

DIARIO DE SESIONES

Página 2256

8 de octubre de 2025

Serie B - Núm. 129

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): Bueno, buenos días a esta sesión, de 8 de octubre, de la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

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

Único. Debate y votación de las solicitudes de comparecencia para informar el proyecto de ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, buenos días a esta sesión, de 8 de octubre, de la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

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

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

Debate y votación de las solicitudes de comparecencia para informar el proyecto de ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria

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

Abrimos turno de fijación de posiciones, comenzando por el Grupo Parlamentario VOX, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor Blanco Torcal.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

No, solo recordar la solicitud que ya hice en la Mesa de que las votaciones sean individuales ponente al ponente.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, Sr. Blanco.

Recogemos la petición que ha...

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, Sr. Gutiérrez.

EL SR. GUTIÉRREZ MARTÍN: Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas.

Imaginen por un instante, que Cantabria aprobara una ley clave del transporte marítimo sin atender a los que viven, lo gestionan y lo defienden, y lo defienden cotidianamente. Sería un disparate técnico una ley nacida sin raíces, una norma de cartón piedra.

Hoy vengo a esta Comisión, hoy el Partido Socialista viene a esta Comisión para evitar eso, para exigir la apertura del debate, la participación de todos aquellos que saben y la fortaleza de una norma que no se base en consignas sino en conocimiento.

El Grupo Parlamentario Socialista ha planteado una batería de comparecencias estratégicas. La autoridad portuaria de Santander; el Clúster Marítimo MarCA, la Dirección General de la Marina Mercante; sindicatos como la Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras, cofradías de pescadores, institutos técnicos, como el Instituto de Hidráulica, entidades ambientales, Ecologistas en Acción. SEO/BirdLife, Geoparque Costa Quebrada, a escuela náutica, el CESCAN, profesores universitarios especializados e incluso ayuntamientos costeros. Todos ellos aportan una pieza del rompecabezas.

Esta Comisión no puede transformarse en un trámite decorativo, en un mero trámite más. Nos hallamos ante un proyecto de ley que el gobierno del Partido Popular presentó al Consejo de Gobierno con el objetivo declarado de regular el transporte marítimo entre puertos o puntos dentro de Cantabria que no conecten con puertos de otras comunidades. El Ejecutivo ha defendido que la norma introducirá un régimen de comunicación previa, un registro de prestadores del servicio y potestades sancionadoras para combatir transporte irregular, como los traslados en embarcaciones para eventos masivos en el puntal o zonas vulnerables.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 129

8 de octubre de 2025

Página 2257

No nos oponemos a la regulación, al contrario, es algo que Cantabria necesita, pero la forma importa tanto como el fondo y esta ley, tal como está concebida, arranca con defectos que pueden comprometer su eficacia, su legalidad y su aceptación.

Permítanme poner ejemplos concretos que los comparecientes podrán ilustrar si tienen a bien todos los diputados de esta Cámara en aprobar las comparecencias del Partido Socialista. La Autoridad Portuaria de Santander, en su memoria de sostenibilidad del 2022, ya registra servicios marítimos, regulares de carga y pasajeros con operaciones y operaciones de mercancía general, y proponen bonificaciones de tasas para tráficos sensibles, como pasaje o transporte de proximidad. Su experiencia operativa aportará datos de costes, obstáculos operativos y condiciones reales.

El Clúster Marítimo de Cantabria fue mencionado por el Gobierno como uno de los socios técnicos en la elaboración de instrumentos normativos del transporte marítimo y del transporte náutico; o el CESCAN, en sus informes de fiscalización ha señalado deficiencias en proyectos normativos cuando no se hace el estudio previo riguroso o se omiten impactos sectoriales o ambientales. Sus conclusiones deben incorporarse para garantizar racionalidad, evitar duplicidades y mejorar las relaciones.

Entidades ambientales como Geoparque. Costa, quebrada o SEO Birdlife pueden aportar alertas sobre zonas costeras vulnerables, corredores ecológicos marinos, efectos del transporte en fauna marina, zonas de edificación y la necesidad de zonas de amortiguamiento.

Sindicatos y representantes del sector marítimo local pueden documentar como servicios esenciales, por ejemplo, transporte entre pueblos costeros sin conexión terrestre directa o servicios de pesca artesanal; pueden verse afectados y la normativa no es flexible y además proporcional.

La escuela de náutica y expertos en ingeniería marítima y naval pueden ingresar en las implicaciones técnicas, tipos de embarcaciones, requisitos de seguridad, homologaciones, mantenimiento, exigencias técnicas que sí pueden aplicarse y las que no para una ahogar a los operadores medianos y pequeños.

Señorías, no pidamos comparecencias por puro ritual parlamentario, pidamos la para construir entre todos, y ahí es donde el Grupo Parlamentario Socialista nos encontramos.

Cada compareciente debe venir con mandato claro: contrastar el proyecto, señalar lagunas, proponer redacciones alternativas y aportar ejemplos reales que a los diputados de esta Cámara nos ayude a entender mucho mejor esta ley y sacar la mejor ley del parlamento. Y nosotros como parlamento, debemos garantizar que sus aportaciones sean consideradas, que no queden en un cajón, y que el texto definitivo recoja mejoras sustantivas.

Con esta intervención he querido exponer los argumentos por los que el Grupo Parlamentario Socialista defiende la apertura del debate parlamentario mediante comparecencias, pero también quiero dejar claro cuál debe ser el espíritu, no se trata de frenar la ley ni de obstruir la iniciativa del Gobierno, sino de elevar la calidad de la misma. Si el Partido Popular quiere que esta ley, sea duradera, legítima y funcional, debe aceptar las reglas del debate serio; si no, están inventando una norma frágil, vulnerable y marcada por decisiones, créame, unilaterales.

Hago una apelación directa a esta Comisión y al conjunto del parlamento, no caigamos en la trampa de creer que gobernar significa imponer. Legislamos para tener respaldo técnico, social y territorial, y una norma que no se nutre del conocimiento de los sectores está condenada al fracaso. Las comparecencias son una garantía de democracia, de transparencia y de una mejor legislación.

Por todo ello, desde el Grupo Socialista solicitamos, con firmeza y coherencia, que se aprueben nuestra petición de comparecencias en la ley de transporte marítimo. Que esta norma nazca con raíces profundas, no con artificios superficiales; que este parlamento demuestre que legisla para la gente, con la gente y desde la evidencia.

Muchísimas gracias

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

Sr. Hernando en nombre del Grupo Regionalista tiene la palabra.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Buenos días, muchas gracias, señor presidente.

Desde el Grupo Regionalista siempre hemos considerado, y lo hemos hecho ahora y lo hicimos mientras estábamos, éramos, el grupo mayoritario de la cámara, la importancia de las comparecencias. Durante la pasada legislatura nunca se discutió a los grupos de la oposición, nunca, la presencia de comparecientes en la comisión para informar de las leyes que se estaban tramitando por una razón fundamental que comparto con el portavoz del Grupo Socialista, es necesario que desde esta cámara tengamos la información que el gobierno tiene porque tiene los medios técnicos para apoyar.

Aquí es importante escuchar a todos los que van a estar afectados por la norma. Por eso, desde el punto de vista de esta idea, los regionalistas, hemos solicitado, en primer lugar, que venga el director general, es decir, que venga quien es el principal impulsor de esta norma y nos explique cuál es la razón de ser de esta ley, pero también, y por eso hemos circunscrito nuestras, nuestras comparecencias, a aquellos que son los principales protagonistas del transporte marítimo de pasajeros en la Comunidad Autónoma de Cantabria, que son dos empresas: Las Reginas, que está haciendo ese recorrido que todos sabemos desde la ciudad de Santander y Excursiones Marítimas Santa Clara de Asís, que a todos ustedes les sonará un poco a chino, pero es en nombre de la empresa que hace el transporte marítimo entre Santoña y Laredo, que es un transporte marítimo que tiene enorme importancia no solo porque es el paso de la mayor parte de los, de las personas que hacen el Camino de Santiago, que utilizan esa vía para atravesar de un lado a otro en la Comunidad Autónoma, sino también de muchas personas que diariamente, y especialmente los fines de semana, utilizan esta vía. para comunicar estas estas dos villas marineras.

Es decir, creemos que es muy importante que se tenga en cuenta el interés de aquellas empresas que son protagonistas de ese transporte de pasajeros, pero también entendemos y por eso vamos a apoyar todas las, todas las comparecencias solicitadas por el resto de los grupos. ¿Por qué? Pues porque creemos que la opinión de todos, creemos que nos lo ha demostrado la comparecencia ante esta misma comisión de la ley de evaluación, de control ambiental, perdón, no sirven a los diputados para conocer cuestiones que de otra manera no conoceríamos porque tampoco tenemos capacidad. Yo les ensalzo la capacidad a todas sus señorías, pero entiendo que es que, en esta comisión, en un período de unos meses, vamos a hablar en términos técnicos de hacer una ley de control ambiental, en términos técnicos, de hacer una ley de transporte marítimo y en términos técnicos de hacer una ley de vivienda. Ahí es nada, señorías, el mérito que van a tener ustedes para convertirse en expertos en estas tres materias.

En todo caso, creo que tener expertos, tener personas a las que les afecta directamente la ley, que vengan aquí y nos cuenten cuál es su experiencia, cuáles son sus aportaciones, cuáles son sus recomendaciones creo que es muy importante para que la ley salga, y salga mejor, porque ese es el objetivo al menos del Grupo Regionalista en esta comisión. Por lo tanto, ya anuncio que apoyaremos todas las comparecencias que se han solicitado.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por parte del Grupo Popular tiene la palabra el Sr. De la Gándara.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí, buenos días a todos.

Señalar dos cosas. Claramente estamos ante una ley de transporte marítimo de personas y mercancías; no estamos ante una compilación de leyes jurídicas de todos, de todos los contenidos que pueden ser conexos, porque eso ya está regulado como legislación imperativa, que habrá que aplicar. Por tanto, nosotros nos ceñimos al contenido de la ley y las personas que pueden aportar conforme a la materia, pues alegaciones que pueden ser valoradas. Sí señalar, claro que es participativa la ley. Esta ley ha salido hace un año a información pública el anteproyecto, ha habido alegaciones solo de una asociación; posteriormente ha habido el informe del Consejo Económico y Social, que sí se ha valorado todas sus alegaciones, y se han incorporado en su mayoría, y posteriormente ha habido el informe de los servicios jurídicos de la consejería respectiva, que asimismo ha informado favorablemente a todo ello.

Por tanto, estamos ahora ante un proyecto de ley, y estamos ante un proyecto de ley que no estamos hablando de las competencias del Estado en seguridad marítima, no estamos hablando de las competencias de la capitanía en cómo los buques tienen que estar registrados, qué características, qué revisiones técnicas, no estamos hablando de la Ley de Seguros, no estamos hablando tampoco de las competencias del Estado en la marina mercante.

Estamos hablando simplemente de una Ley de Transporte. En ese caso se concreta al transporte de mercancías y de personas o transporte mixto, al transporte como una línea regular o una línea turística, y lo que estamos discutiendo es qué condiciones, qué garantías tienen los usuarios y consumidores cuando toman estas líneas. Qué obligaciones tienen estas empresas de transporte y, sobre todo, también el régimen de sanciones, si lo incumplen. Dicho esto, y la capacidad, por ejemplo, de autoridad de estos inspectores.

Dicho esto, pues no, no, aquí no procede tampoco hablar efectivamente, si procede hablar de puertos, porque todo transporte marítimo tiene sentido cuando el PRC ha aportado las empresas de transporte a Santander o Santoña-Laredo efectivamente, ahí sí tiene razón, porque todo transporte marítimo tiene que atracar, desatracar en un puerto, ellos pueden explicarlo.

Y también, cómo no, al director de la Autoridad Portuaria de Santander o, cómo no, al director de Transportes. Pero, efectivamente, sí, ¿datos conexos?, pues hay que atracar, desatracar, carga, descarga de mercancía, traslado de pasajeros, los cánones, las tasas que se pagan en los puertos de Cantabria.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 129

8 de octubre de 2025

Página 2259

Recordar que es una ley que se limita a las aguas de Cantabria, entre puertos de Cantabria, ríos, rías y embalses, dentro del interior de Cantabria, y que nos vamos a limitar por eso al contenido propio de la ley, que son 26 artículos que establecen: los billetes, las penalizaciones por retraso, las garantías de los consumidores, las obligaciones de las empresas transportistas; y lo demás nos guste o no, ya está regulado. Está regulado y se aplica imperativamente.

Yo no voy a decir ahora a Capitanía Marítima como tiene que hacer la revisión de los buques para que puedan utilizarse por una, como la ITV para que puedan utilizarse por una empresa de transporte. Efectivamente, yo no me voy a meter si en el puerto el dominio marítimo terrestre, el dominio público es igual que el dominio público portuario; o si se aplica la Ley de Costas o qué legislación. Todo eso está regulado.

Aquí de lo que hablamos son de las garantías en un transporte, no se nos olvide. Lo podemos hacer mucho más complicado o menos complicado, pero estamos hablando de esos derechos, les guste o no, y por tanto si les digo que nosotros sí vamos a mantener la propuesta que hemos hecho del director general de Transporte seguramente don Pablo Herrán Sainz, del presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, porque es un puerto de interés general. Le interesa también saber cómo es el tráfico y está en Santander.

Y después don César Díaz Maza, obviamente, sí vamos a admitir también en nuestra votación lo que el PRC, el director de la empresa de Excursiones Marítimas Santa Clara, y el gerente o director de la empresa Regina porque son empresas de transportes, efectivamente, son empresas de transporte, que es de lo que estamos hablando, y que van a un puerto y vuelven a otro, en Santander, y tienen que tener sus autorizaciones, sus concesiones, sus cánones y sus tasas, y eso es importante.

Pero lo demás ya es repetitivo, lo demás simplemente, pues efectivamente la que ha aportado el Partido Socialista, pues entendemos que hay cosas que no procede, como la representante del Consorcio de la Zona Franca de Santander. Es decir, con todos los respetos, no entiendo por qué el matiz político en la ley, que es más técnica, sinceramente, y desde luego si César Díaz, presidente de la Autoridad Portuaria, ¿cómo no? también le vamos a admitir. Y también, ¿cómo no?, el representante Clúster Marítimo de Cantabria que han presentado ustedes.

Y esto es lo que tenemos que decir por el Grupo Parlamentario Popular, señoría.

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

Recogiendo la petición, expresa que ha planteado el Sr. Blanco de que se vote por separado, yo le propongo lo siguiente. Votar por separado, salvo aquellas comparecencias que sean coincidentes por parte de varios grupos y que podamos votarlas en conjunto. ¿Le parece?

Vale. Pues empezamos con la votación.

Solicitudes del Grupo Parlamentario Regionalista, Popular y VOX: don Pablo Herrán Sainz, director general de Transportes, Comunicación del Gobierno de Cantabria.

¿Votos a favor?

Nueve.

Se aprueba por unanimidad.

Solicitudes del Grupo Parlamentario Popular, Vox y Socialista: César Díaz Maza, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander.

¿Votos a favor?

Unanimidad.

Solicitudes del Grupo Parlamentario Regionalista: gerente o director de la empresa Los Regina, S.L.

¿Votos a favor?

Se aprueba por unanimidad.

Gerente o director de la empresa Excursiones Marítimas Santa Clara de Asís, sociedad limitada.

¿Votos a favor?

Se aprueba por unanimidad.

Solicitudes del Grupo Parlamentario Socialista: presidenta del Consejo Económico y Social de Cantabria.

¿Votos a favor?

Cinco.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Repetimos.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos en contra.

Se aprueba por cinco votos a favor y cuatro en contra.

Secretario general de UGT o persona en quien delegue.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor, cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco votos en contra.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Secretaría General de Comisiones Obreras.

¿Votos a favor?

Cuatro.

¿Votos en contra?

Cinco.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Representante de ARCA.

¿Votos a favor?

Cuatro, cinco votos a favor

¿Votos en contra?

Cuatro votos.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Representante de Ecologistas en Acción.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco votos en contra.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Representante de SEO BirdLife.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos en contra.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Representante del Instituto de Hidráulica de Cantabria.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Representante de la Federación de Municipios de Cantabria.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Representante del Instituto Español de Oceanografía.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco votos en contra.

Se rechaza por cinco votos.

Representante del Geoparque de la Unesco Costa Quebrada.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos en contra.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Don Pablo Coto Millán, director del Máster Transcom.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Cinco votos en contra.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Representante del Consorcio de la Zona Franca de Santander.

¿Votos a favor?

Cuatro votos.

¿Votos en contra?

Cinco.

Se rechaza por cinco votos en contra.

Representantes del Clúster Marítimo de Cantabria.

¿Votos a favor?

Unanimidad.

Director de la Escuela de Náutica de la Universidad de Cantabria.

¿Votos a favor?

Cinco votos a favor.

¿Votos en contra?

Cuatro votos.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Representantes de la Federación de Cofradías de Pescadores de Cantabria.

¿Votos a favor?

Cinco.

¿Votos en contra?

Cuatro.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Directora general de la Marina Mercante del Gobierno de España.

¿Votos a favor?

Cinco.

¿Votos en contra?

Cuatro.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 129

8 de octubre de 2025

Página 2263

Se aprueba por cinco votos a favor.

Representantes del Instituto Social de la Marina.

¿Votos a favor?

Cinco.

¿Votos en contra?

Cuatro.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Alcalde de Ribamontán al Mar.

¿Votos a favor?

Cinco.

¿Votos en contra?

Cuatro.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Y alcalde de Marina de Cudeyo.

¿Votos a favor?

Cinco.

¿Votos en contra?

Cuatro.

Se aprueba por cinco votos a favor.

Bueno, pues sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

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