

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

(Comienza la sesión a las nueve horas y cincuenta 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 3 de marzo de 2026.

Bienvenidos especialmente a los que aquí comparecen, pero antes de abordar el asunto de la sesión de hoy como punto fuera del orden del día informo a la comisión de qué hechas las gestiones oportunas por los servicios de la cámara los siguientes comparecientes han mostrado su indisponibilidad, o bien han declinado su asistencia para informar las iniciativas legislativas que están tramitándose ante esta comisión.

Respecto al proyecto de ley de ordenación del transporte marítimo, un representante del Instituto Social de la Marina y la directora general de la Marina Mercante del Gobierno de España, y respecto al proyecto de ley de vivienda el decano del Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Cantabria o persona en quien delegara no ha sido posible ni uno ni otro y un representante de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes SAREB.

A la vista de ello, con el fin de cumplir con el calendario aprobado formalmente por esta Mesa en su sesión de 2 de febrero del 26 y dada la fijación del resto de comparecencias en fechas ya convocadas, se propone desechar las citadas comparecencias, por lo que se acuerda someter a decisión de los miembros de esta Comisión.

Entonces lo que planteo es si están vuestras señorías de acuerdo en desechar estas comparecencias, que podríamos aprobarlo por asentimiento o no, pues si el letrado igual nos puede dar

(murmullos)

El Instituto Social de la Marina ha venido a decir que es que es un órgano de gestión de pensiones, que es que no...

(murmullos)

Claro. ¿Qué ha dicho la SAREB? ¿qué es lo que ha dicho?

(murmullos)

A ver vamos a hablar de unos no, Pedro,

EL SR. HERNANDO GARCIA: Nosotros como grupo, lo que planteamos es las que han planteado no venir, las dos de la ley de transporte y el caso del colegio de Ingenieros Técnicos Industriales, bueno, pues han venido otros colectivos que asumen sus, no generan mayor problema, pero en el caso de la SAREB sí pediríamos que se hicieran un esfuerzo, un contacto directo, porque creo que la SAREB es uno de los grandes tenedores de vivienda y es una irresponsabilidad por su parte el no aceptar la comparecencia en esta Comisión.

Entonces

(murmullos)

Eso es....

EL SR. ZULOAGA MARTINEZ: Bueno, cualquier ¿habéis utilizado un contacto genérico para contactar con ellos? Pues nosotros tenemos un contacto directo, vamos, de hecho, la solicitud de comparecencia la pedimos habiendo hablado con ellos previamente y conociendo la solicitud del grupo en este caso del Grupo Socialista.

Ojo, que pueden decir después que no vienen por alguna cuestión técnica, pero os podemos pasar los contactos de las personas con las que hemos contactado para que vengan, y yo creo es muy interesante porque es un gran tenedor y además tienen y tiene interés en que la ley de vivienda incluya seguramente algunas condiciones de las edificaciones que tienen en Cantabria y que tienen bueno pues condicionantes técnicos

EL SR. HERNANDO GARCIA: Yo, en lo otro, estoy de acuerdo con la presidencia

SR. ZULOAGA MARTINEZ: Pues eso lo ponemos, lo ponemos a vuestra disposición.

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

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 161

3 de marzo de 2026

Página 2789

Señor secretario, ruego que dé lectura del punto único del orden del día.

Único.- Comparecencias del Alcalde de Ribamontán al Mar y del Alcalde de Marina de Cudeyo para informar del Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

Comparecencias del alcalde de Ribamontán al Mar, y al alcalde de Marina de Cudeyo, 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, D. Francisco Asón Pérez, alcalde de Ribamontán al Mar, y D. Pedro Pérez Ferradas, alcalde de Marina de Cudeyo, por un tiempo máximo cada uno de 15 minutos.

Por tanto, ruego al Sr. Asón, si es tan amable, que nos acompañe en esta Mesa para iniciar su comparecencia cuando desee.

Muchas gracias don Francisco y, y cuando quiera

EL SR. ASON PEREZ: Quisiera saber algo de lo que habéis tratado porque vamos en realidad, yo no tengo una idea, o sea, tenemos la idea nuestra, pero no tengo una idea de lo que de lo que en realidad habéis acordado o habéis

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): ¿No se os ha facilitado el texto de la ley?

EL SR. ASON PEREZ: Yo, no, no... pues a mí no me ha llegado

(murmullos)

Me han dado la convocatoria nada mas

(desconexión de micrófonos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, pues don Pedro Pérez Ferradas tiene la palabra.

EL SR. PEREZ FERRADAS: Buenos días.

Bueno, ya de entrada no sé no sé si pedir excusas por bueno, obviamente, no tengo, tengo un conocimiento limitado de la técnica legislativa, pero bueno, de alguna manera, valorando el proyecto que me parece interesante y me parece y me parece necesario, sí que he considerado introducir alguna otra cuestión de carácter muy, muy transversal, porque al final yo creo que en el caso al menos en nuestro caso el transporte marítimo se inserta en la bahía de Santander, que es un elemento tan, un espacio tan, tan extraordinariamente importante para no solo para los que vivimos en ese entorno, sino para Cantabria en general.

Lo primero que quiero hacer es agradecer la sensibilidad de esta comisión por haber dado voz a nuestros ayuntamientos en relación con el proyecto de ley que, por razones obvias, nos afecta directamente.

Valoro muy positivamente el interés de este Parlamento por legislar sobre la materia en buena medida regulando, si bien limitadamente una realidad ya existente, como es el caso del transporte de viajeros entre Pedreña y Somo y Santander.

Me parece bueno, lógicamente importante que la ley defina su ámbito de aplicación, el control de las empresas operadoras, mediante la creación de creación del registro obligatorio, la imposición de un deber de información a la administración, además de establecer medidas de control con el fin de comprobar precios, servicios y número de personas usuarias y también es destacable la enumeración de los derechos y obligaciones de los usuarios, fijando un derecho de indemnización de estos en caso de un servicio por debajo del mínimo exigido, aunque se antoja mejorable en el apartado referente a la compensación económica en caso de retraso y la fijación de un régimen sancionador como consecuencia de todo lo anterior.

En relación con esto hubo un movimiento de ciudadanos de usuarios de servicio de lanchas movimiento hará como como cerca de 20 años yo era yo empezaba de concejal de aquellas y ponían mucho, se ponía mucho el acento fundamentalmente en los derechos como como consumidores y es verdad que se explicó que era un servicio liberalizado y

que se escapaba un poco al control de la Administración después de aquello, aquello se diluyó, hubo algún intento por parte de las diferentes administraciones, pero es verdad que se quedó que se quedó en nada.

Bueno, como alguna cuestión que quizás se pueda mejorar, yo había señalado el artículo 3, el punto 2, que debiera ir junto con los apartados b) y c) del punto 1.

Bueno no sé muy bien, o quizás hay una explicación técnica de por qué el arrendamiento de embarcaciones para la, para el recreo se queda al margen o se excluye de la aplicación de la de la norma.

Luego me resulta un poco confuso también cuando se habla de la dirección general competente en materia de transportes, que entiendo que se refiere a la actual dirección general de Transportes, pero quizás se pone así pensando en que en el futuro pudiera cambiar esa esa competencia.

Ahora quiero reseñar cuestiones más, más transversales, pero que al final son muy importantes.

Garantizar la navegabilidad es verdad que por fin después de muchísimos años, se ha conseguido desde la autoridad que la autoridad portuaria ha comenzado un dragado que se va como una inversión establecida para los próximos seis años, ya en el 2025 hubo una inversión de 280.000 euros y va a ser va a ser de una manera continuada, pero obviamente, si queremos yo al menos yo sí, sí lo quiero que la bahía sea un una vía, una vía de transportes debemos garantizar que esa vía de transportes esté en correcto uso.

También me parece necesario probablemente no dentro del objeto de esta ley, pero es necesario o al menos tenerlo en cuenta regular una zona que en principio es no, no navegable como es la ría de Cubas sobre la que habría que establecer un plan de gestión en atención a su red de protección, a su protección de Red Natura 2000, estableciendo una o una zona de uso restringido o sus restricciones hasta un determinado lugar.

Es una zona extraordinariamente sensible desde el punto de vista medio ambiental, pero también lo es como un recurso extraordinario desde el punto de vista turístico y lo que procede es protegerlo, y es verdad que los últimos que los últimos años se nota un incremento de unas malas prácticas en la en la navegación por esa zona.

Bueno, en definitiva, esta norma me parece un avance importante, aunque quiero poner el acento en cuestiones accesorias o que quizá deban resolverse en otros ámbitos, pero muy necesarias, por lo que parecía adecuado, quizás que pudiera aparecer reflejado en su exposición de motivos, siquiera como una declaración de intenciones o al menos dejando claro la preocupación del legislador.

El transporte público es un reto de viajeros, es un reto de presente y futuro. Es imprescindible una apuesta clara desde todas las administraciones, transporte público accesible, rápido, seguro y con frecuencias adecuadas que dar respuesta a las necesidades de todos, especialmente de los más humildes, cuya calidad permita prescindir del vehículo privado y que sea referente para acudir al centro de trabajo.

Un transporte público de calidad que vertebral la comunidad y contribuye a la eliminación de emisiones de CO2 y qué humanice los centros urbanos.

Ese concepto de transporte público marítimo público, transporte marítimo público, quizá complicado a la luz de su liberalización, que ponga en valor su necesidad y su carácter estratégico en determinados lugares, como pueda ser nuestra bahía además de integrarse dentro del transporte de viajeros en general, me parece importante que esto sea un recurso más dentro de todo el transporte de viajeros, independientemente que sea en autobús, en ferrocarril o en o en este caso en las nuestras queridas lanchas de la bahía de Pedreña.

En relación a ello, no quiero dejar pasar esta oportunidad para pedir que se queda en cuenta esa parte de nuestro territorio como un espacio vital de desarrollo en Cantabria.

El espacio de influencia de la bahía de Santander tiene una importancia decisiva por diferentes circunstancias como son la población, los valores medioambientales históricos etnográfico sociales y deportivos, por cierto, en el aspecto deportivo una petición a los cuatro grupos aquí presentes.

En el año 2025 los clubes de traineras de Cantabria se quedaron por primera vez sin subvención por una gestión creo yo confusa o una interpretación confusa de la orden que regulaba esa subvención y parece que para el 2026 tienen el mismo futuro.

Creo que es algo que se puso en marcha hace más de más de 20 años, es más, creo que está aquí a mi izquierda la persona que lo puso que no puso en marcha y que creo o pido a los cuatro grupos aquí presentes, que intenten vencer esas cuestiones que son de legalidad, pero que antes no se tuvieron en cuenta si quieren luego abundo más sobre el tema o incluso fuera de la de la Comisión, pero quería tener la oportunidad para decirlo.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 161

3 de marzo de 2026

Página 2791

Bueno, todas estas cosas que he comentado transversales, que serían prolijas de enumerar, pues forman la bahía de Santander, incluyendo además el puerto de Santander, como quizás una de las empresas más importantes de Cantabria, que opera en nuestra bahía y que, y que ese soporte de todo esto que estamos comentando.

También, la pesca que ha sido olvidada en la práctica del marisqueo, que ha quedado ya casi como algo también de recurso turístico y que, bueno, nunca hemos obtenido una respuesta clara acerca de esa eterna crisis de del marisqueo.

Bueno, el tema del ocio, bueno, en definitiva, tener en cuenta la bahía como como un elemento importantísimo en lo que es el desarrollo económico de Cantabria y también quiero comentarles y considero relevante poner en valor la mesa de la bahía puesta en marcha desde el instituto de hidráulica y que desde este Parlamento se tenga en cuenta como un proyecto integral, muy susceptible de acuerdos entre instituciones, empresas, sociedad civil y partidos políticos.

Les animo a ello porque la bahía de Santander, deba, debe ser una de las piedras angulares de cualquier proyecto de región para el futuro.

Gracias.

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

Abrimos debate. Turno de los grupos comenzamos por el Grupo Parlamentario VOX, Sr. Blanco tiene la palabra.

EL SR. BLANCO TORCAL: Muy bien presidente.

En primer lugar dar las gracias a los comparecientes brevemente respecto a la cuestión de garantizar la, la navegabilidad estamos de acuerdo en el momento en que se impuso la prohibición de la extracción de material que habitualmente se desarrollaba en la bahía toda la zona próxima a la zona del puntal, pues evidentemente se ha ido colapsando, ha colapsado los accesos a, de las pedreñeras a la playa, hace años ya desaparecido, hace una década desapareció el segundo de los pantalanes de desembarco de pasajeros; hoy en día es imposible acceder y la mala interpretación de la protección de la bahía, entendiendo que para proteger un entorno natural en vez de garantizar el equilibrio lo que hay que hacer es no tocar nada, pues evidentemente ha llevado prácticamente al colapso.

Recordemos que antiguamente, para ir Somo, una de las pedreñeras pasaba por el primero de los fingers pasaba por el segundo y luego por la parte interna del puntal accedía a Pedreña hoy en día prácticamente no es nada, no es navegable, por tanto, recuperar la navegabilidad que existía antaño, cuando sí que se permitía la extracción de los materiales, de la de la bahía se extraía arena para su comercialización, bueno, pues es algo que yo creo que esta ley debería garantizar si no podremos encontrarnos situaciones como las ocurridas otros años donde mareas bajas vivas, las empresas de transporte marítimo usan la antiguas embarcaciones con más claro para ir de forma extraña, dragando parte de la de fondo marítimo cogiendo un poquito más de calado y que las lanchas puedan desarrollar su actividad, lo que no es lógico.

Y respecto al tema del río Cubas evidentemente, nosotros estamos a favor de proteger los entornos naturales, pero una cuestión es establecer normativas para proteger el entorno y, y prohibir ciertos excesos, y otra cosa es prohibir a aquellas personas que usan el espacio de la ría de Cubas, de forma respetuosa con el entorno, prohibirles que desarrollen esa actividad.

Todo lo que sea proteger el entorno, pero a la par facilitar evidentemente la actividad de los actuales usuarios, que están respetando el entorno, contará con nuestro apoyo.

Ya existen muchas normativas lo que hay es una absoluta falta de control no solo en el río Cubas sino en el resto de la bahía con el tema de las motos de agua y con otras tantas cuestiones.

Habría que ver cómo se puede mejorar en ello y como se pueda avanzar en el cumplimiento de las normas que existen, que la realidad es que no se están cumpliendo y poco más darles las gracias por las comparencias.

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

Sr. Zuloaga, Grupo Socialista, tiene la palabra

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muchas gracias presidente.

Buenos días señorías y buenos días y muchas gracias a los dos comparecientes, los alcaldes de Ribamontán al Mar y de Marina de Cudeyo por sus aportaciones.

Es verdad que desde el Grupo Socialista solicitamos la comparecencia de ambos ayuntamientos al entender necesario escuchar a dos municipios del arco de la bahía que viven permanentemente cerca de un servicio conviven con el, transporte marítimo de forma regular y creíamos muy interesante escuchar sus opiniones y sus demandas.

Las de Paco Asón que hoy ha estado tímido en la comisión, las hemos escuchado en muchas ocasiones con respecto a la necesidad de mejorar la gestión del Puntal, ante bueno, los incidentes que venimos padeciendo año tras año, de macro botellones y en los cuales queda evidentemente rota la capacidad de carga del Puntal como espacio natural de especial valor de la bahía de Santander algo que hemos tratado en otras comisiones creo recordar, y la intervención del director del IH de Raúl Medina, cuando nos explicaba la importancia de conocer la capacidad de carga en los espacios naturales que son objeto del transporte marítimo en Cantabria para poder dimensionar la llegada de visitantes, es decir, no ofrecer más viajes a aquellos lugares donde ya no cabe más gente y la limitación, en el Puntal, parece evidente algo que enlace con algo que ha planteado Pedro, el alcalde de Marina de Cudeyo con, con respecto a la Ría Cubas; es evidente que es otro espacio natural objeto de la llegada de visitantes a través del transporte marítimo y que tiene que tener conocida una capacidad de carga para evitar la sobredimensión de la llegada de personas y, por tanto, que afecte negativamente al ecosistema y a la sostenibilidad.

Pero es verdad que hoy se han dicho cosas muy, muy interesantes con respecto a la posible inclusión de los servicios de transporte marítimo de viajeros, en la Bahía de Santander como un servicio público, y ahí sí que, así que lanzo una pregunta a ambos alcaldes que creo que es interesante que genere un debate abierto entre los grupos parlamentarios para que esta ley sirva para humanizarse, es decir, resolver problemas que tienen los vecinos y vecinas del arco de la bahía.

El servicio que prestan actualmente Los Reginas y que, a partir de la aprobación de esta ley pueden prestar cualquier otra empresa regular de viajeros, debe estar concesionado por el Gobierno de Cantabria atendiendo a la necesidad de prestar un servicio público, limitando y minorando así el número de vehículos que circulan en el arco de la bahía o entran en la ciudad de Santander en su día a día por motivos laborales.

Esta es una cuestión que, evidentemente, debemos afrontar desde el Parlamento de Cantabria; que el Gobierno de Cantabria debe afrontar en su gestión diaria y que hoy, escuchar a los alcaldes me parece prioritario para saber cuál es el sentir de la ciudadanía del sur de la Bahía de Santander. Y que esta norma se humanice, evidentemente; que no veamos solamente esta norma como una norma que limita la capacidad de transportar personas - visitantes, turistas o ciudadanos- a ciertos lugares de especial impacto natural sino como una estrategia clara y una oportunidad clara para Cantabria de limitar la llegada de vehículos a la ciudad de Santander, descongestionar los accesos a la ciudad de Santander o al arco de la bahía y evitar muchas emisiones de CO2 a la atmósfera, con un gran número de vehículos que diariamente se trasladan desde los municipios del sur de la bahía al entorno metropolitano de Santander.

Yo creo que es una cuestión clara que debemos de afrontar y que desde el Grupo Socialista entendemos prioritaria escuchando a los alcaldes. Y ya hablaremos después de las medidas de gestión; si tiene que ser una concesión o tiene que ser un servicio público cien por cien gestionado por el Gobierno de Cantabria.

Muchísimas gracias

EL SR. LIZ CACHO: Gracias, señor diputado.

Por el Grupo Regionalista, Sr. Hernando.

EL SR. HERNÁNDO GARCÍA: Buenos días. Agradecer nuevamente su presencia.

Y señalarles que un poco el planteamiento que se está haciendo con esta ley es que esta es una ley que tiene que regular el transporte, no prohibir el transporte, sino regular el transporte. El transporte marítimo y que en lo que a ustedes afecta, se circunscribe al ámbito de la Bahía de Santander, pero en otras, en otros casos hemos visto que también existe ese transporte marítimo, por ejemplo, en la Bahía de Santoña, conectando Santoña y Laredo.

Aquí hay varias cuestiones que los regionalistas hemos venido insistiendo en ellas a la mayor parte de los comparecientes; la primera es si ustedes creen que hay demanda suficiente no solo en la actualidad, sino demanda futura para un incremento de líneas de servicio entre los municipios del sur de la Bahía y Santander. Comparto la idea del ponente del Grupo Socialista, pero también creo que hay un segundo elemento: no todo consiste en quitar coches en la ciudad de Santander como solución a esa movilidad. También creo que hay un aliciente evidente en que los vecinos y las personas que se animen a residir en sus municipios, en Marina de Cudeyo, en Ribamontán al Mar, tengan la posibilidad de tener una conexión permanente y directa con la ciudad de Santander, donde pueden estar desarrollando su puesto de trabajo. Y no es que solo tengan que no utilizar el coche para llegar a la ciudad, es que tienen un medio alternativo, un medio que esté perfectamente regulado y un medio que les dé una garantía de tiempos, una garantía de horarios, una garantía también en el sentido de las condiciones en las que se presta el servicio, que yo creo que es lo que esta ley, junto con las nuevas regulaciones de consumidores y usuarios, tiene que establecer y permitir.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 161

3 de marzo de 2026

Página 2793

Por eso mi pregunta es: ¿ustedes creen que hay posibilidades de futuro de incrementar bien las empresas que prestan los servicios, bien el número de líneas, bien los horarios en relación con esto?

Y no estoy hablando solo del verano, ya sabemos que el verano es... estoy hablando de todo el año, estoy hablando de los miles de personas que viven en sus municipios y que yo sé, me consta, a ustedes más evidentemente porque son los alcaldes, me consta que muchos utilizan la barca para venir a Santander.

En ese sentido, evidentemente que hay que garantizarla la navegabilidad de la bahía, pero yo, frente a la tesis del portavoz de VOX, quiero decir que hay un instrumento que es esa mesa de la bahía que nos ha dicho aquí Raúl Medina, entre otros, uno de los principales impulsores desde IH, que evidentemente, que hay que dragar y posibilitar la navegabilidad, pero también hay que hacerlo con los correspondientes permisos, garantizando las cuestiones medioambientales, garantizando todas esas situaciones. No es cuestión de sacar la arena y seguir rellenando el puerto. Ya está bien de perder espacios en la Bahía de Santander.

Sobre el tema de la Ría de Cubas, yo creo que no se habla; primero la referencia que podemos tener a la Ría de Cubas en esta legislación es porque existe un transporte, existe un transporte de tipo turístico, existe un transporte con una contraprestación económica, y entonces eso puede quedar regulado a través de esta de esta norma.

Usted preguntaba antes: ¿por qué los arrendamientos de embarcaciones quedaban fuera? Bueno, pues justamente porque no se refiere a esto, no se refiere a una actividad reglada, no se refiere a una actividad que reciba una contraprestación, ni se refiere a, más allá de que una persona alquila una lancha para desplazarse al puntal o para desplazar... por eso los arrendamientos de embarcaciones de ese ámbito queda fuera. Igual que queda fuera o debiera, y eso será una labor que tendremos que hacer los legisladores, igual que queda fuera la lancha que lleva a los chavales desde el CEAR de vela a la Isla de la Torre para que realicen actividades deportivas. ¿Existe un transporte? Sí. ¿Existe una, un uso del espacio?, Sí. ¿Tiene algún sentido ese tipo, porque no existe una contraprestación por ese servicio concreto? No por la vela, no por el transporte entre la lancha que le lleva a la isla. Entonces esas son las cosas que hay que matizar adecuadamente.

En el tema de la Ría de Cubas, totalmente de acuerdo con usted, o sea, es decir, hay que hacer un uso del espacio. Cuando estuvo aquí el director del IH nos dijo: "Hay que estudiar las limitaciones carga". Hay que ver hasta dónde eso se admite y hay que establecer, no prohibiciones, sino limitaciones adecuadas para la gestión del espacio. Y usted lo ha dicho, no es la ley de transporte marítimo la que tiene que recoger eso, tendrían que ser los instrumentos reguladores del espacio natural de la Ría de Cubas. Y ahí estamos totalmente de acuerdo.

Es justamente en esa línea en la que a mí me gustaría entender todas sus todas sus aportaciones, porque yo creo que el futuro del transporte en nuestra comunidad autónoma también pasa por tener un buen transporte marítimo; creo que, entre los municipios en crecimiento, como son sus dos municipios y Santander debe existir esa mejora del transporte regular. Creo que en espacios como Costa Quebrada, como la Ría de Cubas, como las Marismas de Santoña, debe existir la potencialidad de un servicio de transporte vinculado al ámbito turístico. Pero todo esto debe hacerse bien con las limitaciones que establezcan los instrumentos reguladores de esos espacios naturales, bien con una regulación específica en esta, en esta norma de las condiciones generales y de las condiciones que viene a establecer. Usted mismo lo ha dicho: hace años 20 años se empezó a discutir sobre los billetes, sobre los tiempos, sobre si había una pedreñera que tenía que llegar a las once y media y ese viaje le había suspendido porque no tenía gente en el otro lado para atar. Todo eso, en este momento ya con los derechos de los consumidores ya aparece reflejado, y yo creo que esta ley tiende a mejorar esa regulación.

Todos los planteamientos que han hecho ustedes me parecen muy razonables e intentaremos que sean recogidos en la norma.

Muchas gracias

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

Sr. De la Gándara Porres, Grupo Popular.

SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí. Buenos días. Saludar a los intervinientes que han venido hoy a estar con nosotros y compartir sus problemas, sus implicaciones.

Señalar dos cosas: efectivamente, esto más bien estamos en una mesa que nos va a servir no solo para analizar la ley de transporte que, como han dicho ustedes, es muy simple en sentido, en el sentido de que es más técnico, que regula, es decir, una embarcación que va de un puerto a otro; pero, como dicen ustedes, hay más cosas en el contexto, que tampoco es competencia de la ley de transportes, pero bienvenido por su análisis y porque lo plantea.

Efectivamente, como dice usted, la de transportes, es decir, hay una contraprestación a un precio, hay un patrón y hay un traslado de personas o mercancías. Ahí quedaría. Pero hay más temas; usted, efectivamente, pues hay una población

importante en el arco de la Bahía de Santander o también de zona turística que también se pueden dar, o también en la Bahía de Santoña, efectivamente, y hay que regular algo que lleva desde 2006, una competencia de Cantabria sin regularse y sin desarrollarse. Y bienvenido porque es una necesidad en garantía de la seguridad de las empresas y sobre todo los consumidores y usuarios.

¿De interés público concesional? Desde luego, eso no lo duda nadie. Servicio público no, porque siempre hay una alternativa y hay una libertad además de servicio. Eso tiene que quedar claro, siempre hay una alternativa terrestre. Y lo quería dejar claro.

Hablaba usted de otros temas como el dragado de la bahía, pues sí también, pero habrá que hacerlo, como se ha hecho otras veces, respetando el ecosistema y con mucho cuidado porque un dragado bestial, también puede afectar a los arenales, puede afectar también al ecosistema. Estará conmigo.

Sí, efectivamente, aquí hay otro problema de fondo; es decir, que ustedes han tratado aquí, todavía ustedes lo han pedido varias veces, no está hecho el deslinde de Somo, Loredó de y Galizano. Ustedes lo han pedido a Costas, todavía no está hecho. Difícilmente sin saber dónde termina el dominio marítimo terrestre ustedes pueden proteger las hordas de servidumbres, las zonas de protección absoluta que afectan a sus municipios, y eso ustedes lo han pedido también y en el contexto de esta ley claro que afecta.

Proteger el Río Cubas, también, y todo es compatible la ría, todo es compatible. Les recuerdo que se ha aprobado una reivindicación de ustedes que se paralizó el 2021 por los tribunales y después la hemos retomado desde la Consejería de Turismo y por fin se ha hecho que el embarcadero del Río Cubas eh, que ahora existe, está instalado, se autorizó por el, por la competencia de Costas, Demarcación de Costas y entonces la actividad que tenga si ahora dependerá de la Ley de puertos de Cantabria, obviamente, y de las peticiones que quieran hacer ustedes para actividades que se puedan desarrollar.

Por tanto, volvemos al compendio de toda esta normativa, que no deja de ser, como solemos decir, la concurrencia de títulos competenciales en el que intervienen todas las administraciones.

Verdaderamente se ha trasladado aquí también otro problema que se ha referido, creo que por el Grupo Socialista: que en El puntal que si no cabe más gente no vayan más embarcaciones. Mire, la ley de transporte lo que establece son unos horarios fijos sancionables si uno no les respeta eh y unas naves, es decir, con todos los cumplimientos y todos los horarios. Los horarios son los que son y los que se van a regular. Es más, si hablamos del problema de El Puntal, obviamente volvemos a hablar de qué es dominio marítimo-terrestre. La marea más alta de años inmemorables cruzaba la lengua del arenal y, por tanto, dominio marítimo-terrestre la competencia es Delegación del Gobierno en la seguridad, en el orden público. Nosotros podremos colaborar con los funcionarios, que les damos autoridad en esta ley para sancionar las infracciones que cometan, pues imagínese, naves o embarcaciones que transfieran a personas sin la titularidad, sin estar dados de alta, es decir, en fraude a esta ley. Claro que lo podemos sancionar. Igual que los ayuntamientos han de ser espacios protegidos podrán también colaborar con su policía municipal. Pero eso son problemas con, en este contexto más amplio pero que verdaderamente afectan a la administración. Aquí muchos los problemas que tocan ustedes eh, recordemos que el dominio marítimo-terrestre, recordemos las servidumbres de costas eh, afectan directamente a la administración central, a la Administración del Estado.

En todo caso, si veo por su parte, y he advertido, he observado que, por su parte, esto es una ley que es buena, que tiene que estar regulada en garantía tanto los usuarios como las empresas que ejerciten.

La demanda, efectivamente, si existe una demanda de todos estos ciudadanos que necesitan estos transportes, bienvenidos; aumentará la demanda, se darán las concesiones y se desarrollarán reglamentariamente toda esta ley. Pero es que hasta el día de hoy no teníamos ni tan siquiera una norma legal que pudiera darnos autoridad para sancionar y para regular.

Y poco más, yo creo que referido todo lo que ustedes han señalado. Cualquier otra cosa estamos a su disposición para analizarlo en este foro o en otros foros, porque este es un órgano legislativo que siempre puede advertir y desarrollar otro tipo de materias conexas.

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

Bien, ahora y los señores comparecientes tienen un turno de réplica para ampliar su primera exposición, para contestar dudas, aclarar cuestiones o lo que les parezca oportuno.

Así que D. Francisco, si es tan amable, tiene la palabra.

EL SR. ASÓN PÉREZ: Yo concretamente, pues incidir en lo de El Puntal. Nosotros, como ayuntamiento, venimos año tras año reclamando, porque los dos últimos años ha sido catastrófico la gente que nos han invadido. Ahora mismo vamos, es un espacio protegido, y vamos a hacer obras de asentamiento de dunas con dinero europeo, con fondos europeos,

y la verdad es que nos preocupa mucho, pues que eso se tire por la borda ¿sabes? Porque, porque, claro, es tal la proporción de gente que acude a El Puntal. Nosotros hemos pedido ayuda a todo el mundo ¿eh?, desde la Delegación de Gobierno, a todo el mundo. Sí que es cierto que este año, pues, pues bueno, pues yo creo que se tuvo en cuenta y, joer, porque es que era tremendo vamos. Y ya no solo los que te vienen en barcos al Puntal, sino que era la aglomeración que había en Somo por las noches, o sea que luego que actos vandálicos cuando venían andando y cogían en la primera barca a las ocho de la mañana... O sea, imagínate.

Eso, vamos, estamos muy preocupados por el tema del Puntal. Hemos, hemos seguido pidiendo a la Delegación del Gobierno apoyo, que es una de las cosas que hemos estado hace poco con ellos, y, bueno, bueno, yo creo que eso se pueda solventar.

Luego tenemos también un problema: bueno, pues, el horario de las barcas. El horario de las barcas pues la primera sale de Pedreña. Eso origina, pues que, ya se lo hemos dicho a los Los Reginas, no sé si los que vengan ahora lo van a tener en cuenta, que también se lo hemos dicho, pero vamos, queremos que salga, es media hora antes, que salga de Somo. ¿Por qué? Estamos creando un problema a Pedreña, o sea, a la gente nuestra. ¿Por qué? Porque dejan los coches allí y les quiten el aparcamiento y luego no tiene aparcamiento Pedreña. Eso es lo primero.

Segundo, porque tiene que ir, porque es gente que está trabajando aquí o estudian y que no llegan a ¿sabes?, y entonces, eso, por una parte.

Luego pues, pues bueno, lo que se ha hablado de dragado. Hoy, hoy, por ejemplo, pues habrá por la mañana me parece que solo hay dos barcas ¿sabes?, que llegan a Somo. Se quedan en Pedreña porque la marea hoy, no puede pasar, ¿no? Bueno pues eso queremos pues, pues también que el dragado le hemos venido pidiendo con insistencia durante estos últimos años, ya lo van a hacer, pues me parece muy bien. Qué jojo!, que me parece muy bien también que el ecosistema le defiendan y tal.

Y sí quiero decir, y esto lo puede decir también Pedro, que los, como decimos, los pedreñeros que son los que cogen las almejas y todo esto, están pidiendo el dragado, ¡eh! Porque es que les maten..., o sea ellos, no pueden, o sea ser si no se dragan se les tapa todo... Es verdad, es que ... O sea, quiero decir que, que vamos, yo creo que son factores que hay que tener en cuenta. Y que ojo, que para nosotros es vital y máxime, máxime, pues, pues como estaba diciendo antes, he comentado, que no sabemos si, porque me han dicho que igual el puente Pedreña-Somo se cierra en algún momento. O sea, ya no, ya no solo poner los semáforos, que es lo que es, este verano ha sido un caos, ha sido un caos. Pero vamos, si se cierra igual por, por un tiempo, o sea que entonces, fíjate qué problemas tendríamos si las barcas, o sea, nosotros queríamos, pues eso es el tema nuestro principalmente El Puntal, y esos, ¿no?

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, Sr. Asón.

D. Pedro, cuando quiera.

EL SR. PÉREZ FERRADAS: Sí, bueno, a mí personalmente el tema del transporte me parece algo, bueno, que debe estar en el corazón de cualquier proyecto político. Bueno, por todo lo que hemos comentado, ¿no?, y también quería referirme a una obligación municipal, en este caso, que a veces nos es dificultosa por la gestión urbanística, pero recuerdo haber hablado con, bueno en una entrevista que tuve alcalde como director general, con el director general de Transportes, y hablábamos de lo interesante que era, por ejemplo, en el transporte de viajeros por ferrocarril, que la gente, bueno pudiera desplazarse en su vehículo hacia la parada de, hacia la parada del tren, aparcar, y coger el tren. ¿Qué pasa? Que muchas veces existen dificultades para aparcar. Bueno, lo mismo nos pasa en este caso con la lancha tanto a Marina de Cudeyo como a Ribamontán al Mar.

Por eso, hablando de la transversalidad de todas las políticas, que importante es hacer un buen urbanismo que genere espacios, en este caso para poder para poder aparcar. Allí nos encontramos con una dificultad añadida, que son las limitaciones de la Demarcación de Costas, en algunas zonas que podían ser susceptibles de aparcamiento.

Bueno, un poco repasando las cuestiones que han comentado, garantizar la navegabilidad, obviamente, lógicamente respetando las condiciones ambientales que se impongan en cada momento. Quizás yo sí pediría, en todo caso, mayor velocidad en la respuesta cuando se pide una autorización o un permiso, también para saber a qué atenernos, ¿no? Para decir, aquí comentaba el portavoz regionalista, "¿va a haber suficiente demanda?", que eso contestaré luego.

Bueno, también, ¿va a haber la posibilidad? Claro, ¿no?, a la hora de embarcarse en determinadas, en determinadas aventuras o propuestas, ¿no? Siempre es al final proponer algo, ver si se puede hacer o no y desechar lo, y desechar lo no. Parece ser que afortunadamente, sí era posible ese dragado. Creo que hasta el 2030 o 2031 la autoridad portuaria va a hacer dragados, creo que eran, además, bueno, un coste importante, 280.000 euros por cada por cada año.

En cuanto al tema de la Ría de Cubas, por supuesto, a lo que me refería es a, a la posibilidad de un plan, de un plan de gestión que yo creo que en este caso podría recaer esa, el promover eso, creo, igual estoy equivocado, a la Dirección

General de Medio Natural en lo que respecta a las competencias autonómicas. Y creo que es importante desde el punto de vista medioambiental, pero muchas veces, quiero decir, disociamos lo que es importante medioambientalmente, económicamente no lo es; pues en este caso en mi experiencia coincide si medioambientalmente protegemos ese entorno va a ser un factor de atracción extraordinario para visitantes y, por lo tanto, generador de actividad económica. Y es verdad que a veces hay comportamientos incívicos, que redundan en la pérdida de valores, de valores naturales. Ejemplo, el águila pescadora que hace seis o siete años llegó, volvió después de más de treinta a la marisma del Conde y a la zona de la, de la ría de Cubas.

Bueno, el caso de El Puntal ya lo ha explicado Paco y sobran, sobran argumentos, ¿no? Lo que hemos visto en algún verano, pues no se, no se debiera volver a repetir. Llamémosle servicio público, llamémosle como queramos, ¿puede ser susceptible de concesión? Hombre, yo entiendo que si el recorrido de Somo a Santander es una concesión, ¿por qué esto no pudiera llegar a ser una concesión? Precisamente para acondicionar, lo que comentaba Paco, el tema de los horarios, que muchas veces no coincide con la gente que va a trabajar y a estudiar. No solo los que están en verano, en verano normalmente las empresas que se dedican a, o sea que hacen el trayecto no tienen un problema, le tienen en invierno, ¿no? Dicen, “es que no me dan los números con la gente que viene”. Se da la circunstancia al revés. Yo sé de mucha gente que ha dejado de utilizar la lancha porque no satisfacía su necesidad, a la hora de ir a trabajo. Obviamente, para saber si existe una demanda, que yo creo que sí, pero obviamente habría que hacer un encargo, un estudio referente, referente a, referente a eso.

Y, bueno, referente a lo que comentaba el ponente, es decir, por mi parte nada, nada que objetar; al contrario, felicitar el trabajo que se está haciendo porque era una ley necesaria y que pone y que resuelve algunos problemas. ¿Todos? No. Bueno, tampoco sería algo, algo realista pensar que resuelve todos los problemas.

Les agradezco la posibilidad y un último apunte, que me voy a permitir, y no sé la flexibilidad que tiene esta, que tiene esta, que tiene esta comisión, o que tienen las comisiones en general, pero, llegó, bueno, llegó a mis manos un proyecto muy atrevido a, que probablemente nunca, nunca vea la luz, probablemente, pero que yo creo que merecería la pena que se conociera, y no sé si en esta comisión, y no es de transporte marítimo, no tiene nada que ver el transporte marítimo, sí tiene que ver con el transporte de un lado a otro de la bahía. Es una propuesta de un ciudadano santanderino que hablaba de conectar Pedreña-Somo-Santander en teleférico. A mí me entusiasma, a mí me entusiasmó la idea. Digo, estos son de las ideas que a uno le gustaría tener, aunque no vean la luz nunca. Si tienen a bien, o si quieren, que yo le puedo dar el nombre, puedo dar el nombre porque no le importa, no le importa que se dé. Pero bueno, si luego lo estimaran yo se lo daría. No le importa, y además es que creo que tiene el proyecto, el proyecto o la memoria, que ha hecho, la tiene registrada por si acaso.

Bueno, es una anécdota, pero a mí me parece que son de las cosas también que a veces merece, merece la pena conocer, porque necesitamos ideas y necesitamos que como sociedad se pongan, se pongan en valor todas esas ideas.

Nada más.

EL SR. LÓPEZ MARCANO (en funciones de presidente): Muchísimas gracias. Turno ahora para los portavoces de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra el portavoz de VOX, por tiempo de cinco minutos, pero naturalmente, por encima de esos cinco minutos está lo que él desee.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

Bien, como es habitual en este turno, dar las gracias a los comparecientes. Ratificar desde nuestro grupo parlamentario la importancia del transporte marítimo para estructurar y articular el transporte en la bahía de Santander.

Yo vivo en una zona donde no tenemos transporte público y hace, hace dos veranos, sí que ALSA puso una línea de transporte y, la verdad que, genera bastante desahogo para el barrio. Ha desaparecido, ojalá se recupere esa línea, ojalá se articulen más líneas con Somo y, y este transporte, que actualmente lo usan pocas personas, pues de alguna forma se pueda potenciar y convenzamos a los usuarios que se use como una línea más, como si fuera un autobús de Santander.

Y luego, por otro lado, cuando hablamos de la capacidad de cara a la, de la ría de Cubas, porque ya hemos hablado en varias, en varias comisiones, yo no sé si realmente somos conscientes de lo que estamos hablando. El acceso a la ría, a la ría de Cubas, no al estuario, el acceso a la ría de Cubas, es vía transporte marítimo, vía barcos. Principalmente son barcos recreativos, hay alguna línea, alguna Pedreñera que hace una visita turística, pero el acceso principalmente es de embarcaciones recreativas. Por lo cual establecer un límite de carga de ese espacio es altamente complicado, salvo que se pusieran boyas para fondeo y que no pudiera entrar nadie más que no tuviera una boya, si no sería prácticamente imposible limitarlo.

Otra cuestión es evitar que la gente vaya por la ría de Cubas a 30 nudos, saltándose todos los límites de velocidad, que es lo que ocurre habitualmente, donde genera una cierta intranquilidad al resto de usuarios que están con el “botezuko” de 5 metros, tranquilamente bañándose, que eso sí que de alguna forma había que controlar. Evidentemente no podemos tener una lancha de la Guardia Civil. Yo no sé si existen otros sistemas para controlar, autónomos de velocidad, tipo radares

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 161

3 de marzo de 2026

Página 2797

o alguna cosa de estas, que se puedan poner en esa área para evitar la barbaridad medioambiental que supone eso. Pero lo que es controlar la capacidad de carga de esa zona, teniendo en cuenta que exclusivamente se accede vía marítima es altamente complicado, pero sí que tenemos que limitar alguna de alguna forma todos los excesos de velocidades, principalmente motos de agua, gente que se dedique a hacer en esa zona esquí acuático, porque en materia de alta, bueno pues la mar digamos que está muy plana, etcétera. Entonces habría que estudiar cómo de alguna forma podemos evitar estos excesos.

Y dar las gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Sr. Zuloaga, Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muchas gracias, presidente.

Igualmente, este turno para agradecer a los comparecientes las propuestas y los puntos de vista y, evidentemente, para ofrecer el apoyo del Grupo Socialista para canalizar las posibles enmiendas a la redacción de esta ley.

Creemos que es fundamental escuchar al territorio, para acertar en la elaboración de este proyecto legislativo y por eso sorprende quizá la cerrazón o esta manera de ver la política como Poncio Pilatos del Partido Popular de lavarse las manos como si con ellos no tuviera nada que ver, ¿no? Y es que habla de transporte marítimo sin entender la importancia de los lugares donde se pretende transportar a los viajeros, pues llama curiosamente la atención. Es decir, si consideramos que una ley no debe delimitar la llegada de visitantes a espacios especialmente sensibles, ¿qué estamos legislando señorías del Partido Popular?

Creo que es fundamental afrontar este debate con responsabilidad y con serenidad, y evidentemente la ley tiene una redacción evidentemente técnica para garantizar algunas cuestiones que en las diferentes comisiones hemos visto que son matizables o que son corregible; incluso hoy el alcalde de Marina de Cudeyo, bueno, pues ponía de relieve porque se quedan fuera de esta ley las embarcaciones de alquiler de uso recreativo. Creemos que no debe así porque su objeto fundamental, evidentemente, es transportar personas a lugares, evidentemente, especialmente sensibles.

Por eso creemos que hemos de analizar cuál es ese transporte, donde llegan los visitantes para garantizar la sostenibilidad de Cantabria. Porque el problema le tiene Cantabria y escudarse permanentemente en la difícil colaboración institucional me parece que es ponerse la venda antes que la herida porque El Puntal tiene un plan de gestión desde que es zona de especial conservación por las instituciones europeas. ¿Cuántas veces se ha reunido? La responsabilidad depende del Gobierno de Cantabria ¿Cuántas veces ha convocado el Gobierno de Cantabria a las instituciones que componen ese plan de gestión para tratar de resolver los problemas que venimos padeciendo verano tras verano desde que pasó el COVID en el año 2022? Esto es una responsabilidad que tiene que asumir el Gobierno de Cantabria y, evidentemente esta ley es un marco para garantizar que gobierne quien gobierne la ley se cumpla.

Por eso entendemos que es fundamental escuchar al alcalde de Ribamontán al Mar, Paco Asón, cuando explica en el Parlamento de Cantabria lo que ha explicado tantas veces en los medios de comunicación: que un ayuntamiento de su tamaño no puede hacer frente al control de seguridad por el acceso por vía terrestre a El Puntal en momentos de máxima llegada de visitantes.

Creemos que Cantabria tiene que asumir su responsabilidad y esta ley claro que es un buen escenario para afrontar esta situación, igual que es bueno escuchar a los alcaldes cuando dicen que debemos de estudiar la posibilidad de que el transporte regular de viajeros entre Santander y el sur de la bahía se convierta en un servicio público ¿Porque no? Claro que es una demanda de los ciudadanos y ciudadanas que viven hoy en el sur, de la Bahía de Santander y de muchos que pueden elegir vivir en el sur de la Bahía de Santander y mantener sus profesiones en la ciudad de Santander.

Y esta es una responsabilidad que tenemos los diputados y los grupos que hoy formamos esta Cámara y, evidentemente, que tendrá que asumir el Gobierno de Cantabria en su gestión. Por eso es fundamental este periodo de comparecencias y por eso agradezco especialmente las intervenciones de ambos alcaldes.

Muchísimas gracias.

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

Sr. Hernando Grupo Regionalista.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Bueno, pues simplemente para reiterarles como el resto de los grupos, el agradecimiento por las reflexiones que nos han hecho estando aquí.

Creo que tienen que quedarse ustedes tranquilos en el sentido de que nosotros vamos a trabajar este texto desde el rigor y desde el análisis jurídico. Evidentemente, no es lo mismo un servicio público que un servicio concesional. No es lo

mismo. No es lo mismo coger tu barco e ir a El Puntal que pagar un servicio de transporte que te lleve al Puntal. No es lo mismo,

No es lo mismo afrontar el futuro del transporte; el alcalde de Marina de Cudeyo ha hecho una reflexión importante, que es el tema de los de los aparcamientos disuasorios. Efectivamente, no solo tenemos que pensar en aparcamientos disuasorios en el entorno de Santander o todos los que ya están en marcha y funcionando. Por cierto, yo los usé este fin de semana en Torrelavega, sino también tenemos que pensar en esos aparcamientos disuasorios para cualquier medio de transporte, que puede ser la estación de Orejo, que puede ser la lancha en Somo, que puede ser la lancha en Pedreña. Evidentemente eso es un elemento fundamental, es un elemento de diseño de región y hacia ahí tenemos que avanzar.

Tomamos nota de la importancia de que se establezcan en el futuro en relación con el modelo concesional, los horarios como uno de los elementos fundamentales. Ustedes saben que una de las cosas que pedían las compañías es tener una seguridad jurídica para el desarrollo. Esa seguridad jurídica se la da esta ley, que no la tenían. Y ustedes saben que hay compañías interesadas en establecer esa línea regular entre sus municipios y la ciudad de Santander. Evidentemente, si se establece esa línea con un modelo tiene que ser una línea que de servicio, tiene que ser una línea que permita que los que viven allí lleguen a Santander, a la universidad, a sus institutos, a sus puestos de trabajo y que lleguen no solo desde Pedreña sino también desde Somo.

¿Qué hay que dragar?, la autoridad portuaria ya tiene en marcha el proyecto, efectivamente. Los que somos, yo no soy de Pedreña ni de Somo, pero soy de Santoña, conozco perfectamente lo que es el mundo del marisqueo y es verdad que si los lodos se acumulan y no se produce dragados y movimientos el marisqueo se ve perjudicado. Eso es evidente, lo dicen ellos, que son los que son los que están, como yo digo, con el agua a las rodillas y con la balsa en las botas.

Muchas Gracias y nada más.

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

Sr. De la Gándara, por favor.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí, brevemente algunos apuntes que han señalado ustedes.

Señalar que sorprende oír a personas que no han desarrollado esta ley desde 2006 y vienen aquí a llenarse la boca de agua; es decir, a ver por fin después de 20 años vamos a desarrollar una ley. Muchas sus cuestiones se desarrollarán reglamentariamente, porque esto es una ley. Después habrá que desarrollar reglamentariamente muchas de las materias que estamos analizando aquí y otras muchas materias verdaderamente, efectivamente, no son de esta ley, pero son conexas y preocupan, porque al final se está dragao o no está dragao – como dice usted- puede afectar a la navegación.

Claro que sí, todo esto es un conjunto de administraciones. Sí señalar que el dragado depende de la Autoridad Portuaria del Estado; señalar que el problema que ha dicho usted del Puntal, efectivamente, es dominio marítimo-terrestre y que depende la Ley de Seguridad y de Orden Público de la administración central. ¿Qué ustedes con su policía es un espacio protegido y ayuda en la parte que pueden? Perfecto. ¿Qué para la comunidad también ayudará? Perfecto, ¿Qué el Gobierno de Cantabria y Ribamontán al Mar han urgido a la Delegación de Gobierno que tome medidas y que esto salió en prensa? También. Recordemos que nosotros no tenemos como Cataluña competencia alguna en costas ni tenemos policía autonómica. Con lo cual aquí dependemos de la Guardia Civil y de una Delegación de Gobierno de las directrices que dé. Esto es la realidad.

Por lo demás, efectivamente, estamos hablando, como también se decía, de una contraprestación de un precio de un patrón, efectivamente, como quien va en autobús por carretera con un billete, y esto, en síntesis, simplificando las cosas es de lo que estamos hablando. Efectivamente, hay una liberalización del servicio por la Unión Europea, no se nos olvide, una libertad de servicios, pero sí es cierto que tiene que haber autorizaciones portuarias para poder atacar y desatracar que también va a depender de la administración cántabra o de la administración central en el caso del Puerto de Santander.

El resto sí vamos a intentar reglamentariamente desarrollarlo, cómo no, y también hay otras materias conexas que más tarde o más temprano, como decía usted, la protección del Río Cubas es buena porque traerá más turismo. Efectivamente, si no está en contradicción el turismo y la protección. Ambas cosas se pueden hacer a la vez. Y efectivamente, ese es en la línea en que trabajamos: regular, no prohibir. Y, efectivamente, en eso estamos conformes con lo que han señalado ustedes.

Cualquier otra cosa, pues esto es una mesa de análisis, que tomamos todo lo que han alegado y somos conscientes que estamos aquí para dar soluciones.

Muchas Gracias

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

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 161

3 de marzo de 2026

Página 2799

Sí, señorías, un segundo. Antes de levantar la sesión dos cosas: Primero, agradecer a los comparecientes su buena disposición a venir a este Parlamento, su tiempo y sus aportaciones; y, en segundo lugar, la comisión de cara a la comisión de mañana de la ley de vivienda, que estaba convocada a las diez de la mañana por una cuestión sobrevenida del portavoz del Grupo Popular me solicita que fije a las once y media como nueva hora para celebrar esa sesión.

Los comparecientes están me han manifestado su posibilidad de venir a las once y media. Entonces siento las molestias, ha surgido ahora y es cuando lo comunico. Si no tiene inconveniente la comisión de mañana a las once y media en vez de a las diez. Se les hará llegar a una convocatoria formal.

Gracias.

EL SR. BLANCO TORCAL: Señor presidente, señor presidente, de cara, de cara a las comparecencias de la semana que viene del miércoles que coinciden con los actos de las víctimas del terrorismo: ¿vamos a poder asistir a los actos, va a ser compatible?, ¿en qué situación se va a quedar?

(Desconexión de micrófonos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Sí. Concluido el orden del día, levantamos la sesión.

(Finaliza la sesión a las once horas y ocho minutos)