

DIARIO DE SESIONES

Página 2758

24 de febrero de 2026

Serie B - Núm. 159

(Comienza la sesión a las diez horas)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días, buenos días y bienvenidos todos, especialmente los que aquí comparecen a esta Comisión de Fomento, Vivienda Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, reunida en sesión de hoy, 24 de febrero de 2026.

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

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia del presidente de la Autoridad Portuaria de Santander y del director del Instituto de Hidráulica de Cantabria, para informar el proyecto de ley de Ordenación de Transporte Marítimo de Cantabria.

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

El debate, por resolución de la Presidencia de 6 de mayo de 2021 se desarrollará de la siguiente manera. Intervención de los comparecientes, don César Díaz Maza, presidente de la Autoridad Portuaria de Santander y don Raúl Medina Santamaría, director del Instituto de Hidráulica de Cantabria, por tiempo de 15 minutos cada uno.

Por tanto, si es tan amable, ruego al Sr. Díaz Maza que nos acompañe en la Mesa para iniciar su exposición cuando, cuando lo desee.

Tiene la palabra don César.

EL SR. DÍAZ MAZA: Bueno, pues muy buenos días, muchas gracias presidente, diputados, un placer estar aquí en esta Comisión de Fomento para bueno, pues intervenir sobre el proyecto de ley de transporte marítimo de Cantabria y además hacerlo representando la Autoridad Portuaria, ¿no?

Una Autoridad Portuaria, que es el organismo público que gestiona el puerto de interés general del Estado en Santander, que está integrado además en el sistema de Puertos del Estado, que en su conjunto lo conforman un total de 46 puertos y que está regulado por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Voy a tratar de condensar lo que a mi juicio son los aspectos positivos de este proyecto de ley en varios puntos y hacerlo de forma esquemática, ¿no?

El primero, yo creo que este proyecto supone el reconocimiento de unas competencias autonómicas específicas, pone en valor y desarrolla la competencia que Cantabria tiene sobre el transporte marítimo entre puertos o puntos dentro de su territorio y además lo hace reforzando el marco jurídico propio en materia de navegación interior de personas y mercancías.

Como segundo punto destacaré que además lleva a cabo una ordenación jurídica del sector, es decir, hasta ahora parte del transporte marítimo en Cantabria se regía por normativa estatal o supletoria y esta ley lo que busca es establecer reglas propias, transparentes y adaptadas a la realidad regional, lo que proporciona seguridad jurídica a operadores, usuarios y también autoridades.

Como tercer punto destacaré que se crea un registro regional de prestadores de servicios de transporte marítimo a través de la declaración responsable, y es algo que a mi juicio aporta mayor control, profesionalización y también una trazabilidad del sector.

En cuarto lugar, también este proyecto de ley proporciona herramientas para combatir actividades irregulares. La ley da instrumentos legales a las autoridades para poder sancionar el transporte irregular en embarcaciones que pueden a su vez derivar; ese transporte irregular en problemas y riesgos para la seguridad y el medio natural.

Y como quinto y último aspecto, destacar, destacaré la mejora de la seguridad jurídica y operativa. Establece un marco legal específico, tanto empresas como administraciones van a poder planificar inversiones, rutas servicios con más certidumbre, lo que, a su vez, también a mi juicio, favorece la competitividad y la calidad del servicio marítimo regional.

Yo creo que en esos cinco puntos y como resumen puedo destacar lo que a mi juicio son estos aspectos positivos. Creo que además es una ley necesaria, es una ley positiva y es una ley que va a permitir ordenar y regular unas competencias autonómicas que hasta la fecha no se habían desarrollado.

Pues en cuatro minutos casi, por sintetizar ¿no? y resumir.

Gracias presidente.



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 159

24 de febrero de 2026

Página 2759

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

Ruego a don Raúl Medina Santamaría que nos acompañe, no hace falta...

Ruego a don Raúl Medina que nos acompañe para iniciar su exposición.

EL SR. MEDINA SANTAMARÍA: Muy bien, pues muy buenos días a todos y a todas.

En primer lugar, quiero agradecer a la comisión la oportunidad de estar aquí debatiendo con ustedes este proyecto de ley. Un proyecto de ley que calificó de oportuno y necesario.

El tráfico marítimo interior en Cantabria está aumentando considerablemente y es aconsejable contar con un marco jurídico claro que proporcione seguridad, redacción y garantías tanto a operadores como a usuarios.

Tengo una serie de reflexiones, lógicamente en el campo en el que el Instituto es referencia y lo he señalado en varios puntos.

El primer punto que tengo es transporte marítimo y gestión del espacio costero. El transporte marítimo no es solo una cuestión de movilidad, en sitios como tenemos estuarios sensibles, vulnerables, la ordenación del tráfico supone también un elemento de gestión del litoral. Hay que tener en cuenta que todo espacio tiene una capacidad de carga, ya sea capacidad de carga de atraque, desatraque o capacidad de carga ambiental. Entonces, creo que la ordenación del transporte marítimo debe entenderse también como una herramienta de gestión preventiva orientada a la protección de los ecosistemas sensibles que tenemos en nuestra región.

El siguiente punto lo he llamado libertad de prestación y necesidad de modulación de la ley. El proyecto de ley recoge adecuadamente la libre prestación de servicios en coherencia con el marco europeo, pero recoge también la posibilidad de una modulación para asegurar la suficiencia del transporte, la protección de derechos del sistema y la capacidad de atraque. Desde el punto de vista técnico esa previsión es especialmente relevante.

Los espacios costeros requieren de instrumentos preventivos y proporcionados en ese sentido podría valorarse reforzar el texto, en el texto, la referencia a la posibilidad de actuar en zonas de especial protección mediante herramientas como límite de frecuencias en determinados periodos, límites de pasajeros, franjas horarias, perdón. ¿Desde dónde quieren que empiece? ¿Esto último? Perdón, perdón.

Estaba hablando del punto dos, relativo a la libertad de prestación de servicios y necesidad de una modulación proporcionada. Y estaba diciendo que la prestación de servicios, la libre prestación de servicios, es en coherencia con el marco europeo, es un pilar esencial de la ley, pero la propia ley recoge y contempla la posibilidad de una modulación necesaria para asegurar la suficiencia del transporte y la protección de los ecosistemas.

Desde el punto de vista técnico, esta previsión es especialmente relevante. En espacios costeros, de especial sensibilidad o elevada presión se requiere de instrumentos preventivos proporcionados. En ese sentido, podría valorarse reforzar el texto de la ley, la referencia a la posibilidad de actuar en zonas de especial sensibilidad mediante herramientas como límites de frecuencia en determinados periodos límites de pasajeros por día, franjas horarias diferenciadas, sistemas de seguimiento siempre bajo criterios de proporcionalidad, motivación técnica y revisión temporal.

La sostenibilidad no es una limitación al desarrollo, es la condición para que el desarrollo sea estable en el tiempo.

El tercer punto que me gustaría remarcar es el tema de la coordinación institucional. En espacios vulnerables, lo que trato de reflejar en esta ley en espacio, tenemos varias capas que están súper poniendo. Tenemos la capa de medio ambiente. Ahora tenemos esta capa de transporte, pero en sitios como la bahía de Santander tenemos la Autoridad Portuaria, tenemos la Comandancia de Marina. Son todas capas que van añadiendo una tras otra y es necesario una coordinación eficiente entre todas ellas para resolver los problemas que tenemos en los espacios sensibles.

Cuarto punto, es el equilibrio entre la simplificación y la planificación preventiva. El proyecto de ley está basado en un modelo de declaración responsable, registro y control posterior, y este enfoque es coherente con las tendencias de simplificación administrativa. No obstante, podría resultar conveniente reforzar explícitamente los instrumentos de planificación preventiva en ciertos lugares donde haya una presión excesiva.

Hay un punto, y paso al punto cinco, hay un punto en la ley, en el proyecto de ley, que lo voy a recoger está en el artículo 3. Voy a leer directamente el artículo 3. El artículo 3, trata de, sobre el ámbito subjetivo de aplicación y el 3 b) dice está recogido dentro del ámbito de aplicación, el transporte marítimo de pasajeros con carácter turístico. No establece empresa establece. No establece empresa, todo el resto de la ley habla de empresas, pero aquí se dice que pertenece al ámbito de aplicación de este proyecto el transporte marítimo de pasajeros con carácter turístico. Podría entenderse que es un particular también, no habla de prestación económica. Podría entenderse que es sin prestación económica. Entonces

entendemos que ese punto debe ser aclarado para tenerla, para tener claro a quién afecta la ley ¿vale? De acuerdo con ese punto, no es, no especifica que sea ni empresa ni particular ni que sea con prestación de dinero o sin prestación de dinero.

Y ya por último concluyo. En síntesis, consideramos que este proyecto de ley constituye una base adecuada para ordenar el transporte marítimo en Cantabria y desde una perspectiva técnica de gestión del litoral podría reforzarse en tres dimensiones. Instrumentos explícitos de modulación preventiva en zonas de alta precisión, claridad en el ámbito subjetivo, para evitar vacíos regulatorios, mecanismos efectivos de coordinación institucional.

El objetivo no debe ser restringir, sino gestionar con inteligencia, anticipación y proporcionalidad.

Muchas gracias.

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

A continuación, abrimos turno para los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo VOX, por lo que tiene la palabra su portavoz Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias. Gracias presidente, en primer lugar, dar las gracias también a los comparecientes por acompañarnos en el día de hoy.

Al Sr. Díaz Maza quería preguntarle, nos ha hablado de las bondades de la necesidad de la ley, pero quería preguntarle si considera que se debe hacer alguna modificación, alguna mejora en alguno de los apartados.

Quería preguntarles a ambos sobre el ámbito de aplicación, porque ya ha salido en algunas otras comparecencias. La semana pasada otro compareciente nos decía que parecía sensato, que fuera de aplicación para embarcaciones de más de 12 personas y, por tanto, que esta ley dejara fuera lo que es la, las embarcaciones recreativas, que puede ir un poco en consonancia con lo que usted nos ha apreciado del ámbito aplicación del 3 b). Quería preguntarle si consideran que las embarcaciones recreativas hasta 12 personas deberían estar fuera del ámbito de esta aplicación o no, como así nos han sugerido algunos otros comparecientes.

Y luego, bueno compartimos que habría que establecer cierta modulación en servicios de especial protección. La cuestión es cómo lo hacemos, porque todo ello creo tenemos en la retina la imagen de la playa del Puntal de este verano, pero, claro, la playa del Puntal, que es donde se generan los macro botellones, se accede por un lado vía transporte marítimo, pero por otro lado también vía la costa. Entonces, no sé cómo se podría, de alguna forma, articular esta protección con los límites de frecuencias y pasajeros, porque, por ejemplo, en el caso del Puntal tampoco lo solucionaríamos.

Muchas gracias.

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

Grupo Socialista Sr. Zuloaga tiene la palabra

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muchas gracias, presidente. Buenos días y muchas gracias también a ambos comparecientes y, sobre todo, agradecerles la incidencia que han hecho sobre la mejora en la capacidad del texto legislativo propuesto, en este caso por el Gobierno de Cantabria.

Y entrando de forma sutil, en las apreciaciones que ha hecho el Sr. Medina, desde IH, desde el Grupo Socialista en la medida que va avanzando las comparecencias en esta Comisión de Fomento vemos especialmente relevante el tomar buena nota y especial atención en la fase de enmiendas a las medidas que puedan mejorar el texto para garantizar que tengamos una mayor capacidad o sostenibilidad sobre las zonas especialmente sensibles de las que evidentemente refleja el texto legislativo.

Lo ha dicho el anterior portavoz y es así, esta ley creemos que debe tener especialmente de especial incidencia para garantizar que podamos actuar como instituciones públicas en contra de los macro botellones y situaciones insostenibles que afectan a lugares especialmente sensibles, y que a través del transporte marítimo de pasajeros resulta que no somos capaces de afrontar esa llegada masiva de personas a zonas especialmente sensibles. Y el poder estudiar o el poder atender sus sugerencias en cuanto a cuáles son las medidas concretas para mí, para mejorar o para evitar, para mejorar el texto y para evitar así la llegada de pasajeros, que se convierten en usuarios de zonas especialmente sensibles de estas zonas que requieren la atención de las instituciones de Cantabria, Hemos hablado de estuarios, estamos hablando del Puntal, también podemos hablar de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel, y por eso es especialmente relevante los instrumentos que ha introducido el IH ¿no? como la capacidad de carga y la coordinación institucional precisamente para garantizar que situaciones como esta no se produzcan en Cantabria y que leyes como esta, que todos coincidimos en la necesidad y en la oportunidad de sacarla adelante, tengan los elementos necesarios para, para evitar estas circunstancias.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 159

24 de febrero de 2026

Página 2761

Vamos, con esa reflexión, y si se pueden aportar alguna cuestión más concreta, más que agradecido.

Gracias.

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

Sr. Hernando, Grupo Regionalista.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Muchas gracias a los comparecientes por su presencia en la cámara y también por las ideas que han, que han dejado vislumbrar.

En ese sentido, yo quería comentarle al presidente de Autoridad Portuaria; con su reflexión que ha hecho a partir de la necesaria ordenación jurídica del sector y la mejora de la seguridad jurídica, lo que ha venido también a avanzar es que esto puede generar nuevas rutas y nuevos servicios con más certidumbres. Mi pregunta es: ¿considera que, por ejemplo, en el ámbito de la Bahía de Santander, que es donde está situado el puerto, existe capacidad para mejorar o incorporar nuevas líneas regulares de transporte de pasajeros? Enlazando de esa pregunta con el IH: ¿considera el IH que nuevas líneas de transportes de pasajeros pueden influir en las dinámicas del litoral en el ámbito de la Bahía de Santander?

Enlazamos con una reflexión también de otra de otra comparecencia: ¿que consideran que la incorporación de naves eléctricas o con combustibles no contaminantes sería interesante para ese futuro del transporte que se establece en esta, en esta ley?

También me gustaría preguntarle a Raúl Medina con las reflexiones que ha hecho. Evidentemente estoy de acuerdo con su reflexión sobre el artículo 3. Hay que definir sobre todo no tanto si son particulares o son empresas, como si existe una contraprestación económica por esa actuación. Evidentemente, en la empresa sabemos que va a existir contraprestación económica, pero en los particulares puede existir esa contraprestación económica o puede salir en barco con unos amigos. Evidentemente, la ley tiene que definirlo, porque no es lo mismo. Lo cual no quiere decir que en aquellas embarcaciones de hasta 12 tripulantes no se vaya a producir contraprestación económica. Por lo tanto, esto tiene que quedar perfectamente definido, porque si hay contraprestación económica se está haciendo una actividad y, por lo tanto, esa actividad tendría que quedar dentro del marco regulatorio de la norma.

Pero mi pregunta va más allá, tampoco quiero hablar de los botellones porque me da la sensación de que el la referencia que hace usted nos no se refiere a ese tema se refiere, por ejemplo, a la actividad que se va a incrementar en el ámbito de las visitas turísticas, por ejemplo, de Costa Quebrada, es decir, ahí con la declaración de Costa Quebrada y con el inicio de las actividades que se van a desarrollar en torno a ellas, tenemos aquí a la alcaldesa de Polanco, que es una de las uno de los municipios impulsores y afectados por esta situación, se va a generar a un componente económico alrededor de él y ese componente, esas visitas, esas actuaciones necesarias y muy importante desde el punto de vista de la libertad de empresa y también desde el punto de vista de la difusión de los valores, etcétera, etcétera, lo que tiene que respetar es la carga ambiental de la zona.

Lo mismo puede decirse del Parque de las Marismas de Santoña; hemos tenido que ver cómo se han tenido que producir ciertas limitaciones en los accesos al Faro del Caballo. ¿Por qué? Pues porque era tal la avalancha de personas que asistían... incluso limitaciones marítimas. ¿Por qué? Pues porque llegó un momento en que era tal el número de kayaks que llegaban a las cuevas de debajo del Faro del Caballo que se generaba, no solo un peligro medioambiental, sino también un peligro personal para todas aquellas personas. Yo en ese sentido es en el que creo que esos instrumentos que usted llama modulación preventiva en zonas de alta presión, con esas limitaciones en materia de pasajeros, limitaciones de franjas horarias, etcétera, etcétera, son muy interesantes. Y lo que quería es ver si realmente el IH que cuando lo que está planteando es eso ¿no?, más que el tema del botellón, que tendrá otro tipo de connotaciones, porque efectivamente ahí se está produciendo una actuación sobre un espacio litoral pero el transporte digamos es secundario, ¿por qué?, pues porque ahí se puede llegar también en coche hasta Somo y luego tal, y y el efecto sería el mismo, pero yo, me gustaría que si pueden profundizar en esas dos cuestiones, pues usan esas cuestiones que les he planteado, se lo agradecería y bueno, nuevamente la verdad es que su comparecencia nos sirven a los diputados para poder reflexionar en voz alta y que ustedes nos, ustedes que son expertos nos respondan y clarifiquemos un poco las cuestiones que vamos a tener que determinar después en el texto, en el texto normativo.

Muchas gracias

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

Sr. De la Gándara, Grupo Popular.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí. Muchas gracias a todos. Buenos días, señores comparecientes, agradecerles su presencia hoy aquí.

Sí, hay varias cuestiones verdaderamente se quería empezar señalando que estamos hablando de una ley de transportes, limitadas a transportes, pero que confluyen muchas competencias de forma previa a llegar a este momento. Las intentar explicar, pero tampoco vamos a capar la ley de principio; aquí tiene que haber un desarrollo normativo y si mañana hay una zona de influencia de protección ambiental hay que protegerla, todas las administraciones que tienen la ley de costas hasta la Autoridad Portuaria, la cesión de los atraques hasta las demás administraciones actuarán y establecerán o menos pasajeros, o menos rutas o prohibían ciertas rutas, todos en la medida de su competencia, pero aquí estamos hablando del marco legislativo que en 20 años no se ha hecho para dar cobertura y, como se ha dicho, seguridad jurídica en esta materia que hasta ahora no existía. Posteriormente podremos regular todas estas cuestiones y también, obviamente, las normas de medio ambiente que se dicten en su momento por las administraciones, aplicarán igual que nosotros desde el parlamento pidamos que se, que se regulen.

Dicho esto, bueno es que estamos hablando de una ley que en sí no nos vamos a confundir, es una ley de transporte, hay un precio, hay una contraprestación económica, y eso tiene que quedar claro en el artículo 3 como señalaban los ponentes, hay una contraprestación económica, hay un patrón efectivamente, hay una embarcación, y ya estamos hablando, como el que tiene un billete de autobús o el que va por carretera. Yo voy de Santoña a Laredo o de Santander a Santoña con mi billete y a aquí en esta ley lo que se regula es los derechos de consumidores, las garantías de que la empresa sea segura, de que las naves de transporte sean seguras, es decir, que los seguros estén al día y que, es decir, haya un principio de legalidad en sanciones, en infracciones, en indemnizaciones por retrasos... lo que es la relación consumidor - empresa, y todo bajo el paraguas de la normativa administrativa que deben de cumplir, y es la que autotutela en cierta medida esta actividad, porque es de interés público.

Ahora, si verdaderamente estamos hablando de temas conexos que son importantes, pero que son tan importantes como se han hecho de forma previa; yo cuando hago una declaración responsable a la que remiten ustedes, la declaración responsable es muy exigente, usted me va a tener que aportar todo lo que aporta capitania, todos los seguros, los coaseguros, los, no solo seguros de viajeros, los seguros de las naves, los coaseguros, los reaseguros. Usted, cuando me tiene que aportar la declaración responsable me tendrá que traer todas las certificaciones que exigen la nave, todos los requisitos que exige la Ley de Puertos del Estado y la Ley de la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima; es decir, es un compendio de actuaciones, igual que cuando se pide aquí la declaración responsable, tiene que haber las autorizaciones portuarias para atacar y atracar.

Todo es un compendio previo a la regulación de esta ley, por tanto, vuelve a darse aquí lo que yo siempre he llamado la concurrencia de títulos o títulos competenciales concurrentes, en el que intervienen todas las administraciones, en que todas las normativas concurren en distintos escalafón, con distintos rangos y muchas veces en distintas materia competencial y todo concurre en una concurrencia de títulos que de forma previa existen, que se van a tener que aplicar y que es de obligado cumplimiento para esta ley de transportes, lo diga la ley de transportes o no lo diga la ley de transportes. Y en este sentido, es decir, claro que sí hay que proteger zonas, bueno, también está la Ley de Costas, las servidumbres de protección, las infraestructuras paisajísticas, también la ley de protección, la Ley de Puertos del Estado establece zonas que deben ser protegidas o que se pueden desarrollar reglamentariamente, y todo esto va a ir surgiendo.

Pero dentro de la estructura del marco legal, de los instrumentos legales que nos estamos dando en este momento, y esto es lo que quería incidir yo un poco. Todo eso, efectivamente es previo, y posteriormente hay que desarrollarlo por todas las administraciones, y tenerlo en cuenta. Todos sabemos que el comercio marítimo mundial, el 90 por ciento del comercio mundial es marítimo y claro que contamina, es la gran contaminación olvidada y en todo esto, pues sí se habrá que regular, naves que no sean tan contaminantes, con efectos nocivos y todo esto se tendrá que aplicar. Esta ley un poco más es el desarrollo de la relación contractual del usuario, la empresa y la administración, en yuxtaposición de relaciones bilaterales, y en este sentido es lo que quería dejar claro.

Efectivamente, nos preocupa el medio ambiente y desde el Gobierno y desde el Partido Popular siempre vamos de la mano en nuestro desarrollo sostenible de la comunidad autónoma, como debe ser, del medio ambiente, de la protección del medio ambiente, y así ha de ser. Pero debe darse regulación a materias que tenían un vacío legal importantísimo al día de hoy y que no se entiende que 20 años no se haya dado una estructura normativa, que donde confluye toda esta normativa pueda ser, por lo menos, empezar a interpretarse y aplicarse coherentemente, cada uno en su espacio de confluencia.

Y nada más y muchas gracias por su presencia.

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

Los señores comparecientes tienen, si lo desean, un turno de réplica y si el Sr. Díaz lo tiene a bien, pues...

EL SR. DÍAZ MAZA: Sí, claro, pero bueno, más que replicar, intentar aportar y bueno, y dar alguna opinión, que quizás no he matizado en la primera intervención, ¿no?

O sea, yo creo que la ley sí que era una ley absolutamente necesaria, porque yo creo que estábamos asistiendo al desarrollo de actividades, y en este caso voy a hablar de la bahía de Santander, que de alguna manera había unas



competencias que no estaban desarrolladas. Y, por lo tanto, bueno, se desarrollaba una actividad que generalmente ha sido pacífica y ha sido siempre como un servicio bien acogido, porque era una facultad para transportar personas que necesitaban cruzar la bahía y, en otros casos, pues como una actividad o turística o de ocio para ir a las playas, ¿no? Pero yo creo que ese transporte que se ha venido desarrollando en la bahía, pero sí es cierto que los derechos y las obligaciones tanto del prestador del servicio como de los usuarios estaban un poco en el aire. Nosotros, por ejemplo, recibíamos a veces quejas de usuarios, porque el horario del transporte que estaba anunciado no se cumplía. ¿Y cómo podemos hacer para que ese horario que dice La Pedreñera, se cumpla? Bueno, ahora vamos a poder hacerlo con esto, y antes quizás no había herramientas para poder llegar a ese extremo, ¿no? Por lo tanto, yo creo que es una ley concisa, es una ley que rellena un hueco que va a dar seguridad a todos los que están involucrados en el transporte marítimo, y que en su conjunto creo que toca todos los palos: derechos, obligaciones, régimen sancionador, el ámbito, el ámbito de, el ámbito de sobre el que cae el efecto de la ley, ¿no?

Cuando se hablaba, y ahora voy a entrar un poco a los comentarios, ¿no?, el tema de buques de más de 12 personas. Efectivamente, ese es un criterio internacional que hay para definir, los buques de pasajes de más de 12 personas, pero es cierto que también las embarcaciones de recreo pueden dedicarse a llevar a cabo transporte de pasajeros y hacerlo por debajo de las 12 personas. Y eso no quiere decir que no se pueda regular con esta ley, que yo creo que intenta hacerlo, porque deja al margen, es decir, asume esa regulación superior, pero también incide en no condicionarlo al número de personas, sino, efectivamente, a que en un momento dado puede haber un transporte de pasajeros que no esté desarrollada por esas empresas, que todos tenemos en la cabeza, pero que sí forman parte de otros servicios que se está prestando. ¿Eso realmente es un transporte de pasajeros? Pues realmente se están llevando pasajeros de un lugar a otro para luego igual en ese otro lugar desarrollar una actividad. ¿Cuál es el efecto que va a provocar que ese transporte sea considerado transporte de pasajeros y tenga que sujetarse a los efectos de la ley? Bueno, pues habrá que ver qué efecto puede llegar a tener, ¿no? Pero yo sí creo que de alguna manera habrá que ver exactamente dónde queda la raya de tú sí y tú no, pero sí es verdad que también, además de esas empresas, como Los Reginas, en la bahía de Santander, hay otros casos que sí es transporte de pasajeros, pero no están asociadas a esa actividad más clara, ¿no?

Entonces, ¿hasta dónde tiene que llegar la ley? ¿Tiene que llegar también a ese ámbito? Bueno, pues probablemente sí, ¿hasta qué extremo? Yo estoy pensando en una zodiac, que puede estar llevando una persona de La Magdalena a la isla de la Torre, o de Puertochico a la isla de la Torre, para luego allí coger un barco de vela y hacerlo. Bueno, pues habrá que ver también esa parte. Pero yo, en su conjunto creo que es una ley redonda que cubre todos los aspectos y que tampoco deberíamos intentar meter ahí para regular absolutamente todo, porque hay tal maraña de competencias superpuestas que creo que, probablemente lo que haría es, si entras en conflicto generar luego un problema. Creo que en lo sustancial acota mucho y, si luego queda algún resquicio, que ya sabemos que toda ley luego puede tener sus resquicios, creo que el Parlamento, el Gobierno, puede tener sus recursos, luego vía decreto o vía tal, cuando realmente se esté seguro que ese ámbito no lo puede cubrir la ley de costas con sus competencias, el Gobierno de Cantabria con sus competencias, la Autoridad Portuaria con sus competencias, y que realmente tiene que estar metido dentro de la ley. Pero, bueno, yo mi opinión es, en general, esa, sin perjuicio de que, efectivamente, luego puede haber esos pequeños, esos pequeños resquicios, ¿no?

En el tema del botellón del puntal, bueno, pues parece claro que ahí hay también un cúmulo de circunstancias. Que una parte puede estar asociada al transporte marítimo, porque efectivamente hay que llegar allí y una parte también pueden llegar por tierra, por la playa, ¿no?, pero una parte es llegar allí y, efectivamente, lo pueden hacer de varias maneras, y algunas de ellas estarían sujetas a esto. Bueno, pues yo creo que hay una facultad de inspección, una facultad tanto en tierra como en mar, y además es un asunto que, en la Mesa de la Bahía, además está el director del IH, está también debatiendo, aprovechando que prácticamente todas las administraciones con competencias en el ámbito de la bahía están representadas y ver un poco qué es lo que cada uno puede hacer para intentar desactivar eso que yo creo que nadie, nadie lo quiere ¿no? Pero tampoco evitar que, efectivamente El Puntal pueda ser un lugar de disfrute, de ocio, con todo el control ambiental y el cuidado que requieren. Lo de prohibir bueno, pues hay que ver exactamente cómo se consigue modular para no pasarte, pero evidentemente esos episodios concretos y yo creo que contados hay que tratar de evitarlos porque no son buenos para para nadie, ¿no?

En cuanto a la cuestión de si hay más capacidad para líneas regulares, bueno depende, eso yo creo que será cuestión de la oferta y la demanda; muchas veces vemos en verano la cantidad de gente que quiere ir a la playa y que las lanchas no da, en invierno pues la situación es otra. Yo sí creo que hay una parte importante de vecinos que utilizan el transporte marítimo por la bahía como transporte regular, para para ir y venir, y creo que ese es un servicio que hay que intentar prestar con las mayores garantías, por lo que decía antes, y creo que esta ley viene a aportar seguridad y certidumbre al usuario, que ya sabe que va a haber unos horarios y que con un billete, si no se cumplen esos horarios, tienen unos derechos que va a poder poner en valor y además unas obligaciones como usuario, pero también para la empresa que tiene que prestar ese servicio con una certidumbre y con unas limitaciones de retrasos y demás, que creo que también contempla la ley, ¿no?

Bueno, Alsa Bahía Zero ha estado haciendo algunas rutas también por la bahía, parece que también quiere dedicarse al transporte de pasajeros, será una cuestión de ver un poco también la oferta y la demanda, pero yo sí creo que hay una, hay una demanda estacional y puntual clara, y luego hay un transporte regular que creo que es importante atender con las mayores certidumbres.

En cuanto a las naves eléctricas. Yo creo que es un asunto que no debería estar dentro de la ley, es decir, de las embarcaciones en general los coches, pues estarán regulados por normativa de fabricación de coches, los embarcaciones cada vez más las embarcaciones van en esa tendencia, pero quizás es darle a la ley algo que realmente bastante tiene con intentar regular bien el transporte como para además esa cuestión más, más ecológica, que siempre está bien, pero que yo creo que viene mejor que esté en otro contexto que es el de las propias embarcaciones de recreo, que afecten en general a lo que son su uso, porque por mucho que tengas una, una lancha en la Bahía, por ejemplo, haciendo el transporte marítimo con, con un combustible sostenible, si luego resulta que el resto, pues están emitiendo sin control, pues igual, hombre, es un pasito, pero quizás la regulación venga más por lo que es el contexto de las embarcaciones de recreo que por solamente la del transporte marítimo. Pero evidentemente es una medida que va en esa línea de intentar controlar las emisiones, ¿no?

Y yo creo que nada más.

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

EL SR. MEDINA SANTAMARIA: Yo voy a decir bastantes cosas parecidas a ti.

Quiero resaltar, igual que ha hecho el presidente de la Autoridad portuaria, la oportunidad y necesidad de la ley, con lo cual, ¿así mejor, ¿verdad?

Quiero destacar la oportunidad y la necesidad de la ley también lo ha hecho el presidente de la Autoridad Portuaria. Creo que es necesaria, creo que va a servir para, para desarrollar adecuadamente el transporte de pasajeros, el transporte de mercancías, entonces animo a la Comisión que haga su trabajo lo antes posible para regular todo esto.

Artículo 3, yo solo he querido señalar que veo leo un vacío legal, no sé por qué el 3 a) dice expresamente contraprestación, el 3 c) dice expresamente contraprestación, y 3 b) no dicen contraprestación.

Entonces, cuando te rodea de, entonces dices aquí hay algo o no hay algo, no lo sé por si acaso hay un vacío legal, luego lo pongo encima de la mesa para que ustedes decidan quién tiene que estar como ha dicho Cesar, el presidente, perdón, de la Autoridad Portuaria.

Todo tiene un límite, el señor de la zodiac que lleva un amigo ¿también entraría? Pues hay que fijar un límite evidentemente, y esa es su labor y lo harán estupendamente.

En estos momentos hay un vacío legal en el artículo 3 b).

Mercado, modulación y coordinación. Ese ha sido el eje central de lo que he pretendido hacer mi intervención. Claro que creo en el libre mercado de servicios, en el marco europeo, pero también tiene que haber una modulación, ¿vale? entonces esa modulación, y lo he dicho tiene que ser proporcionada, motivada y motivada, técnicamente, y con revisión temporal.

Esas imágenes que tenemos, de que se pasa la capacidad de carga de ciertos sitios es en ocasiones puntuales, en el espacio y en el tiempo. No he querido señalar ninguna en concreto porque hay varias ¿vale? entonces, ¿eso que exige? exige un estudio de capacidad de carga para limitar que no se exceda esa capacidad de carga, porque en el momento que se excede la capacidad de carga ya no es un problema de servicio, ya es un problema ambiental, es un problema físico y hay que adelantarse a ese problema.

¿Cómo se consigue? como digo, haciendo un estudio de capacidad de carga, haciendo un estudio del transporte, que el número de personas que viajan y limitándolo, tenemos ejemplos tenemos ejemplos en otras comunidades, en Galicia, en las islas Cíes, por ejemplo, donde está regulado el transporte. Lo tenemos también en Canarias, lo tenemos también en Baleares con los fondeos.

Es decir, hay ejemplos dentro de las comunidades donde, respetando el libre mercado, respetando el libre mercado, se consiguió una cierta modulación para no superar capacidad de ¿verdad? carga.

¿Qué más?, coordinación? el presidente de la Autoridad Portuaria ha mencionado la mesa de la bahía. Entonces la mesa de la bahía todas las entidades que tienen competencias, alguna competencia en la bahía de Santander, pues nos sentamos para debatir, para discutir los problemas, y es en la coordinación donde se encuentra la solución de muchos problemas.

Les voy a poner un caso en el tema de que ha mencionado el presidente del botellón, pues Ribamontán al Mar no tiene policía municipal suficiente pues para poder atajarlo, Santander pues yo es que no tengo competencias allí no es mi municipio y, sin embargo, y se ha encontrado un sistema donde la policía municipal está en Ribamontán al Mar, están en el acceso por tierra para evitar que venga la gente, aquí en Santander la policía municipal estaría avisando anunciando la gente



que se está acabando la capacidad de carga, que no caben en más sitios y la Guardia Civil estaría haciendo las labores de entonces combinando los tres mecanismos de control en coordinación, podemos resolver problemas que en ninguno de ellos por separado puede resolver, y eso es lo que yo quería señalar cuando hablaba de coordinación, cuando hablaba de coordinación, ¿quién tiene que poner la capacidad de carga ambiental en las zonas sensibles?, pues tenemos una dirección general de medio ambiente, que es la que tiene que hacer el plan de gestión, porque esto es una ZEC, esto es una zona de especial conservación entonces, medio ambiente tiene la obligación y si está hecho que hacer un plan de gestión de esa zona de especial conservación.

Esta ley lo que tiene que hacer es ser la ley que miro, porque es una ley transporte marítimo y tiene que ceñirse al transporte marítimo, pero sin quererlo, es una ley que también regula el territorio, entonces tiene que estar en consonancia, tiene que estar en correspondencia y en coordinación con otras leyes de ordenación del territorio.

¿Quiere decir que esta ley? No, no esta ley tiene que estar, es oportuna y necesaria, tiene que regular lo que tiene que regular, pero seamos conscientes de esas regular eso regulamos otras cosas y no puede, no debe haber una contradicción entre que un departamento del Gobierno esté regulando la capacidad de carga y la gestión ambiental y otra parte del Gobierno tenga otra ley que diga otra cosa diferente.

Entonces esa coordinación es necesaria, es productiva y es la mejor manera de resolver los problemas.

Respecto a las naves eléctricas, la ley recoge un elemento de tasas. Será en las tasas desde un punto de vista donde se podría tener en cuenta ese tipo de embarcaciones.

Creo que el libre mercado, moderación coordinación oportunidad, necesidad, Costa Quebrada, parque Santoña creo que he pasado por todos los puntos que, de todas maneras, si hay algún, algún punto que se me haya olvidado y se haya pasado.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Si quieres añadir algo

EL SR. DIAZ MAZA: A ver, con respecto a lo que comenta Raúl, es decir, vamos a ver imaginemos vamos a poner un punto A y un punto B por ejemplo, de las islas Cíes y se está haciendo un transporte marítimo entre el punto A y el punto B, si el punto b, que es el punto de destino, luego tiene unas limitaciones con capacidad de carga, no tiene por qué afectar al transporte marítimo, habrá menos transporte marítimo para llegar allí y seguirá teniendo los mismos requisitos de control, certificaciones, etc., para poder transportar a la gente que pueda ir hasta ese lugar.

Pero yo creo que no debería verse la ley interferida por esos requisitos que pueden tener los lugares donde pueden ser destino de pasajeros, sino que al final, si se puede hacer un transporte de pasajeros mayor o menor en función de la capacidad de carga en función de la demanda que haya, porque lo que está claro es que las excursiones turísticas, si no hay demanda no habrá oferta, y si hay y si hay demanda y hay oferta y se hace, pero esas excursiones van por lugares que tienen algún tipo de protección, lo que sí sabemos hoy es que el transporte marítimo va a estar regulado por la ley, con los derechos y obligaciones, tanto el que presta como del que es usuario, pero efectivamente luego será o bien en el marco ambiental, o bien en el marco que corresponda competencial, donde al final se regule que la carga que tiene ese espacio no puede superar tanto con un aforo que se determina en donde es el punto de llegada, que puede ser un embarcadero y por lo tanto, ya sabemos que el transporte marítimo mucho o poco regular, va a estar regulado en la ley, pero que ahí no van a poder llegar tantas personas.

Yo por eso digo que creo que igual cargar demasiado la ley con esas otras cosas lo que puede hacer es estar regulando cosas que realmente tienen su espacio en otros sitios, pero que mientras se preste el servicio marítimo de transporte de pasajeros sabemos que la ley lo está regulando bien, sea mucho poco o regular, y luego si el otro ámbito de la zodiac con las dos, con las tres personas para cosas que ya sabemos que están sucediendo en este caso, bueno, yo tengo más cerca en la bahía, ¿no? pues también eso puede generar un impacto asociado, pero también por otro lado bueno, pues yo sí llevo a mi hijo a la escuela de vela y lo montan en una lancha, pues también quiero que no se preste con las mayores garantías, ¿no?

Entonces, allí a ver hasta qué punto es bueno regular con la misma, con la misma extensión o dar un paso atrás y hacerlo de otra manera, ¿no? pero, hombre, sí, lo, es, verdad lo que dice también del tema turístico, ¿no? Yo creo que está claro que el tema turístico tiene que tener, parece una contraprestación económica, ¿no?, yo creo que parece, pero bueno, no aparece ahí, no aparece en el punto, pero sí yo creo que especial, si no apareciera, si no es de recreo, o sea, si no hace nada de recreo es ocio, pero si no apareciera en ninguna, o sea, yo intuitivamente lo asocio a una actividad turística por una contraprestación, pero, pero, pero, pero, bueno ¿no? así un poco ya debate.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias

¿Sr. Blanco?

Para la dúplica, Sr. Zuloaga.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Sí, agradecer la reflexión, la doble reflexión, que invita evidentemente a los grupos, a tomar partido en cuanto a cómo mejorar el texto legislativo, y es verdad que la ley puede acabar siendo una ley neutra que regule el transporte marítimo o una ley que se implique en los problemas que padece Cantabria y que puede tener Cantabria y entonces asumamos la responsabilidad que tenemos de gestionar algunos problemas que existen, que además son de reciente creación, es decir, hemos padecido dos veranos con esa imagen insostenible del Puntal, y por eso creo que legislativamente hay que actuar. Además, de luego, desde el plano de la gestión, Gobierno, ayuntamientos e instituciones deben de hacerlo también.

Entiendo más que pertinentes las aportaciones que han hecho para, para debatir sobre el análisis de cómo afrontar esta situación desde la coordinación, pero también desde este nuevo elemento que aporta el IH gracias a su capacidad científica, que es la capacidad de carga.

Y además algo que no es, que no tiene por qué ser estático, y creo que no debería serlo, porque el problema que tenemos en el Puntal es un problema de hoy en el Puntal, pero mañana el problema puede trasladarse a cualquier otro lugar que debe ser analizado de forma específica. Por eso es verdad que esta ley tiene, tiene, consideramos que tiene capacidad para asumir algunas obligaciones al Ejecutivo en cuanto al estudio de la capacidad de carga de aquellos lugares que son especialmente sensibles, porque el transporte marítimo en Cantabria no está analizando, transportes de puerto a puerto en realidad hay muy pocos transportes de puerto a puerto; sí que hay mayoritariamente transportes de puerto o de zona urbana a un espacio natural, y por eso hay que estudiar claramente pensando también en los usuarios y en la sostenibilidad de Cantabria si lo que estamos ofreciendo y legislando responde a lo que realmente tenemos que gestionar, ¿no?

Entonces sí que parece interesante insisto en que no sea estático, porque el problema que tenemos en el Puntal quizá mañana se puede trasladar algún lugar paradisíaco de Costa Quebrada ¿no?, porque son lugares que hasta ahora son un parque geológico de la Unesco, que de repente van a tener acceso a un público mayor y que tienen, pues, un interés turístico evidente, además de científico ¿no?

Por eso creo que estudiar con determinación esta ley y escuchar a los expertos es fundamental en esta, en esta fase de comparecencias, para después trabajar las, las enmiendas al texto legislativo y, evidentemente, por parte del Partido Socialista hay un compromiso claro de introducir elementos que tengan que ver con la capacidad de carga en el destino para garantizar este estudio y esta sostenibilidad.

Muchas gracias.

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

Sr. Hernando, Grupo Regionalista.

EL SR. HERNANDO GARCÍA: Un minuto para agradecerle su presencia aquí y para entender perfectamente la recesión del presidente de la Autoridad Portuaria. Aquí estamos hablando de una ley de transporte. Lo que nos ha venido a decir es que esas limitaciones pueden ser necesarias, pero que igual donde tienen que estar reguladas esas limitaciones es en la regulación que se haga de Costa Quebrada, en la regulación que se hace de las Marismas de Santoña, la regulación que se hace desde el punto de vista ambiental y que lo que es el elemento transporte es igual con los condicionantes que se pongan para llevar los pasajeros o los servicios a esas tablas. Yo lo he entendido perfectamente cuál es su reflexión, aunque no es menos cierto que quizás de manera adicional, aunque no sea uno de los elementos determinantes de la norma, la posibilidad de incluir ese tipo de previsiones, a esperas de que se produzcan modificaciones en las normas ambientales, etcétera, etcétera, pues quizás no va a ser el núcleo de la norma porque no debiera ser el núcleo de la norma. Comparto cien por cien con usted y creo que además generaría inseguridad jurídica, que es lo que ustedes dos han señalado, que es uno de los valores fundamentales de la norma, que genera seguridad jurídica y cumple un vacío legal que se estaba estableciendo.

A veces a empezar a meter cosas en las normas genera inseguridad. Yo creo que es la reflexión que usted ha hecho. Comparto en líneas generales la misma, pero es posible que ante el crecimiento y la referencia extremada turístico adicionalmente se pudiera hacer alguna regulación no propiamente en el texto de la norma, sino en sus disposiciones que pudieran prever esa situación.

Por lo tanto, muchas gracias y ha sido muy interesante.

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

Grupo Popular, Sr. De la Gándara.



DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 159

24 de febrero de 2026

Página 2767

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Sí, para agradecer sus aportaciones y señalar brevemente dos cosas. Efectivamente, todo lo que abunda no daña, pero yo entiendo que toda actividad turística es con contraprestación, no conozco ninguna actividad turística que sea gratuita. Pero bueno, todo es de analizar y adicionar, y siempre viene bien saberlo.

Y después, efectivamente, aquí se trata de una ley que regule, no que prohíba. Es decir, después vendrán todas las competencias de cada Administración y toda la legislación básica de desarrollo por materias o por competencia, que limite las zonas de acceso, las zonas de atraque, la carga, la descarga, los puntos de embarque, los pasajeros... Claro que sí; pero aquí el objeto, la ley en su punto y en su artículo 1 es claro y conciso y yo creo que nos tenemos que limitar a regular. ¿Por qué? Porque si queremos que nazca una ley con carácter de permanencia, de estabilidad y que continúe en el tiempo, no la podemos limitar tanto el principio, porque cada norma posterior de Medio Ambiente chocaría con cualquier modificación de todas las normas que en concurrencia la afectan, y porque además hay materias que no podemos regular, porque entraríamos otra vez en un recurso de inconstitucionalidad y han puesto bastantes desde el Gobierno central.

Entonces, verdaderamente lo que intentamos es una regulación tal vez tripartita Administración, usuario y empresas liberalizadoras del servicio, con las relaciones que tienen, como cualquier servicio liberalizado por la Unión Europea, pero que efectivamente exige su regulación propia. Pero, efectivamente, todo esto lo notamos y agradecemos su presencia sus comentarios y su análisis.

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

Bueno Sr. Díaz, Sr. Medina reitero el agradecimiento que ya les han manifestado el resto de los portavoces por su buena disposición a comparecer en este Parlamento, por su tiempo y por sus aportaciones, que estoy seguro que serán tenidas en cuenta por todos los grupos.

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

(Finaliza la sesión a las once horas)