

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

(Comienza la sesión a las nueve horas y treinta y ocho minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días, bienvenidos a todos y especialmente a quién hoy comparece aquí en esta Comisión de Fomento, Vivienda Ordenación del Territorio y Medio Ambiente reunida en sesión de 10 de marzo de 2026.

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

Único.- Comparecencias de los representantes de Geoparque de la UNESCO Costa Quebrada, la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria y del Instituto Social de la Marina, para informar el Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria, 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, doña Lucía Dirube Ontalvilla, representantes del Geoparque de la UNESCO Costa Quebrada y don César Nates Fernández, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria, por tiempo de 15 minutos cada uno.

Como es evidente que la representante del Geoparque de la UNESCO, pues, no ha llegado sin que tampoco haya manifestado su imposibilidad, excusa, ni nada, no, no nos consta.

(Murmullos desde los escaños)

Sí, sí pues nada, rogamos al Sr. Nates, si es tan amable, que nos acompañe en la mesa para iniciar su comparecencia.

EL SR. NATES FERNÁNDEZ: Buenos días, presidente, señores diputados.

Muchas gracias por la invitación a esta comisión, que acudo como representante de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria, y también me gusta recordar que también en Cantabria tenemos la organización de productores artesanales de Cantabria, OPACAN, de la que también soy presidente. Ambas organizaciones son corporaciones de derecho público sin ánimo de lucro. Y, como no podía ser de otra manera, actuamos como órgano de consulta y colaboración con la Administración.

Dicho esto, es una norma nosotros, comparecer hoy en esta comisión. Represento a toda la flota de bajura de Cantabria, las cuales, en la federación hay ocho cofradías, en las cuales están asociadas 30 barcos de cerco y 73 barcos de otras artes distintas del cerco y el arrastre.

Sin que suene a reproche nos hubiese gustado que cuando se han tramitado leyes que nos afectan más directamente, que también se nos hubiese pedido, se hubiese pedido nuestra comparecencia, pues es la primera vez más de 11 años desde que tengo cargos de responsabilidad que se nos ha invitado.

En relación al proyecto de ley que se está debatiendo en esta comisión, el proyecto de ley. La verdad es que poco tengo que decir, pero, bueno, la he repasado con bastante, por lo menos, leído dos o tres veces, y la única salvedad que quería hacer así fue una cosa en el artículo 9, en el punto 3) dice que las empresas registradas tendrán que comunicar inmediatamente, a través del registro electrónico común de Cantabria los cambios en las personas responsables a las que se refiere el artículo 7.4. Yo creo que es el artículo 7.3, es una cosa que yo creo que es una errata.

De una somera lectura del capítulo 1. Disposiciones generales. El artículo 3, ámbito subjetivo de aplicación, la presente ley se aplica a actividades de transporte marítimo; la actividad de transporte marítimo realizado entre los, su ámbito territorial de aplicación de pasajeros y mercancías; el punto b), el transporte marítimo de pasajeros con carácter turístico; y el punto c) el transporte de pasajeros con carácter recreativo de ocio. Queda bastante claro que esta ley no, no nos afecta y, de hecho, ni se nos menciona en toda la ley Por qué no estamos dentro de los supuestos a lo que el artículo 3 dice que es subjetivo de aplicación.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 163

10 de marzo de 2026

Página 2819

En relación a este mismo artículo 3, quiero, nos parece, bueno, que, en el caso del transporte de pasajeros, con carácter recreativo de ocio, nos parece bueno que haya un control para diferenciar la pesca recreativa como ocio de aquellas embarcaciones que hacen una actividad comercial. Es bueno para el pescador que exista ese control. Todos sabemos que existe un problema de competencia desleal con el pescador profesional. No nos oponemos a que el sector, es el sector que no es pesquero, pues no nos oponemos a que puedan pescar, pero sí queremos que haya un control para que no se comercialice esa pesca.

El artículo 4. Libertad de prestación. En el párrafo 2 dice: "no obstante, esta libre prestación de servicios marítimos podrá ser modulada con las medidas que sean necesarias para contribuir a asegurar la suficiencia del transporte de pasaje y mercancías, en su caso. La protección del ecosistema marino como una zona especialmente sensible y la capacidad de las zonas de atraque de las embarcaciones."

Es aquí donde quiero hacer hincapié porque es el único sitio en toda la ley de que se habla de algo que me parece que adolece, que es habla de la capacidad de las zonas de atraque de las embarcaciones. Como he dicho, es el único sitio en esta ley donde se menciona algo que es muy importante y que, de hecho, y que echo en falta alguna referencia en esta ley, es importante delimitar el régimen de uso de los puertos y que queden claras las delimitaciones de espacios y usos portuarios entre los distintos sectores económicos que hacemos uso de los puertos; es decir, regular sus espacios y usos para todos los usuarios y, sobre todo, no mezclar distintas actividades económicas, no mezclar distintas actividades económicas.

A las actividades que les son de aplicación esta ley, lógicamente que tengan sus espacios para poder desarrollar su actividad, lo que me estoy refiriendo es no mezclar, voy a decirlo, churras con merinas ¿no? por los puertos, porque eso es importante.

Hoy en día en los puertos pesqueros existe, no es no existen control de accesos, hace 50 años que no había leyes de prevención de riesgos, cuando no había leyes de prevención de riesgos, el acceso de personas a los puertos no tenía ningún inconveniente. Hoy en día, tal y como está reglamentado todo creo que tal y como se gestiona es como si, para que se hagan una idea, en una obra de construcción los viandantes estuvieran en un forjado mientras se echa hormigón, lo cual, si lo vemos, nos echaremos las manos a la cabeza. Eso es lo que está pasando en nuestros puertos, porque, aunque es muy bonito ver la desembarco, el desembarco de pescado, los puertos, y es algo que yo, como pejino que soy desde que era niño siempre me ha gustado ir allí, pero también me gustaba ir a la obra y antes podías medio entrar a la obra, pero hoy no, hay control de acceso y hay que ir a los puertos para cuando la gente está trabajando los curiosos están encima de los que están trabajando ¿no? En mi pueblo, que soy de Laredo, no era yo patrón mayor pero no sea antes de ser yo patrón mayor ocurrió un accidente mortal, por precisamente no tener claro, no tener claro - o yo no veo claro-, aunque existe una ley de puertos desde el año 2006, yo no, yo no veo y un plan de puertos que también sé que existe un plan de puertos que creo que se ha renovado hace poco porque hay que cada cinco años hay que renovarlo; pero yo no veo claro eh la organización de los puertos ¿no? Y, como he dicho, no es lo mismo, hay gente que va al muelle pues hacer... todos ellos que voy a una ciudad por ahí me encanta ir lo primero al puerto pesquero, pero tengo que decir que la mayoría de los puertos pesqueros que voy no dejan entrar. Yo no digo que no dejemos entrar a la gente eh, no quiero que me entiendan, ¿no?

Todo esto que estoy contando es que la ley, yo creo que esta ley no sé, haya alguna autonomía que la ley de puertos y de transporte la tienen junta, porque yo creo que es importante que, que hubiese estado junto y además de esto que es, me parece bien que se, que se meta un control y se aplique esta ley. Pero bueno, también habrá que poner las condiciones para que esto se pueda desarrollar y para eso tenemos que tener claro, pues que parte de los puertos es para trabajo, que parte de los puertos es para que se desembarquen pasajeros y bueno, pues si queremos que vaya a la gente a los puertos, pues tendremos que buscar un sistema para que la gente pueda ir, yo qué sé, a las cofradías suban arriba y desde arriba vean cómo se desembarcan el pescado. Quiero recordar que, por ejemplo, las cofradías de pescadores, las lonjas que tenemos concesiones del Gobierno de Cantabria, nuestra concesión acaba en los muros de la lonja; yo he sido patrón mayor durante tres legislaturas de Laredo y a mí, a mí me ha pasado que yo no podía, fuera de la lonja, no podía hacer nada. Quiero decir, no, no tengo competencias porque la competencia es del Gobierno de Cantabria, me imagino que será fomento, del organismo Puertos de Cantabria, pero la autoridad de la lonja acaba en el momento que sales a la calle ¿no?

Solamente, lo que quiero decir con esto que yo es, porque en el fondo la ley yo no, como he dicho, no, no me meto con la ley porque no me afecta, pero sí que para mí echo en falta, no sé, igual hemos perdido una oportunidad, o sea, algo que yo llevo reclamando, y ya que estoy aquí lo estoy diciendo, de, de haber ido un poco más allá y a ver en qué afecta al otro lado, no solamente como las personas hay un registro sino oye, ¿dónde tienen que desembarcar?, o por lo menos en la ley que diga lo que no está aquí pues tiene que ser que la ley de puertos es la que lo tiene que decir o el plan de puertos, yo no lo sé porque no soy jurista, no, no, no, no sé pero no sé para mí adolece la ley de, no sé, de ir un poco más allá y ser un poco más, más ambiciosa, ¿no? Pero bueno, es, es mi opinión, ¿no?

Yo creo que no tengo más que decir. Creo, espero que se me haya entendido y pedir disculpas porque hoy no con un poco de fiebre.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, D. César.

Y a continuación llamamos a la Mesa a D. Javier Álvaro Azpeteguía, representante de Costa Quebrada. Bueno, pues tiene la palabra el Sr. Álvaro. Cuando desee.

EL SR. ÁLVARO AZPETEGUÍA: Vale, lo primero disculpas pues el retraso, ha habido una confusión con, con el horario nada.

Bueno, lo primero quería pues eso buenos días autoridades, ciudadanos, amigos.

Soy Javier Álvaro representante del geoparque, soy el responsable del área de educación del Geoparque Costa Quebrada.

En primer lugar, quiero agradecer al Parlamento de Cantabria la oportunidad concedida a nuestro geoparque para poder participar en este proceso de reflexión sobre el proyecto de ley de ordenación del transporte marítimo de Cantabria.

Desde el Geoparque Costa Quebrada valoramos positivamente cualquier iniciativa que busque ordenar y mejorar la gestión de las actividades en el mar, especialmente en un territorio como el nuestro, donde el medio marino forma parte esencial del paisaje, de la cultura y de la economía local; y constituye también un elemento clave para comprender la geología, la biodiversidad y la identidad del litoral cantábrico. El Geoparque Costa Quebrada, es un territorio reconocido por la Unesco que trabaja por la conservación del patrimonio natural, la divulgación científica y el desarrollo sostenible del territorio siempre con un fuerte, con una fuerte implicación de la sociedad local. Por este motivo, aunque el geoparque no es un organismo experto en regulación marítima ni una administración competente en esta materia, consideramos importante aportar una visión territorial basada en la experiencia de quienes trabajan diariamente en el mar.

En este sentido, desde el geoparque hemos consultado a diferentes empresas locales colaboradoras que desarrollan actividades náuticas en la costa y en la Bahía de Santander, especialmente aquellas vinculadas al turismo de naturaleza, la interpretación del paisaje y las excursiones marítimas. Estas actividades tienen una importancia creciente en la divulgación del patrimonio natural del territorio; las excursiones en pequeñas embarcaciones permiten a muchas personas de descubrir la costa desde el mar, comprender mejor su geología, observar la fauna marina y valorar el paisaje litoral desde una perspectiva diferente.

Desde el geoparque hemos podido comprobar que este tipo de iniciativas contribuyen a fomentar un turismo más sostenible, más respetuoso con el entorno y más conectado con la naturaleza. Pro precisamente por ello os trasladamos algunas dudas al respecto en relación con la, con el actual texto del proyecto de ley que hoy tratamos.

De forma resumida, la principal cuestión que se nos plantea es que el proyecto de ley parece tratar de la misma manera el transporte marítimo de pasajeros y determinadas actividades de náutica recreativa, como el alquiler de embarcaciones con tripulación o las excursiones marítimas turísticas. Estas actividades no tienen como finalidad el transporte de personas entre dos puntos, sino la realización de experiencias recreativas, educativas o turísticas que normalmente parten y regresan al mismo puerto. En este sentido, consideramos aplicar a estas actividades el mismo marco regulador pensado para servicios de transporte regular puede generar dificultades importantes para pequeñas empresas locales.

Otro aspecto es la situación específica de las embarcaciones conocidas como lista sexta, embarcaciones de recreo que operan con ánimo de lucro y patrón hasta doce pasajeros, que son embarcaciones de recreo utilizadas con fines comerciales, y que habitualmente transportan grupos reducidos de hasta doce pasajeros. Este tipo de embarcaciones permiten desarrollar actividades de pequeña escala con un impacto muy limitado sobre el entorno y con una relación muy directa entre el patrón, el territorio y los visitantes. Además, estas embarcaciones son actualmente las que permiten realizar excursiones marítimas a lo largo de la costa, pudiendo navegar hasta a doce millas de la costa con requisitos asumibles para pequeñas empresas. Por este motivo, consideramos importante que la futura ley tenga en cuenta la realidad específica de estas actividades.

Por todo ello, hemos llegado a dos ideas principales que creemos pueden ser de interés para el debate legislativo. La primera sería clarificar la diferencia entre el transporte marítimo de pasajeros y las actividades de náutica recreativa con finalidad turística o educativa, como el alquiler de embarcaciones con tripulación o las excursiones marítimas. La segunda sería valorar la posibilidad de excluir expresamente estas actividades del ámbito de aplicación de la ley, o establecer una regulación diferenciada y proporcionada para ellas, adaptada a su naturaleza y a la escala de las empresas que las desarrollan. Una regulación más ajustada a la realidad de este sector, permitiría seguir desarrollando iniciativas que contribuyan a diversificar la oferta geoturística o de ecoturismo, raíz del desarrollo sostenible del Geoparque Costa Quebrada, generar empleo local y fomentar un contacto respetuoso con el medio marino.

Al mismo tiempo, desde el punto de vista científico, también se ha señalado la importancia de que el desarrollo normativo en materia de transporte marítimo tenga en cuenta, en la medida de lo posible, el marco existente de protección y conservación del medio marino. En este sentido, diferentes miembros del comité científico de Costa Quebrada, han subrayado que, junto a los aspectos administrativos y de ordenación del transporte, puede resultar útil reforzar las referencias a la normativa vigente en materia de protección ambiental y a las particularidades ecológicas del litoral cántabro. Nuestro



litoral presenta espacios de gran valor ecológico, incluyendo zonas de transición entre ríos y mar, como bahías, rías o estuarios, donde se concentra una importante, una importante actividad marítima. También existen áreas con diferentes figuras de protección o especial sensibilidad ambiental, así como hábitats marinos singulares, presentes en la bahía de Santander y en otros puntos de la costa.

Por ello, dichos miembros consideran que el proceso legislativo puede ser también una oportunidad para reflexionar sobre cómo integrar de forma progresiva estas realidades ambientales en la planificación y gestión de las actividades marítimas, siempre desde una perspectiva equilibrada que combine el desarrollo de las actividades económicas con la conservación del medio marino.

Asimismo, se ha señalado que cuestiones como la planificación de rutas, el fondeo en determinadas áreas sensibles o la gestión de actividades náuticas emergentes, podrían ser aspectos que en el futuro puedan abordarse o desarrollarse en el marco de la normativa o de su aplicación práctica, contribuyendo así a una gestión más integrada del espacio marítimo. En definitiva, creemos que este proceso legislativo representa una oportunidad valiosa para seguir avanzando hacia un modelo de gestión del mar que combine ordenación, actividad económica y conservación del patrimonio natural, teniendo en cuenta tanto la realidad de las empresas locales como el conocimiento científico disponible.

Muchas gracias.

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

A continuación, abrimos turno para los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, dar las gracias a los comparecientes.

Estoy de acuerdo con D. César Nates que evidentemente esta ley tenía que ir de la mano de la ley vinculada a puertos, porque al final los espacios físicos son compartidos y, sin embargo, las leyes no son compartidas, por lo cual es un poco, es un poco extraño. Sí que es cierto que parte de las reivindicaciones que usted ha hecho, por ejemplo, la referencia al atraque de las embarcaciones, claro depende de la ley de puertos y de los usos portuarios. Independientemente, sí que es cierto que a lo mejor deberíamos hacer alguna pequeña anotación de tal manera que aquellos espacios para embarque y desembarque de transportes sean exclusivos de esas actividades y no se mezclen con otras actividades. Eso sí que lo podemos recoger y creo que es positivo por una cuestión de seguridad.

Respecto del ámbito de aplicación decía que a usted no les, que a ustedes no les afecta; sí que hacía una puntualización referente a las actividades comerciales de embarcaciones deportivas, que de alguna forma están haciendo una competencia desleal. Yo tengo una pequeña embarcación, todos conocemos en los puertos quiénes son los que se dedican a esas actividades, si no se quiere perseguir es por otras cuestiones, porque todos los podríamos identificar. Usted probablemente en Laredo pueda identificar quién se dedica a esas cuestiones, porque, además, muchas veces son los propios pescadores jubilados, que una vez se jubilan, se dedican a sacarse un extra a su jubilación. Evidentemente, yo creo que alguna vez he hablado con ellos, incluso discutido, porque son ellos mismos, es el propio sector, muchas veces, el que está compitiendo desleal con sus compañeros. Lo que creo que es aún todavía, desde un punto de vista moral, mayor el delito, ¿no? Hay que perseguirlo, o sea, no se puede, no se puede permitir por una sencilla cuestión, cada vez las limitaciones a la pesca deportiva, a la pesca recreativa son mayores. La pesca recreativa, pescamos muy poco, pero sí quitamos a la pesca furtiva, y evidentemente la pesca furtiva que salga yo un día pescar bonitos y traiga ocho bonitos, diez o quince, no afecta; lo que afecta es aquel que sale todos los días y trae ochenta. Entonces, bueno, eso hay que perseguirlo. Lo que pasa es que no es del ámbito tampoco, tampoco de esta ley.

Por tanto, incorporaremos en el artículo 4 esa especificación de los accesos a los usos de pasajeros. Y respecto lo que ha comentado don Javier Álvarez sí que comparto, es un debate que se genera en varias ocasiones, comparto que las embarcaciones recreativas deberían quedar fuera del ámbito de esta ley, porque se está, por un lado, diciendo que aquellas embarcaciones recreativas que son alquiladas, por tanto, que tienen una prestación económica, hacen transporte de pasajeros, lo que no es cierto. Cogen a una familia, le llevan a la playa y vuelven al mismo punto. Cuando se hace un transporte de pasajeros es cuando salen de un punto y les llevas a otro punto.

Otra cuestión son aquellas embarcaciones, también recreativas, lista sexta, que sí que se dedican de forma específica a hacer transporte. Hay varias neumáticas, por ejemplo, que sí que van de Raos a El Puntal y llevan a diez, doce personas, y es un transporte constante. Pero sí que yo creo que habría que sacar de esta ley aquellas embarcaciones recreativas de lista sexta, porque tienen contraprestación económica, pero que no se dedican de forma expresa a hacer el transporte de pasajeros, porque no están haciendo ese transporte. Porque aplicarles, por ejemplo, la misma normativa, o las mismas sanciones a una embarcación que puede tener seis pasajeros, que va con la familia de playa, que se les exige una serie de

seguros, una serie de cuestiones, que parecen excesivas, de la misma manera que se le exige a, pues a la Pedreñera que va a El Puntal, pues es absolutamente excesivo.

Nosotros proponemos que las embarcaciones recreativas de menos de doce pasajeros que no realizan en expreso el transporte de personas, que queden fuera del ámbito de aplicación, pero, evidentemente, es uno de los debates que están saliendo en las diferentes comparecencias.

Y poco más, agradecerles, agradecerles la comparecencia.

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

Sr. Zuloaga del Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muchas gracias presidente. Buenos días señorías, y muchas gracias también a ambos comparecientes.

Quiero agradecer a los grupos parlamentarios que aceptaran la comparecencia, tanto de la Cofradía de Pescadores como del Geoparque de la UNESCO Costa Quebrada, que planteamos desde el Grupo Socialista que, como ven, han tenido puntos de vista muy enriquecedores en el debate sobre la ley de transporte marítimo de Cantabria, que llevamos ya semanas tramitando en estas comisiones del Parlamento de Cantabria. Y es que ambos han incidido en asuntos ya tratados, ¿no? Desde un punto de vista profesional, en el caso de las cofradías, y desde un punto de vista de preservación y difusión del patrimonio geológico y natural, en el caso de Costa Quebrada.

Empezando por las, por la intervención de César Nates, algo que ya hemos escuchado cuando hablaban los responsables de las empresas de transporte que hacen la línea entre Laredo y Santoña, la necesaria ordenación de los espacios de carga y descarga de pasajeros o de atraque de las embarcaciones.

En la parte que tiene que ver con lo profesional, pues creo que hoy nos han dado una lección clara de lo que hay que priorizar, y es verdad que por un lado está garantizar el desarrollo de la actividad económica para que los marineros, en las operaciones de carga y descarga del pescado tengan la seguridad de poder hacerlo con la agilidad que requiere la faena, igual que preservar la seguridad de los viandantes en aquellas zonas donde la curiosidad o incluso el patrimonio cultural que quieren ver, porque no deja de serlo una tradición en Cantabria garantice que ambas actividades sean compatibles.

Es cierto que esta ley no pretende en origen, bueno analizar estas circunstancias, pero también es cierto que algunas anotaciones deberían quedar hechas porque es verdad en el caso del transporte marítimo, por ejemplo, en la línea de Santoña y Laredo que hacíamos mucha incidencia entre, a favor de la accesibilidad, de los pasajeros, y evidentemente, el problema no son las embarcaciones, el problema son las infraestructuras portuarias, que no permiten que la accesibilidad sea una garantía para los viajeros en ambos casos, pero creo que es fundamental haber escuchado hoy al patrón de las cofradías para entender esto, igual que a la hora de regular el uso de embarcaciones o incluso del intrusismo profesional que el Parlamento es un buen lugar para, para destacarlo y para, y para denunciarlo.

En el caso de Costa Quebrada pues analizar también que muchas de las cosas que nos ha planteado Javier nos sirven para reflexionar sobre algo que ya hemos debatido y que puso encima de la mesa el instituto el IH, el IH de Cantabria, la capacidad de carga de los espacios naturales, y el debate sobre si el transporte marítimo es cada vez que una persona se sube a la embarcación, desembarque o no desembarque, la clave está aquí, en saber si, una vez que un pasajero sube a una embarcación, tiene el objetivo de llegar a otro lugar y, por lo tanto, desembarcar o desarrollar una actividad en esa embarcación y por lo tanto su objetivo no es transportarse, sino desarrollar una actividad diferente, bien sea deportiva, vinculada al buceo, a la pesca o a la observación de aves, o a la observación de un ecosistema patrimonio, como es Costa Quebrada de la UNESCO.

Es verdad que esta ley yo creo que tiene que ser ambiciosa y garantizar la seguridad de los espacios naturales ahora y en el futuro.

Costa Quebrada se ha conseguido el sello de la Unesco en un tiempo muy reciente y, por lo tanto, también es pronto para ver si el impacto de ese aumento de llegada de visitantes va a generar un impacto negativo, un impacto positivo si Cantabria no es capaz de afrontar el reto que supone preservar y difundir un patrimonio como este.

Uno de los objetivos de esta ley, y lo cito en cada una de las comparecencias, es evitar lo que pasa verano tras verano en el Puntal, para evitar esto hay que pensar cómo debemos de afrontarlos, y es verdad que muchas de las lanchas neumáticas, cada verano sirven para transportar muchas familias que deciden un fin de semana hacer esta actividad, o algunos jóvenes que deciden acudir a un botellón, que se ha programado por redes sociales.

Por lo tanto, el debate creo que debe centrarse en el desembarco de pasajeros y en la capacidad de los espacios naturales para acoger la de la llegada de pasajeros.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 163

10 de marzo de 2026

Página 2823

Insisto en que desde el Grupo Socialista vamos a plantear alegaciones a la ley, enmiendas a la ley, que garanticen por un lado el cumplimiento de la capacidad de los espacios naturales en cuanto a la llegada de visitantes y por supuesto también anotaciones como las que han planteado desde el Costa Quebrada, que tienen que ver con el fondeo en lugares y esto es lo que se debe estudiar en un plan de gestión de espacios naturales concretos, y es que al fin y al cabo estamos legislando para Cantabria, tenemos una franja litoral muy concreta donde se puede poner la lupa en lugares específicamente y cuya sostenibilidad puede estar en debate si no se cuida y por eso creo que una de las disposiciones transitorias tiene que ver con la capacidad de carga de muchos espacios naturales que son objeto de transporte de pasajeros y que esto puede incidir negativamente en su conservación y preservación, o incluso en la catalogación de Unesco, como tenemos en Costa Quebrada.

Muchísimas gracias a ambos comparecientes y gracias presidente.

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

Grupo Regionalista Sr. López Estrada tiene la palabra.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Muchas gracias señor presidente.

Antes de nada, dar las gracias a los señores comparecientes a D. César Nantes, y a D. Javier Álvaro por sus intervenciones y aportaciones en el desarrollo de esta ley.

Voy a comenzar por Cesar Nates, el representante de la Federación de Cofradías de Pescadores, y con su intervención, en la que ha aportado de diferentes conceptos que hemos de tener en cuenta.

El primero de ellos respecto a la posibilidad de incluir en esta ley o de haber sumado en esta ley, la Ley de puertos.

Puedo coincidir con la aportación o coincido o coincido con la aportación, el camino hubiera sido otro, pero el objetivo es el mismo el objetivo de regular ambos ámbitos y, por tanto, vayamos por uno más uno o vayamos por los dos puntos, al final tenemos que llegar al mismo punto.

Me sorprende que, a estas alturas de partido, en el año 2026, vivamos en sitios tan importantes como los puertos de Cantabria, vivamos situaciones de conflictividad entre las distintas actividades, tenemos suficientes regulaciones en materia de seguridad y salud, en materia de coordinación de actividades económicas para que esto no suceda y lógicamente, lo que ha planteado el ponente es una falta clara de cumplimiento de algunas de esas normativas.

No podemos tener un visitante ajeno a la actividad económica, en el entorno de afección de una actividad económica que manipula cargas pesadas que manipula voltajes altos, que manipula la máquina herramienta, que tiene caídas a distinto nivel, que tiene resbaladidad y que además en el mismo espacio portuario se realizan diferentes actividades económicas, como puede ser el transporte de viajeros o como puede ser la pesca.

Nosotros creemos eso, creemos que es la regulación suficiente para que las autoridades portuarias la cumplan y se aseguren que los trabajadores están completamente seguros realizando su actividad y que los visitantes están completamente seguros realizando su actividad, pero si no es así lógicamente estamos abiertos a plantear cualquier trámite reglamentario o normativo en esta en esta cámara y le agradecemos la aportación.

Por otro lado, lógicamente entendemos la diferenciación entre la pesca deportiva y la pesca furtiva y lógicamente este Parlamento con todas sus regulaciones y el Gobierno de Cantabria, tiene que luchar contra esa pesca furtiva que no hace más que una competencia desleal contra nuestros contra nuestros pescadores, y que lógicamente no tenemos que tolerar, y no podemos convivir con ella de una manera prácticamente testifical como lo estamos haciendo en algunos casos, cuando todos sabemos que hay pescadores furtivos que venden su pesca a restaurantes y que eso es una competencia directa a nuestro sector pesquero.

Respecto a las aportaciones de D. Javier Álvaro valoro, valoramos las aportaciones que ha hecho, sobre todo respecto a la defensa de nuestro patrimonio natural y de la puesta en valor de las actividades recreativas y didácticas, que lógicamente potencian ese patrimonio natural y además son un sector importantísimo de nuestro patrimonio, de nuestro sector turístico y creo a nivel personal que con un recorrido que todavía desconocemos.

Tenemos en nuestra comunidad autónoma recursos naturales suficientes en nuestra ínfima superficie comparado con todo el globo, comparable con muchísimos países que sí están haciendo un esfuerzo en potenciar las actividades turísticas de, didácticas y de naturaleza, y, por tanto, tenemos un potencial tremendo.

Donde puedo discrepar es en cuál es el punto de equilibrio entre una regulación necesaria para fomentar la actividad y para evitar el intrusismo que también se produce fuera de regulación en estos sectores y cuál es la normalización que hace que la actividad empresarial se vea mermada y por tanto minimizada.

Estamos abiertos a estudiar la propuesta de separación de las actividades de transporte de pasajeros, de las actividades recreativas turísticas o de crear unas diferentes reglamentaciones para para ambas, pero sí me gustaría preguntarle en qué puntos de la ley cree que debemos incidir para hacer esa adaptación de la normativa.

Muchas gracias.

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

Grupo Popular Sr. De la Gándara tiene la palabra.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Si, buenos días a todos y a los comparecientes.

Primeramente, señalar se ha hecho una advertencia que podía haber una errata o una redacción errónea, cuando refiere al 7.3 en vez de, se refiere al 7.4 en vez de al 7.3, cuando nos referimos al artículo 9.3 y efectivamente lo vamos a examinar y si es así y la persona responsable viene el punto 7.3 es una errata, pero obviamente esas erratas hay que cambiarlas a tiempo estamos porque después da los conflictos.

Dicho esto, bueno, ustedes representan las cofradías, entidades sin ánimo de lucro como persona jurídica propia y que se relacionan con la administración para el tema sobre todo de la comercialización de los productos del mar que se pescan y si sí es cierto que hay materias conexas que a ustedes les cogen también, pero también le digo que hay muchas materias de las que ustedes refiere que son desarrollo reglamentario, es decir, aquí hay una Ley de Puertos de Cantabria lo que no podemos es intentar modificar por esta Ley de Transportes o entrar en contradicción con la legislación que tenemos vigente, sería salvaje verdaderamente e incluso podría dar lugar a contradicciones absurdas.

Le digo en la ley de Cantabria en su artículo 25, en la ley de Puertos de Cantabria, que usted la conoce, la ha mencionado de 2004 refiere a los servicios portuarios, todos los servicios, todas las instalaciones y cómo se reparten.

También refiere a las formas de prestación de servicios, refiere también a los cánones; a las concesiones, si las autorizaciones son mayores de 3 años o simplemente autorizaciones.

Por tanto, es la actividad de la Dirección de Pesca la que al final va a tener que determinar las autorizaciones, los espacios portuarios, de las lonjas o de los atraques o los servicios, o las autorizaciones para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías, y le quiero decir que la apreciación desde luego debe valorarse, pero también le digo que el marco regulatorio debe ser los decretos y que en cada momento el gobierno de turno determine si tiene que ser aquí sí, es decir, si Costas permite, le pongo un ejemplo a Puertos de Cantabria, es decir, con un informe preceptivo previo que pueda hacer aquí un embarcadero o no tenga que ser en otro sitio, no es tanto de la ley sino el desarrollo reglamentario de dicha ley.

Yo creo que, pero, efectivamente, son problemas en estas materias conexas, que usted refiere, son tan conexas las materias que he encontrado, que efectivamente, ustedes, por ejemplo, los barcos de pesca pueden realizar actividad turística, pueden enseñar el arte de pesca y pueden hacer subir a personas para que vean cómo se pesca, le quiero decir cómo está interrelacionado todo.

Y también cómo no le quería referir, también tenemos la Ley de Pesca Marítima, Marisqueo y Acuicultura de Cantabria, que es de marzo del 2021, y también aquí refiere a artículos en que se dice que por decreto el Gobierno determinara en cada momento espacios protegidos, y esto es importante saber que ya está regulado y es el decreto de cada gobierno en cada momento y según las necesidades en cada momento.

¿Qué quiero decir con ello? Qué legislación pues si está muy concreta, en la competencia no está junta toda ella como dicen ustedes un compendio, una recopilación, pero si verdaderamente hay tres ejes, tres legislaciones, o tres ejes fundamentales legislativos que se regulan, que son compatibles, que cada uno tiene su específico ámbito, es decir, ¿De qué tratamos en esta ley? El transporte de un sitio a otro o el transporte de ir y venir al mismo puerto.

Aquí lo que discutimos es que hay una contraprestación económica y hay un patrón se lo digo al de Costa Quebrada ¿Por qué? Porque tiene que ser así y, aunque haga usted otra actividad, si yo cojo con unos niños un barco, y les traslado a hacer una actividad a una isla obviamente ese transporte tiene que ser seguro, tiene que tener unas garantías de las infraestructuras donde van y tienen que tener unos derechos, y entonces no es tanto la actividad sino la contraprestación económica, el transporte y que exista un patrón, que efectivamente puede haber actividades ilegales de personas que transportan gente, pues para eso tenemos la legislación, el rango de ley, tenemos nuestros inspectores, que tienen un rango de autoridad para poder controlar todo esto.

Es decir, es un poco un tema complejo, con muchas leyes, pero entiendo también que muchas de las apreciaciones que hacen ustedes son apreciaciones en el contexto que estamos analizando y para su desarrollo normativo, porque al final, todo ello confluye en varias administraciones, es decir, usted ha hablado del puerto, pero el puerto no es tanto la ley de



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 163

10 de marzo de 2026

Página 2825

transportes, es que la Dirección Regional de Puertos tienen que dar un atraque y no puede invadir su espacio, como dice usted.

Efectivamente es más gestión y desarrollo reglamentario, pero advertimos todo lo que ha señalado y tomamos nota de ello ¡Cómo no!

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

A continuación, los señores comparecientes tienen otro turno de réplica y comenzamos por el Sr. Nantes que tiene la palabra.

EL SR. NANTES FERNÁNDEZ: Gracias señor presidente.

Sr. Blanco, bueno me alegra que me haya dado la razón en lo de los atraques, creo que es importante.

En el tema de los recreativos quiero decirle que yo, antes de dedicarme profesionalmente a la pesca, soy recreativo porque llevo siendo recreativo desde que nací porque tenía un abuelo pescador jubilado que iba con el motorcillo a la mar y yo me sigo dedicando, porque es algo que me apasiona, y todos los veranos lo único que me queda o qué puedo hacer es salir a pescar cuatro días al año bonitos, pero yo no estoy en contra, lógicamente, de que se pesque nunca, o sea que esas actividades son buenas para la región, no solamente aquí no se trata solamente de que los pescadores estemos en esta región, nosotros estamos y tiene que haber esas actividades, es una actividad de ocio y económica a la vez, y que mueve mucho dinero en los puertos de Cantabria, sin ir más lejos, pues el puerto de Laredo hoy en día está lleno, hay lista de espera, o sea, con esto quiere decir que no estamos en contra de los recreativos, para nada lo que sí, la ley lo que yo que quería decir que, bueno quizá no me he explicado es que me parece bien, que la gente que se dedica a pescar, la gente que se dedica a sacar personas, a pescar cobrando en un barco de recreo, que esta ley diga que tiene que estar registrado eso me parece perfecto.

Luego hecho la puntualización y lo ha dejado caer, pues lo de la competencia desleal porque, como digo, si el problema no es pescar, el problema es el intrusismo y el que va, no es que es para pagar el gasoil, no, como me he dedicado antes o me sigo dedicando a ser recreativo pues la problemática que hay, como como profesional que soy de la mar y como profesional no, como como usuario del ocio de recreativo de barco en Cantabria desde hace muchos años.

Es cierto que el nuevo reglamento de control de la Unión Europea obliga a la pesca recreativa, que ya está en vigor desde el 10 de enero a tener un sistema más prácticamente como los profesionales, porque Europa está empeñada de que contemos los peces unos a unos cada vez que salga de la mar, pero yo no quiero que deje de existir esta actividad, porque es una actividad muy importante en Cantabria y los pescadores no están en contra de ella nunca, puede haber algún caso puntual en la mar alguna vez, pero eso no es la generalización, no existe un problema con la pesca recreativa, existe un problema con aquella gente que hace pesca recreativa y vende sus capturas eso es lo que lo que me quería decir.

Sr. Zuloaga me alegra que me diga que es necesario ordenar espacios.

También tengo que decirle que todos somos importantes, o sea, quiero decir que no solamente los pescadores, porque a veces los pescadores parece que somos los únicos, una vez me lo dijo el alcalde de mi pueblo, me dijo que vosotros pensáis que lo que pensáis vosotros es lo único, o sea, no solamente tiene que existir la pesca profesional, que es muy importante en Cantabria, y me gusta ponerla en valor, porque, pues, pues, está en el ADN de nuestra región.

También es muy importante, y yo, que soy yo, soy de un pueblo de que existe un barco de toda la vida que hace transporte turístico, y que tiene un éxito estos últimos años, que, bueno, como laredano que soy, estoy encantado de que traiga tantas personas, o que venga gente del ferry y vayan hasta Laredo para coger un barco, o a Santoña me da igual que sea Laredo o Santoña y que vengan a nuestros pueblos y conozcan nuestra riqueza, porque si algo tenemos es el paisaje, y además, bueno, yo soy yo la opinión que está bien conservado, con lo cual yo estoy a favor de todos los sistemas, todos los sectores perdón económicos, que integramos esta esta región.

Es cierto, es cierto en el caso, bueno el caso de los recreativos les digo lo mismo que le he dicho al Sr. Blanco de VOX.

Sr. López Estrada no hay conflictividad, lo que estoy de acuerdo con usted, con lo que ha dicho que hay, que es desarrollo normativo igual que no estamos, pero los que yo creo que los puertos no están adaptados, ¿vale? o sea, a todo esto que estamos hablando sí, hay muchas leyes que no sirven las leyes si no las desarrollamos, porque hay unos planes de puertos, empiezas a leer, no sé yo, es que igual son muchas hojas, porque la verdad es que hay demasiadas hojas, pero cuando estás buscando lo importante no lo encuentras que es cómo, dónde y que, eso no lo encuentro, ayer me estoy leyendo el plan de puertos y claro son 70 hojas y no me daba tiempo y digo bueno, rápido, pues no lo encontré, pues mira en este puerto, aquí es lo recreativo, aquí es lo pesquero y aquí lo que hay.

Yo como, lo ha dicho usted lo ha dicho el Sr. Zuloaga es muy, es muy importante que la gente vaya a los muelles porque es algo cultural ver cómo se les embarga la pesca, pero es un contrasentido en el siglo XXI, con la pila de leyes, cuando pasa algo al que van a a que van a machacar al único empresario que había en el puerto, que era el único empresario que había en el puerto el barco, que estaba desembarcando el pescado.

Hay un problema de que queremos a los puertos sacarles un rendimiento que, que no se puede, o sea, o no se puede o no es el sitio que decir, no puede haber en un puerto pesquero una terraza, una terraza para tomar un gintonic, pues las hay y es un contrasentido, o sea, no, es que es una manera de sacar una concesión, ya mire, pues póngala en otro lado es mi opinión, que haya bares dentro de los puertos, sí pero en un sitio que no interfiera con lo otro, por ejemplo, eso es lo que me quería referir.

¿Habría que adaptar los puertos? Sí, yo pues no sé si lo he dicho antes, si no lo digo el otro día he ido al puerto de Pasajes para entrar en el puerto de Pasajes tienes que estar o sea, no entras, vas al puerto de Avilés y no entras, vas al puerto de Coruña y no entras, sea yo no digo que no entremos, vamos a buscar una manera o, por ejemplo, yo tengo el puerto que más conozco, que es el puerto de Laredo, pues hay una manera de ver todo, sin estar encima del pescador, o sea, sin estar a medio metro del pescador porque tenemos un magnífico espigón, que se puede observar lo que está pasando sin interferir en la labor de los pescadores.

Sr. De la Gándara, sé que existe todas esas leyes, yo tampoco, igual no lo he sabido explicar, podíamos haber, digo yo que no soy nadie, podíamos haber puesto aquí la ley, pues eso, pues en la ordenación de espacios estaremos a lo dispuesto en la ley, díganme ustedes dónde tengo que mirar, a lo dispuesto en la ley de Puertos de Cantabria, barra no sé del año tal.

Entonces, eso es lo que yo, está todo muy disperso, o sea, es cierto que Cantabria tiene la ley de Puertos la tengo aquí, es la Ley 5/2004, de Puertos de Cantabria, antes he dicho el 2006, perdón, es del 2004, que está en el formato antiguo de BOC lo cual quiere decir que es bastante, que tiene 22 años, lo haya un plan de puertos que desarrolla esta ley, que existe, y yo, como patrón mayor de la cofradía de Laredo, se me llamó para actualizar y las necesidades que teníamos el sector pesquero, cosa que agradezco, porque es la única vez que me habían llamado, es decir, las necesidades que yo, como como patrón mayor de la cofradía, creía que hacía falta en el puerto pesquero, que todo la mayoría de las cosas que he dicho aquí, de accesos y todo esto ya lo dije allí en su momento, en el ámbito solamente del puerto de Laredo, pero el artículo 4 dice, y la capacidad de las zonas de atraque de las embarcaciones, y eso es todo lo que dice esta ley de las ordenaciones, no hay, no hay más.

Sé que tenemos toda todas las leyes, no me refería, no me refería a concesiones yo no estaba, estaba hablando más del tema de gestión de ordenación, no de concesiones, eso está claro la ley la tengo claro las tasas, la policía del puerto, todo eso como bueno al final soy el presidente de Federación, de Cofradías y, como soy patrón mayor de cofradías, que ahora no lo soy, pues se los problemas que tenemos, los patrones mayores de las cofradías a la hora de intentar regular en un puerto donde no tienes competencias, porque yo no tengo una cofradía con competencia en el puerto, lo que pasa en el puerto y gracias y gracias a Dios vivimos un éxito en los puertos de Cantabria, en el sector pesquero, bueno, pues estamos viviendo un año en el caso del cerco, sobre todo la costera de la anchoa, puede haber en el puerto de Santoña poder 80 barcos en un día y en Laredo puede haber 40, de hecho, somos vamos la primera por desembarco de anchoas, somos la primera región de España con bastante diferencia de la segunda.

Yo lo que lo que estaba diciendo no se echaba un poco en falta eso que ¿Dónde tengo que mirar o de quién depende? No sé, por ahí iba, pero qué leyes hay sí, y muchas veces, demasiadas ese es el mayor problema que hay, demasiadas leyes a veces es mi opinión como ciudadano, como presidente de Federación de Cofradías de Cantabria yo sé la lo que hay, sé que tengo la ley de Pesca porque todo esto que estoy diciendo no tiene nada que ver con la Consejería de Pesca, tiene que ver con la Consejería de Fomento, o sea, quiero decir, porque la concesión de la lonja sí que nos da la, bueno no, me parece que nos la da Fomento también, no me acuerdo, porque sí que tenemos que solicitar, en el puerto sí, en Laredo tenemos que solicitar a Fomento para poner una caseta de rederas, el problema que los puertos, pues cada día necesita, es el caso de los pesqueros necesitamos más y me alegra saber, me alegra saber, porque lo veo con los ojos también que, también el sector del transporte de pasajeros con fines turísticos necesita mejores embarques o sea, tiene.

Y lo que ha dicho el Sr. Zuloaga yo lo corroboro; Laredo, porque sé dónde enmarca el barco de pasajeros, en el caso de Laredo no tenemos ningún problema porque enmarcan el puerto antiguo y nosotros estamos en el puerto nuevo, y los recreativos estamos en el medio, digamos que mientras el problema sería si quisiéramos llevar al transporte turístico al puerto nuevo de Laredo, que al principio o más o menos se quiso hacer pero bueno, al final las protestas hizo que se llevase a otro lado, pero sí que es cierto que es importante el transporte de, sobre todo en la zona oriental de Cantabria, Laredo, Santoña, la ría de Colindres, todo eso hay un servicio de transporte de turistas muy, muy, muy importante, además, se ha puesto muy de moda el faro del Caballo y digo oye, pues es una cosa estupenda, y yo que tengan yo desde mi responsabilidad que ellos tengan las mismas oportunidades y medios que se nos han puesto a los pescadores porque yo tengo que reconocer que a lo largo de todas estas legislaturas el compromiso de todos los gobiernos que ha habido en Cantabria con el sector pesquero, o sea, creo que se ha hecho un esfuerzo muy importante en todas las legislaturas yo por

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 163

10 de marzo de 2026

Página 2827

lo menos he conocido tres y sé que en el caso del sector pesquero hemos tenido mucho apoyo y mucha inversión, de lo cual agradezco siempre pedimos más porque los pescadores somos de pedir mucho, pero, bueno, eso es lo que tenía que decir.

Muchas gracias.

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

Sr. Álvaro tiene la palabra.

EL SR. ÁLVARO APEZTEGUÍA: Vale, bueno, aprendo mucho escuchando porque realmente el medio marino para el geoparque siempre lo vemos, acostumbrado casi a verlo desde tierra, normalmente cuando hacemos todo tipo de actividades, lo que cuando se decidió incluir un área marina dentro del territorio del geoparque teníamos áreas protegidas, las cepas que tenemos en el territorio del geoparque, y se decidió hacer que incluyera todo, el fin principal, era la puesta en valor de ese patrimonio, principalmente geológico desde el mar, apoyado en pequeñas empresas que hacían actividades, y nuestra idea siempre ha sido colaborar y ayudar a esas pequeñas empresas, que son quienes un poco huyen de esa masificación que hay en la costa, y es una oportunidad para el geoparque, para potenciar esas actividades de ecoturismo.

Está claro que los puntos de partida donde se recogen pasajeros, como él citaba son tenemos puerto de Suances, que hace que haya una pequeña empresa que hace paseos de un lado al otro de la ría, pero principalmente los que los que hacen este tipo de actividades se concentran en la bahía de Santander, dos compañías con las que colaboramos.

La idea principal es siempre buscar la seguridad, lo que he citado y es que la ley existe y la seguridad ante los visitantes y también dar esa calidad de las salidas, porque todos hemos viajado y a veces vemos como es el número el número porque si de salir tantas veces o de meter a tanta gente por el hecho de aprovechar esa presión turística que tenemos, yo creo que desde nuestro punto de vista es hacia dónde vamos hacia lo contrario, buscar esa exclusividad y por eso apoyamos principalmente a esas pequeñas empresas, que son las que también venimos un poco a representar, buscando esa sostenibilidad clara.

Hay ideas de, pues la Maruca, de no estar dividido como en sectores, a los que salen por la bahía, los que salen frente a la costa de Suances pero el resto, claro, es un territorio inaccesible para el tamaño de los barcos que hacen estas actividades, casi por el propio tamaño, no llegan desde la bahía hasta Suances ni desde Suances hasta la bahía casi entre ellas colaboran para ir repartiéndose el territorio y que haya esa mejor gestión.

Por eso nuestra posición siempre va a ser colaborar con esas pequeñas empresas y facilitar toda la información que podamos para para mejorar esa gestión.

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

Si los grupos desean hacer uso del turno de duplica.

¿Sr. Blanco? Grupo VOX.

EL SR. BLANCO TORCAL: Dar las gracias a los comparecientes que hemos solicitado.

Gracias.

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

¿Sr. Zuloaga? Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Agradecer a los comparecientes sus palabras, el trabajo que han hecho para desgranar la ley y, por supuesto, ofrecerles el Grupo Parlamentario Socialista para canalizar cualquier enmienda que quieran plantear al texto legislativo.

Muchas gracias.

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

¿Sr. López Estrada? Grupo Regionalista.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Gracias a ambos comparecientes.

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

¿Sr. de la Gándara? Grupo Popular.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Presencia, porque todo es bienvenido porque es un análisis que nos viene bien.

Le quiero decir que es más bien desarrollo reglamentario y verdaderamente la gestión diaria de las consejerías es verdad no es tanto, pero estamos haciendo un marco legislativo que nos permita después exigir lo que usted está pidiendo.

De todas formas, le agradecemos la presencia a ambos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muy bien, pues reitero la, el agradecimiento a los comparecientes por su buena disposición a comparecer, por su tiempo, por sus aportaciones, que, sin duda, serán tenidas en cuenta.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las diez horas y cuarenta minutos)