenciones. Este remarcar que en este caso las industrias, los profesionales, cumplen con la norma que nosotros planteamos, y nosotros, desde el Gobierno, desde administradores de las entidades portuarias no cumplimos.

Del mismo modo, se ha subrayado la importancia de inspección y control en un ámbito tan especializado como el marítimo en la eficacia de la supervisión pública depende en gran medida de la adecuada formación técnica del personal responsable, y esta es una cuestión clave para la correcta aplicación de la ley.

Finalmente, quisiéramos destacar las aportaciones vinculadas a la sostenibilidad los datos expuestos sobre reducción del tráfico. Disminución de emisiones, promoción de combustibles cero emisiones reflejan que el transporte marítimo puede desempeñar un papel estratégico en nuestra transición ecológica y, lógicamente, las normativas que nosotros redactemos y aprobemos tienen que ir vinculadas al mismo objetivo. En definitiva, agradecerles la, la comparecencia y desear que la ley sea mejorada con sus aportaciones.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señoría.

Grupo Popular, Sr. De la Gándara tiene la palabra.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí, buenos días a nuestros comparecientes, que han hecho un análisis y vamos a entrar un poco, bueno, pues a intentar analizar entre todos estas cuestiones ¿no? Sí, primeramente se han hablado, y me gusta, porque parece ser que se han leído detenidamente la ley, han hablado de la seguridad jurídica, de la competencia desleal, que la defensa de consumidores y de la profesionalidad que debe haber en el sector, y que es necesaria una legislación con rango de ley para poder evitar, por ejemplo, la falta de profesionalidad o la competencia, desleal ¿no?

Sí, lo que no se ha incidido tanto es en los derechos del consumidor y usuario bueno y en los seguros que deben tener estas compañías de transportes, que también es importante porque también por eso son compañías de transporte.

Señalar, también hablan, han hablado de motores de tres motores que habían comprado con el medio ambiente mucho mejor ¿no? Son más colaboradores, efectivamente, pero es que la propia ley dice que le va a exigir la normativa que exige el Estado o en la legislación básica del Estado con este tipo de motores. No le queda otro remedio, porque va a ser así; motores que dañen poco el medio ambiente, y eso es así; no, depende de nosotros.

Sí le digo. Mire, efectivamente, ¿qué consiste esto? Se va a escribir de oficio la empresa como una empresa de transportes de mercancías, y usted todo lo que presentó por ejemplo hasta ahora a la Dirección General de Costas, como es el certificado de navegabilidad, certificado de seguridad, certificado de tripulantes y pasajeros, certificado de arqueo, certificado radioeléctrico; certificado de valoración, todo lo que ha presentado también nos tendrá que presentar simplemente a la consejería para ejercer esta actividad, pero no va a ser un trabajo extra adicional, simplemente lo que ya le están exigiendo en Costas. Es más, lo digo porque es el expediente que usted ha presentado en Costas pidiendo autorización para una nueva nave embarcación villa peregrino. Efectivamente, pero es que villa pelegrino también tiene que estar junto con esto en la dirección de Transportes, y es algo lógico, va a estar regulado una competencia que es propia y hay que hacerla esa regulación.

Que claro que hacen falta puertos, atraques; claro que sí; claro que hacen falta y tiene toda la razón; es más, usted mismo sabe que ciertas competencias no son nuestras, porque usted y en el BOC se ha publicado el anuncio la demarcación de costas de Cantabria que usted solicita autorización para la instalación de una pasarela de madera en el Puntal de Laredo, le quiero decir que sabemos que hay competencias que no son de este Gobierno, que no son de esta comunidad autónoma y, efectivamente se tienen que desarrollar.

Lo que sí le quiero decir en lo que ha señalado dos ideas. Primero ya se ha publicado información pública. La aprobación inicial del avance del Plan de puertos e instalaciones portuarias de Cantabria, 2025-2032 en que la consejería hace una inversión de 30 millones en los distintos puertos. Hablamos de los puertos competencia de la comunidad autónoma, es decir, todos en la costa nos Santander y le quiero decir que esta es una inversión que se va a hacer, igual que ustedes van a pagar sus tasas y sus cánones por utilizar estos puntos de embarque. Y si es verdad, también le señalo, en todo esto que hablamos de que no es, no forma parte de la ley, pero sí es un elemento necesario. Usted no puedo hacer trasbordo, el transporte, si no tienen un elemento de inicio de salida y de entrada de embarque ¿no?, efectivamente.

Y también le adelanto que en los presupuestos que no se han aprobado había cinco millones y medio, 5,6 millones de euros para los puertos de Santoña, de la línea de atraque de Laredo y de La Pozona en Miengo. Entonces inversiones sí se hacen, claro y estamos en ello. Aunque no es tanto cuestión de esta ley.

Señalar, ustedes me refieren a las indemnizaciones. Mire, bueno, se puede analizar, pero verdaderamente dos horas de retraso sin causa justificada, que se podrá desarrollar reglamentariamente cuáles son las causas razonadas por las que están excluidos dos horas de retraso ¿Alguna vez la hay, dos horas de retraso sin causa justificada el 200 por ciento del billete? Bueno, yo creo que van a ser muy pocos casos porque siempre que haya una orden de la comandancia ustedes van a poder alegar que es una causa mayor, que es una causa razonada que no les compete a ustedes ¿no?

Pero en todo caso no hay que, no hay que confundir lo que es indemnización o compensación económica por un retraso que en lo que es una sanción por incumplimiento, son cuestiones muy distintas ¿no?

Y porque también tenemos el derecho de los consumidores. Claro usted me señalaba, bueno, la norma, el criterio que sigue es verdaderamente cuando en una embarcación hay un patrón, hay un conductor, es decir, eso es transporte marítimo, pero es que nos vamos al ejemplo símil de que si yo mañana juega un partido de fútbol, un equipo de Laredo, juega un partido de fútbol en Ramales va tener que coger un autobús y ese autobús, no, no, ese autobús tiene que tener su seguro, tiene que estar autorizado como línea de transportes, y no puede ser una competencia desleal. Usted tiene que desplazar a unos buzos en un precio cerrado, pero si usted tiene que desplazar unos buzos a Cabo Menor, tendrá que coger, obtener o subarrendar o contratar una línea de transporte, porque es la garantía para el consumidor también de los derechos que tienen, no solo es el de la empresa y claro tiene que ser así; entiendo que esto se puede matizar o se puede analizar más o se puede desarrollar reglamentariamente, pero son ciertos derechos, es decir, el símil le tenemos en el transporte por carretera, a nadie se le ocurre llevar a 20 chavales, a un equipo de fútbol en un autobús que no esté dado de alta y que cumplan los requisitos de transporte. Pues aquí estamos haciendo lo mismo y con todas las garantías.

La inspección, pues habrá que desarrollar reglamentariamente qué competencias tienen y qué, cómo se les forma estas personas que van a estar investidos de autoridad y que también es importante en ese sentido.

Ya por lo demás, yo creo que bueno, ha sido un buen análisis, porque aquí venimos a sumar todos y a aportar y a valorarlo y verdaderamente veo que ustedes se han analizado, se han leído la ley y esto es importante y es gratificante en este trabajo.

Muchas gracias, nada más.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Ahora si los comparecientes lo desean, tienen la oportunidad de un turno de réplica para aclarar dudas o preguntas que se les hayan formulado por parte de los grupos. Si lo desean, tiene la palabra D. Alberto, D. Juan Luis.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 156

17 de febrero de 2026

Página 2733

EL SR. SÁNCHEZ ECHEVARRÍA: Sí, yo solo, solo una cosa, Sr. Gándara, señor diputado, evidentemente el símil con el transporte de carretera es claro, debe ser así, los autobuses y el transporte por pasajeros está, está regulado.

El alquiler de una furgoneta con chófer, que pueda ser un taxi, es un servicio público, un autobús, pues es otro tipo de servicio público y tiene otra reglamentación por carretera. El que un, una empresa, tenga un pequeño bote para llevar a tres personas a hacer una excursión por una ría, el precio es el de la excursión, lo que vale la excursión, si desde nuestro punto de vista si incluimos a todas estas pequeñas empresas que tienen un bote, un pequeño bote dentro de esta ley muchas de ellas van, van a desaparecer.

Y luego desde el punto de vista reglamentario, transporte de pasajeros se entiende para más de 12 pasajeros, o sea eso, eso un barco que lleve menos de 12 pasajeros está dentro de la náutica de recreo, de recreo. Entonces, yo es una posibilidad que les doy una idea. Ustedes evidentemente, tienen que desarrollar la ley.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias.

El Sr. Gómez quiere hacer alguna... Vale, pues tiene la palabra.

EL SR. GÓMEZ TONÓN: Bueno, Sr. Blanco, me había hablado de las competencias, las competencias de quién dependen, ¿no? para mejorar las accesibilidades. Le estoy hablando de lugares que son de dominio público, yo no puedo, no puedo hacer ninguna obra en este tipo de este tipo de sitios, siendo dominio público. Sí podemos colaborar ¿no? para mejorar infraestructuras. De hecho, lo hemos hecho en el embarcadero de Santoña poniendo un, poniendo una estructura metálica, para que puedan subir coches de niños y luego, pero es una colaboración, una obra de una infraestructura grande. Pues no podemos hacer nada, ¿no?

En cuanto al punto de la compensación por puntualidad que había dicho, pues hombre, estoy de acuerdo de que no podemos incumplir los horarios, porque la gente viene con la ilusión de un horario y la ilusión de salir del barco a tal horario para otras cosas. Está bien que haya una norma regulatoria en este aspecto, pero, bueno, siempre hay circunstancias que se pueden debatir como hemos dicho no tiempos etcétera.

Sr. Zuloaga agradecerle pues eso ¿no? Todo el apoyo a nuestra comparecencia. Lo mismo al Sr. López Estrada, mejorar el texto para, para ley.

Y Sr. Gándara, ha hecho usted los deberes. Se ha informado muy bien de todo lo que hemos propuesto. Estoy completamente de acuerdo de que, lo que me ha dicho, nos exige estar al frente de todo lo que es la legislación. Le vamos a apoyar en todo lo que sea necesario, y vamos, hacer hincapié de que no quiero decir que la mejora de estructuras depende de Transportes ¿no? Depende de lo que es Puertos del Estado y otros organismos, pero que estamos para ayudar. ¿De acuerdo?

Pues muchas gracias a todos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias D. Alberto.

Turno final para los grupos Sr. Blanco de VOX.

Sr. Zuloaga del Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Sí, claro. Gracias presidente.

Agradecer de nuevo a los comparecientes los puntos de vista y lamentar profundamente la actitud demostrada por el Partido Popular. Yo creo que es fundamental escuchar a la sociedad. Es fundamental escuchar a las personas que vienen a comparecer y hacer un planteamiento abierto sobre una ley que evidentemente es claramente mejorable en su redacción, como todas Sr. Gándara, no nos llamemos a escándalos, estamos aquí para trabajar una ley que sea buena para el futuro de Cantabria, que esa ley garantice el objetivo que pretende, que es mejorar el transporte marítimo, evitar algunos problemas que estamos padeciendo de forma recurrente, como los escándalos que, que pasan cada verano en la playa del Puntal, en Somo, pero evidentemente una ley que no tengamos como consecuencia un reguero de empresas cerradas, vinculadas a los deportes náuticos o a las tradiciones marineras de Cantabria, que tienen mucho que ver con las escuelas náuticas.

Creo que escuchar a los comparecientes es fundamental y hoy hemos tenido dos ejemplos claros de cómo ponen el foco en la accesibilidad, donde nos señalan los retos y las debilidades que tiene una infraestructura compleja como es la marítima; pero también la importancia de tener una, una ley bien redactada para garantizar que lo que pretende ser un beneficio para la ciudadanía de Cantabria y para las personas que nos visitan no se convierta en un verdadero perjuicio para muchas familias que tienen su economía basada en deportes y en actividades náuticas.

Insisto, muchas gracias.

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

Sr. López Estrada del Grupo Regionalista.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Muchas gracias, señor presidente.

Reiterar mi agradecimiento, nuestro agradecimiento a los dos portavoces y su, sumarme al planteamiento de los intervinientes que han intervenido antes, antes que yo en esta segunda ronda.

Estas comparecencias tienen un objeto claro, que es mejorar la redacción de la ley. Por tanto, tenemos que escuchar con los dos oídos lo que nos plantean los comparecientes, que han dedicado unos minutos de su mañana a plantearnos la intervención, pero muchos minutos de días anteriores al leer la ley y a prepararla. Además de ese objetivo claro, tienen un motivo claro, y es que ellos son los que navegan todos los días y los que conocen la problemática de sus empresas y de su sector y por tanto van a ser mucho más coherentes a la hora de hacer esos planteamientos que lo que pueda hacer un diputado del interior de Cantabria también sería discutible, como soy, como soy yo. Por tanto, les agradezco mucho la propuesta y me encantaría que todas y cada una de ellas fueran debatidas en la siguiente fase del de la tramitación parlamentaria.

Es que se han escuchado cosas que son de sentido común. Tenemos que hacer una pequeña disertación sobre qué es transporte marítimo y que no es. Yo entiendo perfectamente el ejemplo que ha dado el portavoz del Partido Popular, pero si un equipo ciclista yo voy a entrar también a los ejemplos de la práctica deportiva se trasladan al Alpe d'Huez en autobús, pues probablemente ese autobús tendrá que tener lógicamente su seguro de transporte, pero cuando suban el Alpe d'Huez no necesitan tener un seguro para transitar por la, por la carretera.

Por eso tenemos que delimitar claramente cuáles son las, cual es la actividad de las escuelas deportivas, de las federaciones y qué parte de esos seguros las tienen ya recogidas en su propia actividad o no.

Pero capto la intención de los dos intervinientes que es positivista y plantear soluciones, y, por tanto, el Gobierno tiene que estar a la escucha, de las organizaciones, que aquí vienen a apoyarnos y realizar las modificaciones pertinentes que lleguen a un término o a un punto de equilibrio entre ambas partes con el objetivo de mejorar la ley.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Sr. De la Gándara, Grupo Popular tiene la palabra.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí, agradecer la, nuevamente su presencia, su análisis, que han hecho, efectivamente, porque todo suma y también en el desarrollo reglamentario, ya que estamos para limitar, cotejar y determinar el objeto de la norma que vamos a aprobar, y por eso están ustedes.

Aquí no vamos a entrar, aquí venimos a sumar, no venimos a discutir, ni voy a entrar al trapo de otras alegaciones, que es que no vienen al saco en este momento, porque estamos hablando de una comisión para analizar verdaderamente la ley, y para eso están ustedes a no para discutir políticamente. Sí, señalar que se me ha olvidado, el tema de las mercancías, que es importante, si le voy a analizar, yo creo que con la ley estatal, que exige bastante, bastaría. Pero si es bueno darle una vuelta y se lo voy a mirar cómo no.

Y, después, bueno, por otra parte, pues bueno, lo que se intenta es compatibilizar la gestión, la actividad que obviamente por derecho comunitario es una, es una actividad libre y que se debe garantizar, como los cuatro pilares básicos de la comunidad europea de transportes, de libertad de movimiento de capitales, de personas; pero sí es verdad que también hay que intentar regular los derechos del consumidor y del usuario con todas las garantías posibles y en eso estamos y agradecerles nuevamente su presencia.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Pues muchas gracias y concluido el orden del día, a agradecer y reiterar en nombre de todos los miembros esta comisión la presencia de los comparecientes, sus aportaciones, que estén seguros, que serán tenidas en cuenta.

Muchas gracias y terminado el orden del día, concluido, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las diez horas y cincuenta y cinco minutos)