

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

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

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días. Bienvenidos a la comisión de Fomento, Vivienda Ordenación del Territorio y Medio Ambiente reunida en fecha de hoy, 24 de marzo de 2026. Como digo, bienvenidos, y especialmente a quien aquí hoy comparece, don Andrés Ortega, director de la Escuela Técnica Superior de Náutica.

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

Único.- Comparecencias de la presidenta del Consejo Económico y Social de Cantabria (CESCAN) y del director de la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad de Cantabria, para informar el Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

Comparecencias de la presidenta del Consejo Económico y Social de Cantabria y el director de la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad 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 Carmen Sánchez Morán, presidenta del CES; y don Andrés Ortega Piris, director de la Escuela Técnica Superior de Náutica de la Universidad de Cantabria, por un tiempo máximo de 15 minutos cada uno.

Por tanto, don Andrés tiene la palabra cuando quiera para iniciar su exposición.

EL SR. ORTEGA PIRIS: Pues lo primero, muchísimas gracias por invitarme a esta comparecencia. Nosotros desde la escuela náutica, Evidentemente, no somos juristas y nos dedicamos a hacer normativa, pero sí lo que hacemos es enseñar esa normativa en las distintas titulaciones ¿No?

Bien, una vez recibido, pues la invitación a esta comparecencia, junto con, junto con el proyecto de texto legal que aquí se está debatiendo, pues reunidos con los profesores de derecho de la escuela, junto con la dirección. Bueno, pues hicimos una lectura intentando poder hacer algún tipo de aportación y son las que aquí pues les voy a comentar ahora mismo.

Empezamos, bueno, pues viendo que el proyecto de ley, pues esta vía establecía este marco jurídico propio para la comunidad de Cantabria, ¿no?, sobre lo que es el transporte marítimo, sustituyendo, pues a la aplicación de la norma estatal. Vemos que la estructura y el contenido, bueno, pues se organizaba en capítulos que regulan tanto el objeto como el ámbito, el registro de empresas, el control administrativo y los derechos del usuario del transporte y el régimen sancionador. En ellos sí destacamos la creación de un registro de empresas, que entendemos que actualmente no existe, para el transporte del transporte marítimo y luego la regulación de una declaración responsable.

Como valoración general, podríamos decir que nos parecía una ley coherente, completa y adecuada para ordenar el sector. Asimismo, entendemos que refuerza la seguridad jurídica, la protección de los usuarios y la supervisión administrativa.

Bien, dentro de este marco, pues entendemos que podemos hacer algunas aportaciones en el sentido, pues de que echamos en falta algunas cuestiones que hoy en día están, pues como muy bueno, no muy de moda, sino a bueno, esta, son conceptos que estamos manejando en todos los ámbitos, como es, por ejemplo, el concepto de la sostenibilidad, de la transición energética, de la accesibilidad, la digitalización. Son unos conceptos que en algunos de ellos sí que están levemente, citados en la norma, pero que entendemos que se podría hacer una serie de aportaciones en este sentido, que son las que les voy a comentar a continuación.

La primera cuestión que queríamos resaltar era el tema de la sostenibilidad y la transición energética marítima. El proyecto menciona la protección del medio ambiente, pero no establece obligaciones concretas de las empresas concesionarias, se entiende, o de las empresas que estén en el registro. Dado que Cantabria posee, zonas especialmente sensibles, como la bahía de Santander o las marismas de Santoña, Joyel, etcétera, entendemos que la sostenibilidad debería ocupar un lugar más central, más destacado en esta norma. Para ello podríamos aportar, pues algunas ideas en las que, bueno, estableceríamos, por ejemplo, establecer requisitos mínimos de eficiencia energética para las embarcaciones que operen de forma regular. Casualmente, después de hablar esto en la prensa, pues ha parecido que hay una empresa en concreto que va a dar un servicio regular en la bahía de Santander, y que sí está apostando por este tipo de embarcaciones ¿no?

También, pues en la misma línea, en la incentivación, o a incentivar el uso de embarcaciones eléctricas híbridas o de bajas emisiones. Regular la gestión de los residuos a bordo. Eso es un tema que, bueno, está internacionalmente regulado por el Convenio MARPOL, es el que utilizamos en Marina Mercante. Pero yo creo que se podría incluir en la normativa y crear zonas de navegación restringida para proteger, pues, ciertos hábitats vulnerables, como decía, de estas zonas tan frágiles medioambientalmente hablando.

Al hilo de, de esta, de este punto de la sostenibilidad y transición energética se podría añadir también, tengo aquí la anotación, la protección del patrimonio natural, ya que Cantabria posee un patrimonio marítimo natural de alto valor, como ya les he expresado y, por ejemplo, pues declarar zonas de navegación limitada en estas áreas tan sensibles.

Regular actividades que estén vinculadas al transporte como puede ser que lo están haciendo ya muchas comunidades autónomas ofreciendo pues la, el avistamiento de fauna marina salvaje, bueno, pues en muchos casos pues interrumpiendo sus flujos migratorios naturales, ¿no? debido pues al exceso de visitas y de embarcaciones que se interponen en estos flujos.

También aportaríamos otro tema importante, sobre todo, aquí no es tanto, pero en la zona de Baleares eso ya se ha visto que sí es la delimitación de las zonas de fondeo para las embarcaciones de recreo. Los fondeos evidentemente pues son necesarios, pero también son perjudiciales y son bastante nocivos en zonas sensibles ¿no? como se ha visto con la posidonia en el Mediterráneo.

Bueno, con esto lo que intentamos un poco es alinear la ley con la conservación del entorno y el turismo sostenible. También queríamos comentar, pues, que legislar en esta dirección reforzaría en cierto modo la coherencia con las políticas europeas, no como es el Pacto Verde o el Fit for 55 todos estos convenios pues que van encaminados a la descarbonización del sector en el 2050.

Hablábamos también de la accesibilidad y abordaremos un poco por una, una redacción en la que la accesibilidad estuviera más detallada. El texto reconoce el derecho a la accesibilidad como un derecho de los usuarios, pero no define ni los estándares ni los mecanismos de control de esta accesibilidad. Por ello, recomendaríamos, pues, establecer unos requisitos técnicos mínimos para embarcaciones y puntos de embarque. Para las terminales de los grandes buques de pasaje ya hay una normativa en la que se establece como tiene que ser la accesibilidad de personas con movilidad reducida, etcétera.

También obligaríamos a las empresas a disponer de estos protocolos de asistencia a personas con movilidad reducida. Bueno, pues yo estoy pensando y cuando estábamos hablando de esto, se me venía a la cabeza, bueno, pues Las Reginas no embarcaciones de este tipo en los que las, las personas con movilidad reducida, pues realmente tienen difícil el embarque y desembarque. Incluso también se ha apuntado la posibilidad de poder crear un sello autonómico de accesibilidad marítima. Que las compañías tengan ese sello, cuando cumplan con unos requisitos idóneos para poder facilitar este tipo de acceso a sus embarcaciones.

Con ello entendemos que se puede garantizar la igualdad de acceso y evitar, pues, interpretaciones laxas por parte de las empresas.

En cuanto a la digitalización, que era otro de los puntos que también hemos echado un poco en falta, pues la digitalización es la clave en la gestión moderna del transporte, pero la ley no hace ninguna mención al tema de digitalización, cuando ya en todo lo que es el transporte marítimo sobre todo de, bueno, iba a decir sobre todo de pasajeros, evidentemente, de pasajeros y de mercancías La digitalización está, bueno, pues a la orden, absolutamente todo el transporte y a toda la gestión del transporte está digitalizado; incluso los propios barcos.

Entonces podríamos presentar como posibles mejoras, por ejemplo, la implantación del billete electrónico y los sistemas de reserva digitales para este tipo de embarcaciones de pasaje. También dispositivos que pudieran proporcionar información en tiempo real sobre los horarios, ocupación de las embarcaciones, tipo de incidencias que pudiera haber por mal tiempo, etc., o lo que fuera o los, los retrasos que esté acumulando el horario sobre los horarios establecidos. Esto es esta habilidad de copiado al resto de los sistemas de transporte, o sea, del ferrocarril, de los aviones de todo eso esto ya lo tienen creado.

Y también si es importante, aunque en las embarcaciones de pasaje se está haciendo en los grandes cruceros y tal, tener un registro digital de los de los pasajeros que haya a bordo para que en caso de emergencia pues se sepa exactamente quiénes son las personas que están a bordo y poder hacer con distintos medios electrónicos, recuentos de pasaje casi instantáneos.

También hemos comentado otro, otro punto de otra posible mejora la regulación específica del, en el transporte turístico. El transporte turístico, pues estamos viendo que año a año tiene un peso creciente en Cantabria ¿No? Y, sobre todo, este transporte está afectando a zonas muy sensibles medioambientalmente, no como decíamos, en la bahía de Santoña, Laredo, la bahía de Santander, la zona de San Vicente de la Barquera, pues con ello, pues la ley no, no, trata de

forma genérica, ¿no? lo que es el transporte turístico. Nosotros propondríamos establecer límites de capacidad en zonas de alta sensibilidad medioambiental, como las citadas anteriormente.

Regular también el impacto acústico y visual de las embarcaciones, quién no ha visto cómo se pone el puntal de Somo los domingos y en verano con miles de embarcaciones allí que, bueno, pues no es que sea lo más agradable, turísticamente atractivo, no, y luego, pues el impacto acústico, pues hay muchísimos estudios actualmente en los que usted se determina el impacto acústico de las élites y de los motores de los barcos y cómo afectan a la fauna, a la fauna marina.

Y también se podría exigir una formación específica para las tripulaciones en estas rutas interpretativas ¿no? que sea personal lo mismo que a los guías turísticos, se les exige tener una formación para realizar su trabajo en cuevas en museos, etcétera, pues también para este tipo de embarcaciones turísticas, que hubiera un personal especializado, no solo, en temas marítimos, medioambientales y de navegación que nos quieren. Con esto, pues lo que se pretende es un poco evitar la saturación también en lugares sensibles.

Luego habíamos tocado un tema, pero no estamos muy seguros, si el tema de la seguridad marítima, que es competencia de la Administración del Estado, está, entra dentro de la normativa, porque el tema de seguridad que lo llevaba bueno, pues la Dirección General de la Marina Mercante eso no entra aquí. Entonces, nada., no digo nada de eso.

Y, por último, también comentábamos un poco el tema de la ordenación de los puntos de atraques y de la capacidad portuaria, porque entendemos que, bueno, que en Santander si hay puerto, hay sitios en donde no habría inconvenientes en hacer nuevos pantalanes o en tal, pero luego hay otras zonas en los que estaría más complicado la construcción, o sea, zonas, puertos en los que estaría más complicado. Por eso la ley vemos que no desarrolla criterios de ordenación del tema de los atraques de los barcos. Para ello podríamos proponer, pues establecer criterios de prioridad de atraques, como servicios esenciales, servicios regulares o regular la asignación de amarres en puertos, que ya están saturados. Y, por último, pues, crear un plan autonómico de ordenación de atraques no hará bueno, pues todo el mundo que tiene una embarcación, pues es consciente de los problemas que hay en todos los puertos deportivos, para, sobre todo las zonas, aquí en la bahía, está todo saturado ¿no? Pues bueno.

Bueno, pues ya voy acabando, y como conclusión, pues simplemente volver a decir que las estas ideas que hemos propuesto, pues intentamos o entendemos que podrían reforzar notablemente la modernidad, la eficacia y la sostenibilidad de esta ley y, a la vez, permitiría adaptar el transporte marítimo cántabro a los retos ambientales actuales, mejorar la experiencia y la seguridad de los usuarios, ordenar de forma más eficiente la actividad portuaria y proteger el patrimonio natural y cultural de la región.

En este último punto, el patrimonio cultural submarino, ello creo que se le podría hacer alguna referencia a esta normativa, porque también puede verse dañado, pues por una actividad no controlada.

Y como conclusión general, pues nos parece que, como les decía al principio, que el proyecto es sólido y que puede ampliarse y con competencias modernas relacionadas con la sostenibilidad, la digitalización y la protección ambiental.

Pues esto es lo que hemos preparado desde la escuela náutica.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias, doctor Ortega, a continuación, si es tan amable, llamamos a esta mesa a doña Carmen Sánchez Morán para que inicie cuando desee su comparecencia.

LA SRA. SÁNCHEZ MORÁN: Pues buenos días a todos. Muchas gracias por invitarme, como siempre digo, en nombre del CESCAN.

Y en cuanto a este proyecto ya el CESCAN emitió informe es el dictamen 3 del año pasado, el del 25 se aprobó por unanimidad en la sesión del pleno del CESCAN del 19 de junio de 2025. Por lo tanto, obrará a disposición de todos los presentes. Emitimos el informe, eso sí, sobre el anteproyecto, como establece la ley 8/2018, que no regula.

Y, como hacemos en todos los informes, quisimos dejar constancia de dos extremos relevantes, a nuestro juicio. En primer lugar, señalábamos la imposibilidad de cumplir con los plazos legales de emisión, por insuficiencia de los medios humanos y materiales que tenemos en nuestro organismo, y en segundo término, recordamos y recomendamos que en el texto legal se deje incorporado una fórmula expresa que haga constar que la ley ha sido elaborada, oyendo al Consejo Económico y Social de Cantabria que, como saben, es preceptivo, aunque en nuestro dictamen, no se discutido vinculante y además siempre se nos solicita, por supuesto, como preceptivo que es.

Desde esta base institucional, desde el organismo que presido, el dictamen desarrolla una valoración técnicamente favorable al anteproyecto, aunque condicionada a la introducción de varias correcciones. Perdona, acabo de pasar por un gran resfriado. No sé si está esto encendido ¿no? supongo vale Gracias. Gracias digo que, aunque condicionada a la introducción de varias correcciones de técnica normativa y de coherencia con la legislación vigente, como siempre analizamos y comparamos.

La valoración, en la valoración general del proyecto, la apreciación inicial del CESCAN es positiva. Destacamos por una parte la buena estructura sistemática del anteproyecto y su adecuación general tanto al reparto constitucional de competencias como a los objetivos perseguidos por el prelegislador, y subrayamos dos finalidades del texto que merecen, una valoración netamente favorable a nuestro juicio. La primera es el reconocimiento del principio de libre prestación de servicios en el transporte marítimo inspirado en el régimen europeo del cabotaje marítimo, combinado con la protección preferente de los derechos de las personas consumidoras y usuarias. El Consejo considera acertado que el anteproyecto no identifique liberalización con desregulación y que conecte el funcionamiento del sector con exigencias de adecuada organización, defensa de los usuarios y preservación del medio ambiente.

Y la segunda finalidad que destacamos en el informe es la previsión de un sistema alternativo de resolución de controversias para las personas usuarias que tengan la condición de consumidores y usuarios, con incorporación del arbitraje de transportes a los conflictos que puedan surgir en este ámbito. No obstante, en el dictamen advertíamos en este punto de la conveniencia de mencionar expresamente los artículos 37 y 38 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los que más tarde remite la disposición final primera del propio anteproyecto y destacamos siete extremos de la ley ahora voy a hacer especial referencia a ello, pero esto es un resumen lógicamente del informe que emitimos.

En primer lugar, en la modulación de la libre prestación de servicios. El informe dedica una de sus observaciones principales, el artículo 4 del anteproyecto, que proclama la libertad de prestación en el cabotaje en aguas interiores de Cantabria, pero permiten modularla mediante las medidas y obligaciones que sean necesarias para asegurar la suficiencia del transporte en la protección del ecosistema marino y la capacidad de las zonas de atraque. Se ha referido al interlocutor que me ha precedido un poco también a estos extremos.

El CESCAN considera problemática esa formulación porque se apoya en conceptos jurídicos indeterminados y excesivamente abiertos. A juicio de nuestro organismo, expresiones como las medidas que sean necesarias o las obligaciones que resulten necesarias, otorgan a la Administración un margen poco definido para restringir la libertad de prestación ni generan inseguridad jurídica para los operadores profesionales.

El dictamen entiende que, tratándose del ejercicio de potestades administrativas, la norma debería concretar con mayor precisión el instrumento normativo a través del cual el Consejo de Gobierno podrá establecer esas limitaciones.

La crítica no se dirige, por tanto, contra la posibilidad de ordenar o modular la actividad, sino contra la indeterminación de la técnica empleada. El Consejo acepta la compatibilidad entre el nivel de prestación, ordenación pública del servicio, protección ambiental, pero insiste en que dicha compatibilidad debe articularse con fórmulas normativas más precisas y previsible.

En segundo lugar, quiero destacar el registro autonómico y la declaración responsable. En relación con el artículo 7.2, el dictamen valora favorablemente la opción de exigir la inscripción obligatoria en el registro de empresas de transporte marítimo de Cantabria, a través de una declaración responsable previa. El Consejo aprecia positivamente que el esquema elegido se alinea con la simplificación administrativa; el operador declara que cumplen los requisitos legales que dispone de la documentación acreditativa y que la pondrá a disposición de la Administración cuando sea requerida.

Sin embargo, el informe entiende que esta previsión resulta incompleta desde el punto de vista técnico, pues no regula con detalle el contenido de la declaración responsable ni la forma de su presentación. Dado el peso jurídico de este instrumento para el acceso y permanencia en la actividad, el CESCAN reclama una regulación más precisa de sus extremos esenciales.

El análisis se vuelve especialmente crítico respecto de los apartados 5 y 6 del mismo artículo 7, relativos a la posibilidad de recabar documentos ya presentados por el interesado ante cualquier administración pública. Démonos cuenta, como acabo de decir, que nosotros informamos sobre el anteproyecto, nosotros decíamos ayer, por ejemplo, el artículo 6 debía suprimirse, y en el proyecto hemos visto que aunque no se han atendido otras recomendaciones del CESCAN afortunadamente se suprime esta cláusula que permitía la Administración volver a solicitar la documentación ya presentada ante otra administración, lo que desde luego nos parece muy conveniente y felicitamos por esa modificación.

En tercer lugar, quiero destacar el cese de la actividad profesional. El artículo 10 del anteproyecto regulan las causas que determinan la imposibilidad legal de continuar la actividad del transporte marítimo en la resolución administrativa de cese. El CESCAN estima que la redacción necesita una importante depuración conceptual desde el punto de vista jurídico.

En cuanto a las causas, considera poco útil la referencia al cese de la actividad empresarial como hecho que determina la imposibilidad legal de continuar realizando la actividad, además, objeta la expresión "extinción de la personalidad de la empresa", porque desde el punto de vista jurídico en la personalidad corresponde al empresario y no a la empresa, que es una actividad económica y no un sujeto de derechos y obligaciones.

El dictamen desarrolla en este punto una explicación extensa de la noción jurídica -que no voy a repetir aquí- de empresario diferenciando la del concepto económico, para recordar que los derechos y obligaciones derivados de la actividad corresponden a la persona física o jurídica que la ejerce en nombre propio.

Y sobre lo dispuesto en la letra b) estima que existe confusión en los conceptos relativos a la desaparición jurídica de una sociedad mercantil que pasan normalmente por tres momentos diferenciados: Disolución, liquidación y extinción. Insisto en que estas figuras no pueden confundirse en el texto legal y realmente se confunden un poco.

Finalmente, el consejo reprocha en el apartado 2 que menciona la posibilidad de acordar el cese a instancia del órgano autonómico competente sin especificar en qué supuestos o procedimientos concretos puede producirse esa decisión. Recomienda, en consecuencia, detallar las situaciones habilitantes para evitar indeterminación y reforzar la seguridad jurídica.

El cuarto punto que quiero tratar es en las hojas de reclamación y los documentos de control. El artículo 12, dedicado a los documentos de control recibe una crítica intensa por nuestra parte, en lo relativo a las hojas de reclamaciones. El dictamen parte de una idea central, desde la perspectiva del derecho de consumo las hojas de reclamaciones no constituyen un simple trámite, sino una pieza fundamental de acceso a la justicia para un colectivo amplio de consumidores, porque garantizan el conocimiento efectivo de la reclamación por la administración competente y el inicio de las actuaciones administrativas correspondientes.

Por ello, el CESCAN entiende que el anteproyecto no debe reproducir de forma imprecisa el régimen ya previsto en el Decreto 21/2021 de Cantabria, por el que se regulan las hojas de reclamaciones, y está regulado por ese decreto. El apartado 1 del artículo 12, reitera al mandato de exhibición del cartel y de disponibilidad de hojas de reclamaciones, pero con menor precisión que la norma reglamentaria autonómica. El apartado 2 es aún más problemático porque el consejo lo considera contradictorio con este decreto al que acabo de referirme, con el 21/21, es reductor del nivel de protección de los consumidores. Además, estiman confusa en la referencia a que la empresa notificar al reclamante la resolución que se adopte sin precisar quién la dicta ni cómo encaja esa comunicación en el procedimiento administrativo.

La recomendación del dictamen es clara, suprimir o ajustar los apartados 1 y 2 mantener el contenido del apartado 3 como remisión al Decreto 21/2021, junto con el apartado cuarto, que se añade una precisión útil al exigir que las hojas de reclamaciones y demás documentos de control estén disponibles a bordo o en los establecimientos en tierra y se exhiban a requerimiento de la inspección. El informe añade una observación complementaria de coherencia interna en este punto, el artículo 27 atribuye a la dirección general competente en transportes marítimos la potestad sancionadora, mientras que el artículo 12. 2, habla de remitir reclamaciones a la Administración competente en materia de consumo, turismo, transporte. El Consejo pide aclarar este punto para evitar confusión, remisiones en cascada entre organismos y un eventual perjuicio para los derechos de las personas consumidoras.

En quinto lugar, quiero tratar la definición de persona usuaria. El artículo 15 define, como personas usuarias de los servicios de transporte marítimo, a las personas físicas o jurídicas que demanden o utilicen dichos servicios. El CESCAN considera que esa formulación requiere una revisión, una revisión profunda para adaptarse correctamente a la legislación especial de consumidores y usuarios -perdón, otra vez-

La objeción principal se refiere a la alusión genérica a las personas jurídicas. El dictamen recuerda que, conforme al texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y a la ley de Cantabria 1/2006, solo tienen esa condición las personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica que actúan sin ánimo de lucro y en un ámbito ajeno a una actividad comercial o empresarial. En cambio, las personas jurídicas que operan con ánimo de lucro en el ejercicio de una actividad profesional quedan fuera del concepto legal de consumidor, también las sociedades de capital por razón de su propia forma mercantil, tienen siempre la condición jurídica de empresarios.

Desde esta premisa, el Consejo recomienda alinear el texto con la normativa estatal y autonómica de consumo y con los conceptos esenciales del derecho de sociedades. Añade, además que no se comprende bien la exclusión del transporte de mercancías de la definición relevante del anteproyecto, porque el cargador puede ser consumidor o usuario cuando contrata el transporte con un propósito ajeno a su actividad profesional. Asimismo, el informe de apreciación, falta de ajuste del artículo 21 de los artículos 6 y 7 del Decreto 21/21, lo que puede traducirse en una menor protección jurídica para los consumidores.

El sexto extremo se refiere a la resolución alternativa de controversias y arbitraje. La disposición adicional primera del anteproyecto, regula la resolución alternativa de conflictos con los usuarios y prevé además una presunción de adhesión de la empresa prestador en la Junta Arbitral de Transporte de Cantabria para reclamaciones económicas de cuantía no superior a 15.000 euros, salvo manifestación en contrario antes del inicio de la prestación. El CESCAN formula varias precisiones de fondo, en primer lugar, propone sustituir el término conflicto por controversia en consonancia con la terminología de la ley orgánica 1/2025, como saben, de Medidas en Materia de Eficiencia del Servicio Público de Justicia.

En segundo término, advierte que la contraposición entre órganos jurisdiccionales y otros sistemas alternativos de resolución no está bien formulada, porque el arbitraje de consumo presenta, a juicio del CES, un carácter jurisdiccional extrajudicial, concluye mediante un laudo definitivo vinculante ejecutivo y con eficacia de cosa juzgada.

El dictamen añade que la posibilidad de acudir a la Junta Arbitral de Consumo de Cantabria no depende siempre de una adhesión previo del empresario, conforme al reglamento del sistema arbitral de consumo de 2024 si el consumidor presenta la solicitud y no existe convenio arbitral previo debe darse traslado al empresario para que acepte o rechace el arbitraje en un plazo de 10 días hábiles. Si lo acepta o propone una solución conciliatoria aceptada por el reclamante se perfecciona el convenio arbitral y puede iniciarse el procedimiento. Incluso se apunta que esa solicitud puede operar como requisitos de procedibilidad a los efectos de la Ley orgánica 1/2025.

En cuanto a la presunción de sometimiento a la Junta Arbitral de Transportes, el Consejo observa que el segundo párrafo de la disposición reproduce con ligeras variaciones la técnica presuntiva ya establecida en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, por ello considera que ese inciso podría suprimirse o sustituirse por una remisión genérica al sistema arbitral de transporte.

El séptimo punto que quería tratar se refiere a las competencias concurrentes entre la Junta Arbitral de Transporte y la Junta Arbitral de Consumo. La disposición final primera, que modifica el artículo 8. 2 de la ley de Cantabria, 1/2014, de Transporte de Viajeros por Carretera, es objeto de una observación específica. El anteproyecto remite al arbitraje de la Junta Arbitral de Transporte de Cantabria para los servicios de transporte regulados por esa ley y para las controversias entre usuarios y empresas del transporte marítimo-fluvial, desarrollado en el ámbito competencial de Cantabria. El CESCAN entiende que esa redacción es incompleta porque no menciona expresamente a la Junta Arbitral de Consumo de Cantabria, pese a que la disposición adicional primera alude en plural a distintos sistemas alternativos de resolución. El dictamen sostiene que ambas juntas tienen alternativas de resolución. Perdón, el dictamen sostiene que ambas juntas tienen competencias concurrentes respecto de las reclamaciones de consumidores en materia de transporte. La Junta Arbitral de transporte cuenta con la ventaja de la presunción legal de sometimiento en determinados casos, mientras que la junta arbitral de consumo es competente por razón de la residencia habitual del consumidor en los términos previstos por la normativa estatal.

Lejos de ver aquí una incompatibilidad, el Consejo considera que la concurrencia de competencias, amplía las acción, las opciones que tiene el consumidor de acceso a la justicia para todos los usuarios y que debe resolverse mediante el *ius eligendi* y del consumidor, por ello, recomienda añadida a la reforma del artículo 8 una referencia expresa a las competencias de la Junta Arbitral de Consumo de Cantabria, derivadas del reglamento del sistema arbitral de consumo del 2024, dejando a salvo ese cauce, junto al arbitraje de transportes.

En conclusión, la conclusión final del CESCAN es favorable al anteproyecto, como he dicho al inicio, no propone su rechazo sino su mejora. El sentido global del informe es que el texto proyectado parte de una orientación adecuada ordena un sector liberalizado, sin renunciar a la protección de los usuarios, incorpora preocupaciones ambientales y abre vías de resolución extrajudicial de controversias. Sin embargo, considera imprescindible depurar la técnica normativa, ajustar determinados conceptos jurídicos y evitar contradicciones con la legislación administrativa y de consumo ya vigente.

En consecuencia, el Consejo informó favorablemente el anteproyecto de ley y en la parte que ha recogido, desde luego, el proyecto ya no tenemos nada que decir de la ley de ordenación del transporte marítima de Cantabria, sometido a consulta, pero condiciona esa valoración, a la introducción de las modificaciones pertinentes expuestas para adaptarlo a las recomendaciones generales y específicas que se contienen en el dictamen. El resumen del informe permite apreciar que sus objeciones no alteran la valoración del conjunto, aunque sí inciden en aspectos centrales de seguridad jurídica, simplificación administrativa, protección de consumidores y delimitación de competencias arbitrales.

Nada más y muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias a usted señora Sánchez Morán, como, como siempre.

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

EL SR. BLANCO TORCAL: En primer lugar, dar las gracias a los comparecientes y especialmente dar las gracias a doña Carmen Sánchez Morán; decía nada más y nada menos, porque su intervención, como siempre, es espectacular.

Ha hablado de muchísimos conceptos que no da tiempo sobre la marcha de analizarlos, por tanto, darles las gracias y cogemos el Diario de Sesiones, los analizaremos y estudiaremos, y todos aquellos que consideramos que sean oportunos –evidentemente– los, los incorporaremos como enmienda al texto. Por tanto, darle las gracias.

Y respecto de la comparecencia de D. Andrés Ortega Piris, director de la Escuela Técnica Superior de Náutica, sí quería hacer varias apreciaciones. Nos ha hablado usted de sostenibilidad y transición energética marina. Nos habla de

obligar a las empresas concesionarias, por ejemplo, a una serie de requisitos mínimos de eficiencia energética. Habría que especificar qué empresas, qué escala de empresas, si, por ejemplo, hablamos de las empresas, como Las Pedreñeras que van al Puntal, el beneficio de esas empresas y las posibles implicaciones que tendría aplicar una serie de exigencias energéticas, pues a lo mejor acabaríamos con el sector privado. Entonces tendríamos que analizar esas cuestiones.

Nos habla usted de incentivar el uso de barcos eléctricos, como si esto fueran los coches. Evidentemente los coches eléctricos se están incentivando, porque, insisto hay una red de carga que actualmente no existe, red de carga que para poderla impulsar pues, habría que contar o bien con la autoridad portuaria, con los terrenos de la autoridad portuaria o con los terrenos concesionales que, con los cuales no se puede contar, a priori, porque están fuera de la competencia de esta ley, por lo cual es difícil impulsar los barcos eléctricos si no tenemos capacidad de garantizar esas redes de carga.

Nos habla de regular la gestión de residuos a bordo es un problema sobre todo de las embarcaciones de pequeña eslora, dado que al menos en Santander no existe ningún punto de descarga. Así la normativa exige que existan varios depósitos para que luego se vaya a los puntos de descargas, o, sino que se salga al mar, no sé si esa una o dos millas para proceder a la descarga. La realidad es que el 80 por ciento de las embarcaciones no salen de la bahía de Santander y, sin embargo, en los puertos interiores no existen la red de descargas. Tal vez lo que habría que hacer es hacer cumplir la ley y que esos puntos de descarga, que son de obligado existencia se construyan.

Nos habla usted de establecer zonas de navegación restrictiva. Nosotros estamos absolutamente en contra de que esta ley lo regule. Lo primero porque ya existen mecanismos, por ejemplo, hace unos meses a un amigo mío le han sancionado con una multa de 600 euros por ir en piragua por las marismas de Santoña, porque no era una persona federada y, por tanto, no podía ir por esas aguas, o sea, las posibilidades de regulación existen. Entendemos que esta ley no debería regular esas áreas de navegación. Corresponde a otras leyes.

Nos hablan de protección del patrimonio natural, el patrimonio natural hay que protegerlo, evidentemente, pero vuelve usted a hablar de las zonas de navegación limitada. Repito, no es objeto de esta ley.

Nos habla de regular las actividades de transporte como para visibilizar las aves migratorias, etcétera. Eso ya está regulado. Hay cantidad de barcos que se alquilan ni que salen a la mar a siete, ocho, diez, doce millas a ver las, las aves migratorias se llevan desarrollando esas actividades desde hace décadas y creo que no ha generado ningún problema. Lo que no se puede permitir es, porque se, se establezca un observatorio en costa que pueda afectar a la libre actividad marítima de los barcos que están en la visual de ese observatorio, que se ponga ese observatorio en otro sitio.

Nos habla de limitar las zonas de fondeo y se refiere a la posidonia, aquí no tenemos problemas de posidonia. Usted sabrá que los fondos de la bahía de Santander es arena, arena de playa; podemos la tierra y no hay ninguna afección a ningún al espacio natural. Otra cuestión es que nos metiéramos, por ejemplo en la ría de Cubas que ahí sí que hay zonas donde evidentemente la consistencia del suelo y los materiales de suelo son diferentes, pero usted se refería a la bahía de Santander y la bahía de Santander, es arena de playa, el fondo, no hay ningún problema donde se sitúa en los barcos y donde no salga la playa no se sitúa en los barcos porque no hay fondos suficientes, no hay calado suficiente, y cuando, cuando baja la marea, que aquí son muy vivas, pues se quedarían, digamos varados ¿no?

Nos hablan de accesibilidad, evidentemente es un derecho que hay que garantizar. Es complejo, porque los accesos a las embarcaciones de transporte de pasajeros evidentemente gran parte de ellas pertenecen a la autoridad portuaria. Deberíamos regular de alguna forma unas pequeñas bases, pero entiendo que es la capacidad de la autoridad portuaria quien tiene que regular esas cuestiones. Además, hay una cierta complejidad porque no estamos en el Mediterráneo y aquí la marea sube y baja muchos metros y, de hecho, cuando accedes a La Pedreñera, pues a veces accedes a la cota superior cuando la marea hasta alta, la cota superior, que es fácil hacer ese trasvase de personas en silla de ruedas, pero cuando las mareas son muy bajas pues es altamente complicado, habría que construir pantalanones flotantes, etcétera, que dependería de la Autoridad Portuaria, pero tenemos de alguna forma que garantizarlo, porque evidentemente es un derecho universal y hay que, y hay que garantizarlo.

Nos habla también de la digitalización de implementar el billete electrónico, dispositivos de información sobre tiempo real de retrasos y una situación de aforos, etcétera. Habría que, de alguna forma avanzar en esa cuestión. Entiendo que es importante incluso, fijese, cuando le hablaba de la protección del medio natural estudiar las diferentes capacidades de carga de los entornos naturales, igual que ocurre en las islas Cíes, en el momento que la capacidad de carga se ha sobrepasado, que el transporte no pueda seguir llevando a personas, es razonable y ocurre en todos los terrenos, en todas las zonas protegidas con transporte marítimo.

Nos hablaba también de transporte político, turístico. Limitar las capacidades de acceso en función de la capacidad de carga ya he hablado sobre ello. Nos habla de regular el impacto acústico y visual. Yo creo que son dos cuestiones muy diferentes. Una cosa es el impacto acústico en las zonas protegidas tenemos, por ejemplo, las zonas del río Cubas, donde la gente va como motos de aguas, saltándose la reglamentación de la velocidad, que se permite, de la misma manera que se salta en la bahía de Santander por motos de agua y por embarcaciones, evidentemente, generando una afección acústica importante, de un espacio natural, que tiene que tener una cierta tranquilidad por el hábitat, ¿no? que existe. Pero otra

cuestión es el impacto visual. Usted nos habla de la cantidad de embarcaciones que existen en el Puntal fondeadas. Bueno, yo le podría hablar de la cantidad de coches que existen en Somo está colindante y que también afecta mucho al impacto visual de la zona. Entonces, es muy difícil establecer por qué tenemos que regular una serie de embarcaciones en unos espacios que no están dañando, por ejemplo, el fondo marino que no están dañando el espacio natural de la misma manera que no lo regulamos con los coches cuando no están haciendo esas afecciones; o sea, yo entiendo que si es una zona protegida que estás hablando de la Ría Cubas, bueno, pues que haya una posible regulación, pero en aquellas zonas donde no se va a afectar al entorno natural entiendo que no es necesario. ¿Qué molesta? Pues yo tengo una embarcación y en verano no voy a El Puntal porque me molesta el ajetreo de gente, de la misma manera que me molesta la playa de Santander, donde tienen no tienes casi un metro para poner una sombrilla, pero no por eso vamos a bloquear o limitar el acceso a la playa de Santander o a cualquier otra playa.

Yo creo que tenemos que siempre garantizar la protección del medio natural y la libertad de las empresas, la libertad de las personas e intentar buscar los equilibrios y yo no soy partidario de limitar o de prohibir el acceso.

Y luego por otro lado, nos hablaba también de que la ley debería ordenar los criterios de atraques. Tenemos otros problemas, los criterios de ataques principalmente si estamos hablando a embarcaciones de los puertos pequeños interiores, son concesiones privadas con una serie de normativas entonces, que esta ley se introduzca una serie de criterios que sea de obligado cumplimiento para todas las concesiones privadas que están actualmente en nuestro pueblo, yo lo veo altamente difícil, independientemente todos los puertos, entidades de las concesiones privadas precisamente es donde tenemos los pantanones flotantes donde las embarcaciones de transportes no tienen ningún problema a la hora de que, por ejemplo las personas accesibles puedan entrar y salir, los problemas los tenemos los diques de piedra dependiente de la autoridad portuaria. Por tanto, yo creo que en los puertos no debemos, al menos en los puertos que son concesionarios, o deberíamos hacer esa regulación porque no es el objeto de esta ley.

Y poco más. Darle las gracias por las intervenciones.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias señor

Sr. Zuloaga, Grupo Socialista tiene la palabra.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muchas gracias presidente. Buenos días señorías y muchas gracias a ambos comparecientes por sus aportaciones.

Agradecer a Carmen Sánchez el trabajo que ha desarrollado y luego la responsabilidad que pone sobre los grupos a la hora de trabajar sobre el dictamen que el CESCAN ha elaborado para mejorar esta ley y en la cual trabajamos desde el Grupo Parlamentario Socialista en la labor de la elaboración de las enmiendas pertinentes a la tramitación de la ley.

Y en cuanto a la intervención del Doctor Ortega Piris, pues agradecerle la claridad con la que ha expuesto elementos fundamentales desde lo académico para mejorar esta ley. Es evidente que la regulación del transporte marítimo no puede dejar de lado las circunstancias ambientales y de sostenibilidad que requieren la Comunidad Autónoma de Cantabria, más aún con los episodios que venimos padeciendo año tras año de superación del exceso de volumen de muchos visitantes en lugares especialmente sensibles.

Por eso, atender a muchas de las reivindicaciones que desde la escuela náutica se están planteando hoy en el Parlamento de Cantabria creo que es fundamental para que los grupos entendamos las responsabilidades que tenemos a la hora de entender que esta ley de transporte marítimo sea una ley de transporte marítimo de Cantabria, y es que no hay que olvidar la especial sensibilidad de los espacios naturales sobre las que principalmente se desarrolla el transporte marítimo en Cantabria, ya sea a través de embarcaciones privadas o a través de embarcaciones colectivas, que transportan a visitantes, a viajeros, a lugares de especial valor o de especial sensibilidad.

Por eso creo que hoy usted ha puesto el dato en algunos aspectos especialmente relevantes, como ya hicieron también los ingenieros desde el IH. Y en este sentido sí que me gustaría preguntarle, quizá por falta de conocimiento por nuestra parte, esas herramientas digitales de control de las embarcaciones del control del pasaje ¿cómo pueden mejorar? Sobre todo llegado el caso y creo que la ley también debe abordarlo en la gestión de las emergencias, es decir, cómo controlar una situación compleja en el mar, con personas que no tienen por qué saber cómo actuar en el mar, que son las personas que están siendo transportadas, bien sea de forma privada o bien sea de forma colectiva, en una embarcación que se dedica a este tipo de servicios.

Creo que avanzar en digitalización puede poner esta ley en el contexto actual y garantizar la seguridad de las personas, de los viajeros y, evidentemente, también poner en buen lugar a las instituciones públicas de Cantabria.

En este sentido, también le quiero hacer una segunda pregunta para que haya una ampliación, ya lo planteó el IH el analizar la capacidad de carga de los espacios naturales especialmente sensibles, y hablaba de la duna de El Puntal, se hablaba de la Ría de Cubas, se hablaba de la zona de las marismas de Santoña y Joyel, se hablaba también del futuro más

que previsible, aumento de la llegada de visitantes por vía marítima en el entorno del geoparque de Costa Quebrada. Si considera que esa limitación que usted plantea para las zonas que deben ser navegables o no, y que nosotros estamos dispuestos a estudiar y avalar, debe contemplarse desde el propio texto de la ley o desde un plan que debe desarrollarse delimitando en la ley cuáles son las zonas especialmente sensibles para garantizar la sostenibilidad de una ley como ésta.

Muchísimas gracias.

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

Sr. Hernando, el Grupo Regionalista tiene la palabra

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Muchas gracias presidente.

Señorías, en primer lugar, nuevamente agradecerles su presencia hoy aquí y agradecerles que hayan estudiado de una manera tan concreta en el CES, viene siendo su labor habitual y siempre reconocida por este grupo en el Parlamento, vuelvo a repetir que creemos que tiene que tener una mayor, un mayor reconocimiento ese trabajo y mayores medios para desarrollarlo mejor aún de lo que lo hacen. Y también en el caso del director de la Escuela Náutica de la Universidad de Cantabria, que nos ha planteado algunas cuestiones que nos han llamado bastante la atención, en el sentido de que refuerzan el discurso que nosotros venimos haciendo en esta en esta Comisión.

Usted ha hablado de sostenibilidad y transición energética, evidentemente, no podemos tener una ley pensando en el futuro en el que no hablemos de ello, al menos pensando en lo que tiene que ser el transporte de pasajeros en la, dentro de la competencia de Cantabria, de cara al futuro. No tiene sentido hacer una ley anclados en el pasado, es evidente que hace falta incorporar requisitos mínimos de eficiencia energética; es evidente que hacen falta embarcaciones eléctricas híbridas o de gas; es evidente que tampoco eso se va a exigir de manera inmediata a los que ya están prestando ese servicio, pero parece razonable que si una empresa, al amparo de esta ley va a poner en marcha una línea regular de viajeros en el ámbito de nuestra comunidad autónoma, en el ámbito de la Bahía de Santoña, en el ámbito de la Bahía de Santander, se le puedan exigir determinadas características que sirvan para esa transición energética, para esa sostenibilidad del transporte.

Y yo creo además que en ese sentido la responsabilidad de las empresas va por delante, porque ya existen embarcaciones eléctricas que han surcado nuestra bahía, ya se plantea la posibilidad de que ese tipo de embarcaciones pueda generar una línea regular, y yo creo que todo eso supone una mejoría de lo que tiene que ser el futuro.

En el sentido de la accesibilidad, es evidente, la accesibilidad, hay que trabajar en ella, la accesibilidad hay que regularla porque es un derecho de los ciudadanos, y si estamos hablando de un transporte regular, regulado en una norma, además tendremos que garantizar el derecho de accesibilidad de todos los ciudadanos. Si yo entiendo que el transporte marítimo es un transporte que no es como el autobús, no es como el tren, pero exige exactamente las mismas posibilidades para aquellos que tengan que acceder al mismo. Tenemos que pasar de esa igualdad genérica de la norma a esa igualdad material de acceso real a esa situación.

Lo mismo le tengo que decir en relación con la digitalización, y aquí tengo que preguntarle, ¿entendería, por ejemplo, que la ley regularse que todos los transportes, digamos, todos los transportes marítimos que sean regulares, debieran estar incluidos en la tarjeta única unificada del Gobierno de Cantabria? Igual que el objetivo es que en esa tarjeta unificada estén todos los transportes por carretera, se incorpore el transporte por trenes, los cercanías ¿entiende que si existe una línea regular de transporte debiera estar incluida en la tarjeta unificada? Dentro de esa idea de la digitalización de la obtención de los medios digitales de transporte, los billetes la compra, la información que tenemos tranquilamente de cómo funcionan los autobuses o cómo funcionan nuestros trenes también.

Sin embargo, he de decir que algunas de las cosas que usted nos ha planteado bueno, pues son más discutibles. Yo tengo dudas sobre lo primero, sobre la legalidad, de la identificación de todas y cada una de las personas que utilizan un transporte, yo tengo dudas, en el caso de los cruceros existe un contrato concreto en el que se reconocen una serie de obligaciones para poder participar, en el caso de billete de un transporte es también un instrumento contractual, pero yo entiendo que la identificación personal es más discutible y no sé si es más funcional. En todo caso creo que generaría bastantes problemas.

Estoy de acuerdo con la regulación de las limitaciones del transporte en zonas protegidas. Aquí se ha dicho en distintas circunstancias, sin embargo, quizás no es la materia de la ley, quizás eso debiera venir en la regulación de las áreas protegidas; si existe una carga excesiva turística en la zona de Costa Quebrada o en la Ría de Cubas, quizás es la regulación de ese espacio la que tendrá que determinar y no propiamente la ley de transporte. Aunque una referencia a esa cuestión en las disposiciones adicionales a las que los legisladores somos tan dados a utilizar, que a veces regulan más que lo que se establece en la propia ley, pues posiblemente pensando en el futuro y en la importancia, no estaría mal.

Lo mismo opino de los puntos de atraques. Creo que ese es un elemento importante, creo que la regulación de los puntos de atraque tiene mucho que ver con la accesibilidad, tiene mucho que ver con la regularidad del transporte, sobre todo, como han dicho aquí alguno de los intervinientes, por las cotas de marea que sufrimos en el Cantábrico, y creo que sí sería importante establecer algún tipo de criterio, de ordenación y de prioridad entre los servicios regulares o los servicios esenciales, estamos pensando en servicios de emergencia, pero estamos pensando, por ejemplo, en líneas permanentes de transporte. Creo que eso de alguna manera sí tendría que estar reconocido.

Y en relación con la intervención de la presidenta del CES, estamos totalmente de acuerdo con los principales contenidos del informe del CES, en el sentido de que es necesario una depuración conceptual desde el punto de vista jurídico de numerosas figuras. Y sobre todo, algo que también nos han llamado la atención otros intervinientes, incluso en otras normas, que es necesario unificar criterios jurídicos. No podemos tener un decreto como el 21/21 en defensa de los consumidores, y resulta que aquí que hacemos una ley posterior que vaya en contra de los principios recogidos en el 21/21. O sea, es decir, reduciendo las garantías del consumidor.

Porque yo creo que esta ley es una ley fundamentalmente de regulación del transporte, pero sobre todo de defensa del consumidor, que yo creo que es lo que realmente faltaba en este en este ámbito, es decir, aquí lo que lo que se pretende y usted lo decía claramente, por ejemplo, la utilización del sistema de arbitraje de transporte, pero a la vez el sistema de arbitraje de consumo lo que daría es una ventaja al consumidor de poder elegir cuál es la vía por la cual defender sus derechos ante una hipotética vulneración de los mismos.

Es evidente que debemos trabajar en esa línea, es evidente que debemos respetar la concepción jurídica que nosotros utilizamos, es claro que las personas jurídicas no tienen esa consideración de consumidores, que garantiza los derechos en la normativa. Pues tenemos que ser claros, tenemos un trabajo por delante. Creo que su informe es bastante clarificador, creo que algunas de sus matizaciones ya fueron incluidas por el Gobierno, bienvenido sea, creo que otras las podremos incorporar los diputados en este Parlamento, que también es nuestro trabajo.

Y sin más, les agradezco a los dos sus intervenciones.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Popular el Sr. De la Gándara.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí buenos días.

Y agradecer su presencia y los comentarios y aportaciones que realizan ambos.

Señalar si, respecto al primer compareciente, señalar nos habla obviamente de que esta normativa tiene un marco jurídico propio, tiene una estructura, tiene un control, tiene también unas funciones detalladas de la Administración y el derecho de los usuarios. Efectivamente, efectivamente es así verdaderamente lo que aquí se discute sobre transporte, un billete de autobús, una ley de transportes y un usuario y una empresa autorizada, con la regulación de las condiciones de la empresa, con los derechos del usuario, con una Administración que lo controla en unas relaciones bilaterales y tripartitas administración-usuario, administración-empresa de transporte, empresa de transportes-usuarios.

Y efectivamente es así, lo que pasa, que nos hemos acostumbrado también y bienvenido sea que en este foro estamos tratando temas que, si bien son ajenos a la propia esencia de lo limitado que es esta ley, sí convergen en toda esta materia. Es decir claro que el medio ambiente, claro que las zonas específicas de tránsito, claro que las zonas de buceo, las zonas de fondeo; todo es necesario, pero somos conscientes también que son competencias que escapan de esta ley y que es capaz de la comunidad autónoma.

En todo caso viene bien decirlas, analizarlas, aquí estamos para regular, no estamos para prohibir, pero obviamente también para establecer ese equilibrio al que se refiere usted entre lo que disfrutar de El Puntal, disfrutar de la Bahía de Santander del Río Cubas, y por otra parte también proteger nuestro hábitat y tiene que ser así. Es decir, yo no tengo ninguna embarcación de recreo, pero también me gusta disfrutar, pero al mismo tiempo me gusta que ese paisaje se mantenga, y esto creo que es una combinación que es a la que tenemos que llegar, a la que refería a usted entiendo de equilibrio.

Dicho esto, claro, mire usted refiere a cuestiones de regulación de embarcaciones de protección en zonas sostenibles, del medio ambiente, que viene regulado más bien por la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante. Usted refiere también a otras cuestiones que vienen más bien regulado por la Ley de Navegación Marítima, como son pues bueno los seguros marítimos, como son las zonas protegidas, los arrendamientos, las compraventas, los armadores. Es decir, todo esto es ajeno muchas a las competencias de la comunidad, pero es cierto que tenemos que compaginar todas las administraciones estos títulos competenciales concurrentes.

También refiere usted a la accesibilidad, efectivamente, pero la accesibilidad pero estamos hablando que no afecta a la regulación de esta ley, afecta a la Ley de puertos de Cantabria y estaba mirando y en su artículo 25 habla de los servicios portuarios, de las zonas de embarque y desembarque, pasajeros vehículos. Es decir, son en parte competencias de la comunidad, en parte no, porque el Puerto de Santander es un puerto de interés general que tiene una regulación distinta, que la Ley de Costas no le afecta, como nos puede afectar al resto de vez de atraques portuarios en el resto de la región, es decir, tenemos la zona de dominio, la zona de dominio marítimo –portuario, tenemos las servidumbres, la zona de servidumbre de protección absoluta y demás terrenos protegidos. Todo esto afecta a todo el contexto que ha referido usted pero que excede esta ley pero que ahora es el momento también, para ser conscientes todo de toda esta problemática y reconocer que en toda esta materia hay una concurrencia administraciones que debemos ser todas aportar en nuestra medida.

Igual que también le digo que esta ley tiene que haber un reglamento de desarrollo que también contemple todas estas cuestiones de digitalización a las que se refiere usted y cuestiones menores pero que se hacen por desarrollo reglamentario. La ley, es decir, la ley, quieren hacer con un espíritu de permanencia, no que regule tan severamente que a los 2 años estemos modificando si es cierto que lo que estamos hablando hoy es algo que ya existe, que le estamos dando cuerpo legal, es algo que ya existe, que desde 2006 hay una competencia que no se ha aplicado. Vamos a asombrosamente, vergonzosamente hasta el día de hoy nos ha hecho un proyecto de ley de transporte de mercancías y personas en el ámbito de nuestra comunidad y que por fin correctamente es así. Yo pensaba que usted también quiero hablar de los títulos, obviamente, que no es de esta ley, de los títulos que les competen a ustedes de la formación del otorgamiento de títulos, pero bueno, también aprovecho, se lo digo, y respecto a al informe de doña Carmen Morán, efectivamente, mire, me voy a quedar también con lo que ha dicho usted. Al terminar, delimita competencias, da seguridad jurídica, la simplificación administrativa sencillamente al sector defiende a los consumidores y, efectivamente usted estará conmigo que esto es un contrato de billete, es decir, con unos derechos, con unas prestaciones y si quería, y que también además estamos rango legal a sanciones a tipificaciones o infracciones, damos también rango legal a la autoridad, que puede sancionar el concepto de autoridad de nuestros inspectores, y efectivamente se nos escapa a muchas cuestiones como qué pasa con el puntal. Por ejemplo, la seguridad, competencia del Estado, es también la protección de ambiente, competencia en los ayuntamientos y la competencia también en cierta medida, las de la comunidad autónoma. Hablan de que existen un registro que es buena o refiere usted que el registro también de empresas de transporte, que se haga de oficio. Pues bienvenido. Existe el Registro Mercantil de titularidad, existe también el registro de Capitanía de matriculas de embarcaciones donde se van a controlar los requisitos de esas embarcaciones y que también está fuera de esta ley y, cómo no, esta ley tiene que establecer el registro de empresas de transporte.

Sí es cierto que usted ha dicho un elemento, todos sabemos que el derecho consumidores y usuarios está regulado por la Unión, todos los derechos, que es un concepto de mínimos, que después cada uno puede ampliar, como ha pasado, por ejemplo, cláusulas bancarias con España, pero es cierto también que no podemos confundir, como refería usted, el concepto de usuario de consumidor y usuario con los conceptos de usuarios de una embarcación. Ese concepto y esa delimitación es también necesario precisar, y por eso también insisto en todo lo que ha referido usted.

Y por lo demás, bueno, yo creo que además podríamos hablar de sostenibilidad, del dragado de la bahía, pero es que son muchas competencias que exceden del ámbito de esta ley, pero también hemos conseguido que en esta ley haya un foro para analizar en conjunto toda esta problemática, y bienvenido.

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

Bueno, a continuación, es turno también de los comparecientes. Comenzamos por el profesor Ortega Piris, que tiene otros 15, otros 15 minutos.

EL SR. ORTEGA PIRIS: Yo lo primero que quería pedir es disculpas, también, a lo mejor no ha sido, digamos, una aportación suficientemente legalista y técnica, ¿no?, puesto que nosotros no somos profesionales de esto. Hemos ido dando nuestras ideas, que nos han ido pareciendo. Seguramente, muchas de ellas, como decía alguno de los presentes, ya, ya está regulado en otras normas y tal. Yo les pido disculpas, porque actualmente, bueno, pues tampoco es que hayamos analizado toda la normativa nacional, que está vigente o autonómica, que se puede aplicar, pero bueno, pues hemos ido dando ideas como, con nuestra mejor intención.

Lo que sí pues por contestar a la intervención del Sr. Armando Blanco, pues a veo que ha citado todos los puntos que nosotros les hemos ido aportando, pues evidentemente, solamente son ideas, ¿no? Es decir, que todo lo que no usted ha aportado, pues a mí también me parece bien. Yo no voy a establecer un debate aquí si es mejor o peor lo que yo he dicho, lo que yo, yo simplemente vengo aquí a dar, aportar mis ideas y bueno, simplemente, pues con todo lo que ha ido citando de toda mi intervención, pues efectivamente, todos sabemos que ahí no hay posidonia, simplemente, como un ejemplo, cómo se tomó el maltrato que se podía generar al fondo marino, ¿no?, evidentemente, en esta bahía se ha maltratado muchísimo el fondo marino, pues porque sabemos que, por ejemplo, las almejas de Pedreña, ya casi no existen prácticamente cuando era un sitio. ¿Y quién y quién es el culpable de eso? ¿El tráfico marítimo? Pues vaya usted a saber ¿no? Pero el caso es que ya no está.

Entonces, bueno, pues la idea que tenemos nosotros era que los fondos que están ahora, que son de arena, a lo mejor en su día no lo fueron y ahora solo son arena por el maltrato que han recibido y que hay otros fondos que sí, que ahora mismo hay que conservar y hay que velar por su salud, ¿no? y no precisamente dentro de las bahías, sino también en la franja costera. Pues simplemente nos referíamos, y esa era nuestra idea.

Y en cuanto al tema de la necesidad o no de los barcos eléctricos, vamos a ver, los barcos eléctricos que actualmente están, son prototipos, evidentemente, pues son barcos que normalmente se están alimentando por placas solares. Evidentemente, un coche no puede llevar placas solares pero un barco, sí las puede llevar y se ha y se ha visto que es una solución efectiva y además a parte de placas solares, pues hay otros medios, como son los sistemas de carga portuarios, que eso sí que ya se están implementando en barcos de gran tonelaje, que es el *Onshore power supply* que es el OPS famoso que es simplemente pues, como en los cargaderos de los coches, llegar y cargar y las embarcaciones de particulares a lo mejor no le requerirían, pero las de servicios de transporte marítimo de un cierto porte no veo ningún problema en que los muelles de atraque, donde den el servicio de embarque, de desembarco de mercancías y pasajeros tengan sus sistemas de carga. Eso es una cosa que ya está a la orden del día en los puertos. Esa era la intención de nuestra aportación en cuanto a barcos eléctricos y además no solo esto, sino que hay barcos que ya pueden utilizar tipos de combustibles de bajas emisiones también. Cómo se está haciendo gas natural, el hidrógeno. De todas formas, yo le agradezco muchísimo su, porque también nos vale para tener otra, otra visión.

En cuanto a la intervención del Sr. Zuloaga, pues nada, también agradecerle su intervención y que, bueno, pues de las preguntas que me ha formulado algunas tengo respuesta y otras no. A ver, herramientas digitales del pasaje. Vamos a ver, nosotros claro, estamos a lo mejor pensando más en Marina Mercante ¿no?, la Marina Mercante que es lo nuestro, ¿no? Entonces ahí sí; efectivamente, pues el control del pasaje es exhaustivo por lo mismo que en los aviones y tal, pero más que, más que lo que es la, el nombre de cada, o la identificación de cada uno de los tripulantes, es saber el número de tripulantes, o sea de perdón, el número de pasajeros que van en cada embarcación, en cada embarcación, porque en caso de siniestro, tenemos que saber a cuántas personas hay que buscar. Y sobre todo aquellos pasajeros que tienen algún tipo de limitación física, que son, en un caso de una emergencia, son los más, son siempre los más perjudicados, evidentemente, gente mayor, con el que, no pueden caminar, niños, bebés, niños pequeños, en fin, el barco de pasajeros está controladísimo.

Evidentemente en un servicio de transporte regular aquí en la bahía entre Pedreña y Santander y tal, entiendo que no es viable pedir la identificación, y no sé porque lo ignoro totalmente, sería legal, pero vamos, simplemente con saber el número de personas que se van en cada momento, y si hay alguna persona que necesite unas, una atención especial ¿no? o que tenga unas limitaciones especiales, pues eso, no sería difícil de implementarlo ¿no? electrónicamente, y esto ayudaría pues, evidentemente, a todos los servicios de emergencias en caso de tener que actuar, pues saber, evidentemente, cuántas personas hay, cuántas pueden faltar, puede estar relacionado íntimamente, como no puede ser de otra forma, con el número de medios de salvamento que tiene que llevar la embarcación. Eso ya está legislado, pero bueno, que todo ello contribuiría a un control en la venta de las entradas, pues podría ayudar.

También hablaba de la capacidad de carga de los espacios naturales. Pues yo no le puedo decir si eso tiene que ir en esta ley o tiene que ir en otra. Yo no soy jurista y no se podría decir ¿no?, pero bueno, yo entiendo que habría que citar, lo tendría que estar reflejado alguna manera, y si luego hay una normativa de desarrollo que no puede, se puede profundizar más en ello, pues ustedes son los legisladores, sabrán cómo hacerlo.

En cuanto a la intervención del Sr. Pedro Hernando, hablaba del tema de sostenibilidad y transición energética y la accesibilidad y eso, bueno, pues simplemente vamos a ver, es que son en cuanto al tema de la accesibilidad, el tema de las mareas en Santander es que tiene fácil solución, si es que está todo inventado; hay rampas que suben y bajan ellas solas con las mareas, y lo mismo que se aplica para el Ferry cuando viene pues se puede aplicar en otro tipo de embarcaciones. Sería la idea que teníamos nosotros, era que se pudiera garantizar la accesibilidad a las embarcaciones en cualquier condición de marea o en cualquier condición de oleaje, simplemente ya está inventado, como digo, sería que las empresas tuvieran que responsabilizarse de que eso sí fuera así, fuera legal.

Lo mismo le digo, hay preguntas que tampoco puedo responderle. ¿Una tarjeta única para el transporte marítimo con el terrestre y tal? Pues si a mí me parece buena idea, pero desde mi punto de vista personal ¿no? sino si bueno, si llega a ser el transporte marítimo de personas como se está viendo, que cada vez va a ir y no como medio de ocio, sino como medio de transporte ¿por qué no? Es bueno, eso ya se tendrían que poner las empresas.

Y qué más decía, bueno sí, creo que se nos ha ido un poco del ámbito de esta ley lo de las limitaciones de las zonas protegidas, y eso supongo que esté regulado.

Y lo que sí la regulación de los puertos de atraque de los puestos de atraque yo creo que es importante, a lo mejor yo creo que ya de hecho está así, no mezclar lo que son los atraques deportivos de embarcaciones particulares y tal con unos atraques que, como veíamos o como decía yo antes, que tengan que estar un poquito más adaptados a todas las circunstancias, que tengan que tener un espacio mayor para las maniobras o embarcaciones más grandes, tienen que tener



un dragado especial esos puestos; es decir, que sí tiene que haber unos puntos específicos para el embarque y el embarque de pasaje, como más o menos ya se está haciendo, no es nada nuevo.

Y luego para el transporte de mercancías, que tampoco estamos hablando, estamos hablando mucho del pasaje, pero igual poco de mercancías sí llegaría a haber alguna línea en la costa de los puertos de Cantabria para hacer un transporte de mercancías, no se me ocurre, contenedores o tal, yo eso lo veo bastante, bastante difícil, por las características de los puertos pesqueros, evidentemente pero bueno, a lo mejor en embarcaciones pequeñas y otro tipo de mercancías se podría arreglar, se podría, nosotros hace ya muchos años en la Escuela Náutica, se nos encargó un proyecto al grupo de investigación mío para valorar el poner una línea de ferries para transporte de vehículos entre Santander y Pedreña, un pequeño ferry para poder llevar 4 o 5 vehículos cada viaje. Fue una solución que nosotros propusimos en su momento, se hizo el estudio y ahí quedó en algún cajón, porque no, no debió de prosperar nada...No el problema realmente era el problema del dragado de la canal de Pedreña, la aportación del Río Miera, las aportaciones que requeriría un calado bastante estable durante todo el año, contando desde la bajamar escorada y que las embarcaciones no fueran de gran calado. Se hizo el estudio, era bonito y hubiera sido una cuestión no muy difícil de implementar.

Y bueno pues para finalizar con el Sr. De la Gándara, le digo lo mismo, que disculpen si no tenemos conocimiento de toda la normativa aplicable en el caso ¿no? pero vamos que si efectivamente pues competencias que escapan al alcance de esta ley, pues seguramente ya están reguladas.

Y nada más, agradecerles mucho su acogida y su trato.

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

Sra. Carmen Sánchez Morán, tiene la palabra.

LA SRA. SÁNCHEZ MORÁN: Con la venia. Muchas gracias.

Bueno, yo, como no se me han pedido ninguna aclaración por parte de los distintos representantes de los grupos, solamente puedo mostrar de nuevo mi agradecimiento a la consideración que desde todos sus ámbitos me han mostrado siempre al órgano que presido.

Y solamente reitero la solicitud de que cada uno desde su propio ámbito, haga lo que considere necesario para que nuestro organismo pueda funcionar y superarse cada día en estos informes que venimos emitiendo con muchísimo esfuerzo, porque carecemos de la mínima estructura necesaria para trabajarlo. Esto solamente se sostiene por la buena voluntad de unas pocas personas.

Entonces, por favor les insisto en que entra a entender que tengamos los medios necesarios e incluso, aunque ello suponga la modificación de la ley ¿de acuerdo? De todas formas, hay aspectos de la ley todavía no se nos han puesto encima de la mesa, por ejemplo, no tenemos un secretario fijo y constante o una secretaria constante y tampoco tenemos un empleado que nos pueda ayudar en eso, cada uno de los miembros estamos tratando de aportar lo que nuestras posibilidades y conocimiento nos permiten para poder realizar estos informes. Ya tenemos otro en puertas de la ley que les viene enseguida ya, ya tenemos otro anteproyecto ahí para para informar la semana próxima.

Bueno, pues nada, lo dicho, muchísimas gracias y espero su colaboración. Buenos días a todos.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchísimas gracias, D^a. Carmen.

Me pide D. Andrés, si puede añadir una cuestión y, como ha sobrado tiempo.

Tiene la palabra.

EL SR. ORTEGA PIRIS: Simplemente aprovechar la ocasión para invitarles a todos ustedes a visitar la Escuela de Náutica, ya sé que alguno ya he hablado de ella, pero lo que quiero es invitarles a que vean las instalaciones de la escuela, tenemos simuladores de navegación de última generación que son espectaculares, donde podemos hacer navegaciones por todo el mundo y con multitud de tipos de barcos, incluido el Canal de Suez, Ormuz y todo eso.

También tenemos simuladores de última generación de salas de máquinas, simuladores de alta tensión. Es decir, yo creo que la escuela tiene suficiente equipamiento para enseñar a sus señorías y que se conozca desde dentro cómo es cómo trabajamos y con qué herramientas trabajemos en la Escuela de Náutica.

También aprovecho para decirles que la Escuela Náutica ya de hecho es Escuela de Náutica y de Ingeniería Naval. Estamos, este es el segundo año en el que se están impartiendo estudios de ingeniero naval y arquitectura naval y para dentro de 2 años esperamos tener el máster ya finalizado, aprobado, ya está diseñado para ser, para impartir la titulación de ingeniería naval y oceánica, lo mismo que en la escuela de navales de Madrid cualquier otra de navales.

Es decir, que les invito a que nos conozcan y allí estaremos encantados de recibirles.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, pues muchísimas gracias, y yo creo que hablo por todos si digo que recojo el guante y encargo, si me permiten a los portavoces, a que se pongan de acuerdo un día para ir a visitar la escuela y coordinarlo con el director de la misma, sin dejarlo mucho que estas cosas se dejan, se dejan.

EL SR. BLANCO TORCAL: Quería decirle a D. Andrés que no aceptamos sus disculpas porque no ha lugar a que pidan disculpas, todo lo contrario, la gratitud es nuestra por tenerle por tenerla aquí y que usted dedique tiempo a esta, a esta labor.

Sí quería hacer una pequeña apreciación de la de la embarcación que existe por la Bahía de Santander, que funciona de manera con propulsión eléctrica, un pequeño catamarán que usa unos motores (...) que evidentemente sufren bastante cuando tienen una capacidad de carga alta, de hecho, el transporte que hacen por la Bahía de Santander habitualmente es 3 nudos, 3 nudos y medio cuando las pedreñeras van a 7-8 nudos, por lo cual existen unas dificultades técnicas. Sí que es cierto que tienen paneles solares, pero estamos en el Cantábrico, estamos en Santander y tiene sus dificultades, y de hecho lo que lleva detrás es un caso de una caseta con un motor diésel, un generador eléctrico para poder, para poder hacer funcionar a la embarcación.

Por eso es una energía incipiente, tiene que progresar y, de alguna forma, exigir que en esta ley, que las embarcaciones tengan una tecnología que todavía no está desarrollada en el mundo náutico, pues lo que quería explicarle que no nos parecía correcto. Quería hacer la puntualización.

Muchas gracias.

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

Sr. Zuloaga, Grupo Socialista.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Agradecer de nuevo a los comparecientes.

Muchas gracias.

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

Sr. Hernando, del Grupo Regionalista.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Lo mismo, agradecerles y mire en Ámsterdam, la relación entre la estación central y lo que ellos llaman North, Ámsterdam norte, se realiza a través de unos ferries en los que son gratis además, en los que tienen cabida bicicletas, motos y pequeños vehículos sin..., estos famosos vehículos sin carnet, que entran en la parte tras del ferry dos, tres y se cruza cada 6 minutos hay un ferry que están de hecho, son 3, 4 ferry que están permanentemente cruzando.

Es decir que todo es posible siempre que seamos capaces de articularlo, de equilibrarlo, de analizar lo que hacia dónde podemos ir, y yo creo que cualquier tipo de planteamiento mucho más hecho desde la Universidad de Cantabria, con rigor y el prestigio que su escuela tiene desde hace muchos años, pues creo que siempre es bienvenido y a nosotros, pues sus aportaciones, igual que las aportaciones permanentes del CES, nos sirven para trabajar cada día.

Así que yo estoy encantado de que vengan ustedes aquí de que nos cuenten el análisis de las normas con rigor y de que nos cuenten también cuáles son sus ideas en algunos casos personales, sobre lo que quizás en el futuro debiera servir para que Cantabria avance. Se lo agradezco sinceramente.

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

Sr. De la Gándara.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí simplemente dos anécdotas.

A D^a. Carmen Morán, simplemente ya veo que esta mesa de transporte sirve también para las reivindicaciones y me parece muy bien, ya veo que la ley de transportes da para muchísimo el transporte de pasajeros.

Al director de la universidad, de la facultad o de la escuela, llámelo como quiera superior, le agradezco también la información sobre el nivel de formación que tienen en estos momentos y las prácticas y los simuladores en la técnica que tienen, porque es bueno conocerlo y darlo a conocer efectivamente, y es importantísimo y se lo agradezco, así como todas las cuestiones que han tratado.



Y bueno, señalar también que yo lo que no veo mucho es que haya una ley de transportes que sea para terrestre, para mar, y para aéreo porque vamos según el portavoz D. Pedro, pues no la veo todavía, esa tarde tarjeta para aire, mar y tierra no la veo todavía. Pero bueno, por lo demás.

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

Bien, bien, concluida la fase de comparecencias y en aplicación de los artículos 116.1 y 118.1 del Reglamento, se abre un plazo de 10 días para la formulación ante la Mesa de la Comisión de enmiendas a la totalidad al proyecto de ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria y en caso de no presentar se ninguna, se prolongará 5 días adicionales para la formulación de enmiendas al articulado.

Dicho esto, y reiterando el agradecimiento a los comparecientes por su tiempo, por su buena disposición y por sus aportaciones, que estoy convencido, serán tenidas en cuenta por los grupos.

Concluido el orden del día y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Muchas gracias.

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