



SESIÓN PLENARIA

(Comienza la sesión a las dieciséis horas y cuatro minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Sas. y Ser. Diputados, miembros del Gobierno. Buenas tardes.

Se abre la sesión.

Antes de pasar a tratar los asuntos incluidos en el orden del día, les informo, como ya conocerán, el aplazamiento de las preguntas 1206 y 1207, que serán debatidas en el próximo Pleno.

Pasamos al primer punto del orden del día.

1.- Debate y votación del Dictamen de la Comisión al Proyecto de Ley de Transporte de viajeros por carretera de Cantabria. [8/1000-0022]

LA SRA. BEITIA VILA: Debate y votación del Dictamen de la Comisión al Proyecto de Ley de Transporte de Viajeros por Carretera de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): El Gobierno puede presentar el proyecto de ley. Tiene la palabra el Sr. Consejero de Innovación, Industria, Turismo y Comercio, por un tiempo máximo de veinte minutos.

EL SR. CONSEJERO (Arasti Barca): Muchas gracias, Sr. Presidente.

Este Gobierno dirige sus esfuerzos a establecer marcos normativos que determinen el régimen jurídico aplicable a los servicios públicos en aras de mejorar la calidad de su prestación a los ciudadanos y contribuir al desarrollo regional.

La ley que presentamos responde a esta filosofía, elevada a compromiso por este gobierno, de favorecer el desarrollo sostenible, promover la aplicación de los principios de accesibilidad, utilizar racionalmente los recursos públicos y potenciar la coordinación entre las diferentes administraciones públicas.

En concreto, tiene por objeto establecer la regulación del transporte de viajeros por carretera de Cantabria. En su ámbito de aplicación se incluyen los servicios que se desarrollen íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Es por todos de sobra conocida, la relevancia que el sector de transporte por carretera tiene en Cantabria, tanto en su desarrollo pasado y presente, como el que tendrá en un futuro.

Este sector se ha convertido en pilar fundamental de la economía regional, siendo un eje vertebrado de desarrollo y uno de los principales dinamizadores de la actividad y del empleo.

Por ello, esta ley pretende establecer un marco normativo que permita, en primer lugar potenciar este modo de transporte y en segundo lugar, contribuir de esta forma al desarrollo económico de Cantabria.

La Ley de Transporte de Viajeros de Cantabria ha buscado completar y adecuar el marco normativo existente. El objetivo es que el sistema de transporte en nuestra región satisfaga las necesidades de los usuarios a partir de parámetros de más calidad, más eficiencia y más sostenibilidad, al tiempo que aporte mayor seguridad jurídica en la explotación de unos servicios esenciales para la cohesión social y territorial de la Comunidad Autónoma.

Esta ley tiene por objeto determinar el régimen jurídico aplicable a estos servicios y establecer los instrumentos que permitan un funcionamiento integrado y coordinado del sistema de transporte público de viajeros de Cantabria.

Por tanto, los principales objetivos que motivan la elaboración de esta ley, son satisfacer la demanda de movilidad en condiciones de calidad, seguridad y comodidad de la población en general, con especial atención a los sectores sociales menos favorecidos económicamente y aquellos colectivos que presenten dificultades de acceso a los servicios públicos que se ofertan en la red de transportes.

Potenciar la coordinación entre los servicios que ofrecen las diferentes administraciones públicas. Crear un sistema integral y homogéneo para el transporte público regular de personas, que fomente la intermodalidad. La adecuada utilización de los recursos disponibles. La reducción del coste medioambiental y la lucha contra el cambio climático, fomentando la utilización del transporte público colectivo y promoviendo la eficiencia energética. Y favorecer la generación de actividad económica, gracias al soporte jurídico que esta ley ofrecerá al sector.



Es necesario destacar las disposiciones incluidas en la ley para resolver los problemas de movilidad en el entorno rural, gracias a una serie de actuaciones singulares, entre las que destacan el transporte a la demanda, la combinación de transporte regular con transporte escolar, además de introducir los llamados planes de coordinación y planes de movilidad con los municipios, concebidos como herramientas técnicas que pongan en valor las sinergias de los servicios de transporte.

Estamos firmemente convencidos de que impulsar o fomentar el transporte público de transporte de viajeros por carretera servirá para generar actividad socio-económica que es el objeto último que preside nuestra acción de gobierno. En este contexto también es objetivo del Gobierno dotar a la región de un marco jurídico propio en la materia y velar por los derechos y deberes de los pasajeros. En la actualidad la mayor parte de las Comunidades Autónomas cuentan con una legislación en esta materia, con un texto que recoge o complementa lo establecido en la normativa estatal y directrices europeas.

El texto normativo que presentamos hoy recoge las aportaciones realizadas por los distintos Grupos Parlamentarios que han mejorado y completado la norma así como el esfuerzo realizado por parte de todos los sectores implicados, agentes económicos y sociales y otras Administraciones Públicas para lograr el resultado final.

Gracias al trabajo de todos lo que hoy presentamos es una ley necesaria porque hay un vacío legal, consensuada y muy trabajada por todos los sectores implicados, cien por cien enfocada al ciudadano, muy respetuosa con el medio ambiente, novedosa porque regula el transporte donde es más necesario, con acciones innovadoras como el transporte a demanda, y el transporte combinado regular y escolar en el medio rural y, por último, una ley que establece la coordinación necesaria con el resto de administraciones.

No quiero terminar sin agradecer a todos los Grupos Parlamentarios las enmiendas realizadas en aras de un mejor texto así como las alegaciones realizadas por el resto de Administraciones y los empresarios y asociaciones del sector del transporte de viajeros por carretera.

Quiero también valorar el amplio nivel de consenso alcanzado en la elaboración de esta ley, que ha contado con una amplia participación, y agradecer el excelente trabajo llevado a cabo desde la Dirección General de Transporte y Comunicaciones.

Nuestra aspiración y deseo, y con ese objetivo se ha redactado, es que esta ley, que viene a completar el cuerpo normativo de la Comunidad Autónoma sea aprobada por unanimidad.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Consejero.

Por acuerdo de los Portavoces no hay turno a favor ni turno en contra y pasamos directamente, por tanto, a la fijación de posiciones.

En primer lugar, por ello, Grupo Socialista. Tiene la palabra D. Juan Guimerans por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SR. GUIMERANS ALBO: Buenas tardes, Señor Presidente, Sres. y Sras. Diputados.

Anunciarles que el Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de aprobar la Ley de Transportes de Pasajeros por Carretera y lo haremos explicando las razones que justifican esta decisión.

En primer lugar, me gustaría referirme a que antes de hablar del contenido estricto de la ley, me gustaría expresar una opinión sobre las formas. Aprobamos esta ley también por que han cambiado las formas, porque las formas esta vez han permitido que el trámite parlamentario haya podido ser lo que se espera de él, ágil, eficaz, no exento de discrepancias, tratando de mejorar la ley.

Y me detengo en este aspecto porque, para mi Grupo, lo realmente novedoso de la tramitación de esta ley ha sido el cambio de estrategia del Gobierno y del Grupo Parlamentario Popular. Por primera vez en esta Legislatura, en los tres años y medio que llevamos de Legislatura, el Gobierno y el Grupo Popular solicitaron con carácter previo a la tramitación parlamentaria una reunión para tratar de llegar a acuerdos en relación con el contenido de esta ley que hicieran posible que con posterioridad el trámite fuera mucho más ágil, mucho más eficaz, como así ha sido.

Y digo que por primera vez y tal vez si esto se hubiera aplicado en otras ocasiones, y haberlas las ha habido, no nos hubiéramos visto en la situación, bochornosa en algunos casos, de que las leyes de este Parlamento hayan sido rechazadas bien por el Gobierno central o bien por los Tribunales competentes. Y cuando digo que ha habido varias ocasiones, ustedes son conscientes de las disputas mantenidas a lo largo de la tramitación de la Ley de Aprovechamiento



Eólico, de la Ley del Fracking, incluso no discutimos con carácter previo ni la del transporte de personas por cable. Ni en esa. En este caso el Gobierno y el Partido Popular y el Grupo Popular han considerado que era oportuno llevar a cabo este trabajo, que sorprendentemente en todos los casos lo habían realizado con todos los afectados, absolutamente con todos. Organizaciones sindicales, organizaciones profesionales, menos con los Grupos Parlamentarios que representamos a parte de los ciudadanos de Cantabria en esta Cámara.

En segundo lugar, explicarles por qué votaremos a favor y lo haremos porque, en términos generales. El Grupo Parlamentario Socialista se reconoce muy mucho en esta ley; porque esta ley es un continuo del proyecto de ley que el Gobierno anterior dejó preparado y que no vio la luz en la pasada legislatura. Y por tanto, por primera vez, desde que yo estoy en esta Cámara, creo que podemos hablar sin generar tensiones de la herencia recibida. En este caso, de la herencia recibida por ustedes, que ciertamente la han administrado correctamente y la han transformado en una ley. Yendo estrictamente al contenido de la ley, tal como afirma la propia información que nos aporta el Gobierno, este ley tiene un contenido eminentemente técnico.

Lo que reduce, aunque no excluye, el debate político de la misma. Esto es tan así que en la propia exposición de motivos de la ley se plantea que el propósito de la ley que hoy aprobamos, no es introducir una nueva regulación en el conjunto de las actividades del transporte de personas por carretera en el ámbito de la Comunidad Autónoma. No, si no regular los aspectos que son competencia de la Comunidad Autónoma teniendo en cuenta las modificaciones que se han producido en la legislación estatal, básicamente en la ley 9/2013, de 4 de junio.

Además también encontramos otros motivo para aprobar, otros motivos para aprobar esta ley. El Grupo Parlamentario Socialista va a votar a favor porque, de todo lo que les he explicado, del ambiente generado en la discusión, tanto parlamentaria como con carácter previo a su trámite parlamentario, ha sido posible aprobar un importante número de enmiendas. Circunstancia que agradecemos a los Grupos que han tomado esta decisión, tanto el Grupo Regionalista como el Grupo Popular.

Y lo agradecemos porque las iniciativas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, de seis iniciativas, bien por aprobación directa, bien por consensuarse, se han aprobado cinco. De la misma manera que también se han aprobado las que el resto de los Grupos, previa discusión, presentaron. Nosotros presentamos una serie de enmiendas que en algunos casos se reducían simplemente a mejorar la técnica legislativa de la ley.

En otros casos, tratábamos de reforzar aspectos en relación con la seguridad de los viajeros, con la potenciación y con la preservación de valores medioambientales para enfatizar el reconocimiento del carácter intermodal de las actividades del transporte. Y para reforzar la presencia y la participación de agentes sociales que, en algunos casos, desde nuestro punto de vista estaban infrarepresentados en la ley y así fue reconocido y por tanto, admitido. Y así hoy en día podrán participar en la actividad de los órganos previstos por esta ley. Pero, el Grupo Parlamentario Socialista, entendiendo las explicaciones dadas por el Gobierno, seguirá exigiendo que muchos de los aspectos discutidos, tanto en Ponencia como en Comisión, vean la luz a través de un desarrollo parlamentario.

Esta es una ley que exige, necesita con carácter imperioso, un desarrollo reglamentario que posibilite incorporar al bloque ley y reglamento algunos aspectos que no se han entendido oportunos incorporar estrictamente en el texto legislativo. Y además, nosotros, la única enmienda que ustedes, los Grupos, ambos Grupos que votaron en contra, decidieron no dar el visto bueno y su incorporación, nosotros seguimos creyendo que es una enmienda necesaria, que es un elemento a defender.

Yo ya sé la argumentación que utilizaron para decir lo contrario. Ustedes dijeron que era imposible porque los informes jurídicos lo habían hecho imposible. No debía ser tan imposible cuando ustedes lo incorporaron en el proyecto inicial.

Nosotros les pedíamos simplemente que las personas, empleados de las empresas operadoras de los servicios de transporte público regular, tuvieran la consideración de agentes de la autoridad. En términos jurídicos, que se les presumiera el "iuris tantum"; es decir, la presunción de veracidad en sus afirmaciones al hilo de su actividad en los servicios que prestan y como saben ustedes admite una prueba en contrario.

Simplemente es presunción de veracidad. Ustedes dijeron que no. A mí, me parece sorprendente -y se lo manifesté- y les dije que yo no entiendo cómo unos servicios jurídicos pueden decir taxativamente que es imposible que esto sea incorporado a una ley. Y yo quiero decirles lo que les dije para que contemplen la posibilidad de resolver esta situación.

Esto están en el Boletín Oficial del Estado, en la disposición adicional quinta de la Ley 12/87, de la Generalitat de Cataluña. Esta Ley ha sido utilizada para justificar y motivar reiteradas sentencias, utilizada por el Poder Judicial para motivar y justificar reiteradas sentencias que ponían de manifiesto lo que les hablaba: presunción de veracidad, "iuris tantum" de los empleados de empresas de transporte de servicio regular que en acto de servicio, sus declaraciones sean utilizadas para estos fines.



No lo vieron; creemos que es un error y esperemos que sean capaces de incorporarlo y resolverlo. Pero yo no entiendo que algo que sea ilegal pueda ser planteado en una ley y publicado en el Boletín Oficial del Estado, salvo que los servicios jurídicos de la Generalitat de Cataluña dejen mucho de desear, que alguno de ustedes por lo que cuentan parece que lo afirmen.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sr. Diputado.

Turno del Grupo Regionalista. Tiene la palabra D. Rafael Pérez Tezanos, por un tiempo de diez minutos.

EL SR. PÉREZ TEZANOS: Gracias Sr. Presidente.

Adelanto que no se trata de una coincidencia premeditada, se trata más bien de la aplicación de una lógica que por nuestra parte también pues hagamos una primera mención y destaquemos algunas cuestiones que se han producido en el debate de este proyecto de ley.

Y entre lo más destacable citaremos, en primer lugar, el esfuerzo que se ha realizado en todo el proceso para llevar a buen término este proyecto de ley.

Y en ese sentido procede aunque sea de manera breve, y sin citar una a una, hacer una referencia a las personas que han colaborado en su realización, a todas aquellas que empezaron la elaboración de este proyecto hace tiempo y a quienes luego han continuado y han finalmente culminado el proceso. Más adelante abundaré en esa cuestión.

Pero antes hay que indicar que la adecuación de la nueva ley estatal, más que una demanda del sector, que también, era por encima de todo una necesidad para propiciar un correcto desarrollo del ámbito afectado; el del transporte de viajeros y también una exigencia, para no quedarnos descolgados del resto de Comunidades que en la misma medida han adecuado su legislación a los nuevos requerimientos estatales.

Todas las Comunidades han planteado sus proyectos de Ley siguiendo la directriz de la Ley estatal. Alguien dirá que es lo lógico y es lo normal, y tiene razón. Pero hay que advertir que la ponencia que ha estudiado el proyecto ha intentado, y finalmente consensuado, un ordenamiento de la Ley dentro de ese parámetro pero adecuando el contenido a la coyuntura, o si se prefiere a las necesidades o a las peculiaridades del sector en Cantabria.

Hago este comentario porque cualquiera puede hacer una comparativa con el resto de leyes que se han ido aprobando en otras Comunidades y que como he dicho tenían y tienen el mismo patrón inicial, que una vez hecho el ejercicio comparativo podrán ver y podrán detectar diferencias notables en algunos casos entre unas y otras.

Pero esto ha de entenderse como algo natural, porque cada Comunidad ha intentado, dentro del margen que permite esa ley estatal, adecuar la suya a su territorio y a la problemática del sector en él. Y en ellas se nota claramente que han empleado sus propios criterios de peculiaridad, que naturalmente no son los mismos que hemos valorado para Cantabria.

Hablando de la diferente problemática del sector en Cantabria con la de otras Comunidades, hay otra cuestión que también creo que merece ser resaltada. Quiero hacer una referencia positiva a la gran participación que hemos detectado procedente del sector; lo hago porque desde el sector se han planteado numerosísimas propuestas y muchas sugerencias que buscaban, lógicamente, reflejar sus legítimas pretensiones.

El mero hecho de esa participación, sin duda enriquece el proyecto, proyecto que hoy se presenta. Y por ello lo destaco, porque no siempre llegan a este Parlamento tal cantidad de opiniones externas, no siempre contamos con tantas aportaciones y además aprovechables ni tampoco en otras Comunidades ocurrió esto. Y por eso hago hincapié en ello. No todas han sido tenidas en cuenta, esto es cierto; pero sí en una gran parte. Y dentro de esa gran parte, creo que podemos decir que están aquellas que con seguridad contienen las mejores sugerencias, o al menos sus mayores aspiraciones.

Estoy seguro que ha sido así, puesto que el sector; y hay que entender el sector como algo muy plural y, por tanto, no solo con diferentes puntos de vista, sino también con diferentes intereses, ha admitido finalmente la redacción que hoy vamos a aprobar con un alto grado de aceptación. Y esto es importante. Es importante, porque se produce algo que debiera de ser habitual, pero que no siempre lo es.

Podemos decir que en esta ocasión hemos legislado dentro, contando con los de fuera; insisto en esto. Porque no siempre ha sido o es así. Y en demasiadas ocasiones se legisla un tanto a espaldas de los afectados, o suavizando el término, sin contar con una aprobación suficientemente amplia; lo que imperativamente conlleva a descontento, inquietud, entre una parte de los afectados.



Bien. Ha habido también una labor realizada por los Grupos Parlamentarios, que sin pretender echarnos flores a nosotros mismos, sí que quiero mencionar el hecho de que desde el primer momento se trabajó desde el ánimo de enriquecer y en la medida de lo posible de mejorar el texto inicial.

Naturalmente, ésta es una opinión personal, basada en mi propia percepción del proceso. Y por supuesto que puede ser cuestionable.

Lo que no creo sea cuestionable es que ese objetivo de mejora del proyecto es la causa que ha promovido la presentación de enmiendas. Enmiendas que han sido no diré discutidas, mejor diré que comentadas, razonadas, una a una; porque esto ha sido la realidad. Comentadas y razonadas, una a una, por los tres ponentes al mismo tiempo que con el Gobierno.

Esto que acabo de citar no debe pasar desapercibido, porque es la primera vez en esta legislatura que se produce esta situación. Es la primera vez que el Gobierno presenta un proyecto de ley y acude a este Parlamento durante su tramitación en la búsqueda de algo que queda demostrado no era, ni es, inalcanzable. Hay consenso, hay consenso.

Tanto es así que en el último paso del proyecto por la Comisión, todos nos hicimos eco de esa novedad; los tres ponentes. Los tres Grupos manifestamos nuestra satisfacción por el alcance de ese consenso. Pero al tiempo, y seguro que sin buscarlo, y alguno sin desearlo, hemos dejado patente que la nota discordante para que esta situación no se haya dado, no se esté dando en otros proyectos, no está en este Parlamento; estaba y está fuera. Y en esta ocasión o esta ocasión puede ser la excepción que confirma lo que estoy diciendo.

Por eso, entiendo justo hacer una referencia expresa al Director de Transporte, D. Fermín Llaguno Mazas; porque en mi opinión, ha sido la persona que ha puesto desde el Gobierno, lo que nadie ha puesto hasta ahora, la necesaria voluntad para conseguir un objetivo. Ha sido este señor quien ha hecho una labor de puente entre el Gobierno y los Grupos Parlamentarios, que al menos yo valoro positivamente. Le hemos escuchado y nos ha escuchado y finalmente nos hemos entendido. Y espero que también este señor valore en la misma medida la correcta acogida que los ponentes de los Grupos de la oposición le hemos dispensado en este Parlamento.

Ni estamos tan equivocados ni somos tan intransigentes ni tampoco intratables, ¡eh!, estas cosas también creo que deben quedar claras.

Como ya dije, se revisaron las enmiendas una a una. Se cedió por parte del Gobierno y se cedió por parte de la oposición. Se razonaron y se explicaron todos los puntos de vista. Y fruto de ello -insisto- es el acuerdo que hoy vamos a alcanzar. Tanto es así que no me apetece hablar una a una de las enmiendas que hemos presentado, por la razón de que si aceptadas han sido queda demostrado que eran útiles y que enriquecían el proyecto. Y las que hemos eliminado, no lo eran tanto, o no tenían el calado que se pretendía, o no tenían la trascendencia que inicialmente se entendió; o finalmente porque no merecía la pena cerrarse a su defensa bajo un empeño personal, a costa de romper un consenso que siempre es bueno y que hay que perseguir en las leyes para asegurar una pervivencia de ellas en el tiempo.

Y en todo caso porque el sector se lo merece y porque lo que cuenta y lo que hemos valorado es el resultado final, es la repercusión que esta nueva ley va a tener para el sector.

Por eso no oculto que en el PRC estamos satisfechos con la aprobación de una ley que ha sido larga en su tramitación, que ha implicado a muchas personas y durante mucho tiempo y en la que los grupos hemos aportado hasta dónde hemos entendido razonable algunas mejoras, e incluso abierto alguna nueva faceta que sea bien entendido y que se ha aceptado, porque no estaba suficientemente implícita en la ley y venía a mejorarla.

Ejemplo de esto y sin abundar en exceso, mencionaré los cambios o precisiones con mayor atención a la protección del medio ambiente, precisamente en un sector que aparece en todos los estudios como uno de los grandes focos contaminantes del planeta, muy difíciles de contener, al menos hoy en día, pero con un futuro de cambio tecnológico que estimo no muy lejano y positivo para todos.

Y termino, porque creo que no hay más que añadir y porque con lo antes dicho considero que he dejado patente la opinión del Grupo Regionalista para con este proyecto de ley.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias, Sr. Diputado.

Turno del Grupo Popular. Tiene la palabra D. Carlos Bedía, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SR. BEDIA COLLANTES: Sí. Gracias, Sr. Presidente.



Por una trágica casualidad de la vida también, en primer lugar me van a permitir expresar en nombre del Grupo Popular nuestro más sentido pésame a los familiares de los fallecidos en el terrible accidente de Murcia y desear la pronta recuperación de los heridos.

Tras esta consideración previa, desde el Grupo Popular queremos destacar el trabajo y el esfuerzo que desde el gobierno de Cantabria, a través de la Consejería de Industria y especialmente a través de la Dirección General de Transportes, se ha dedicado a la elaboración de esa ley.

Todo Gobierno serio cuando comienza una legislatura debe planificar objetivos a corto, medio y largo plazo. Y debe intentar establecer los tiempos adecuados para lograr dichos objetivos para mejorar nuestra región.

Y por eso quiero felicitar especialmente al gobierno por el desarrollo de esta ley. Porque en los primeros meses de la legislatura de 2011, solo se podría trabajar en objetivos a corto plazo, incluso diría que en los primeros meses de la legislatura de 2011, se trabajaba con objetivos día a día, para lograr que nuestra Comunidad no colapsase.

En esos momentos de absoluta incertidumbre sobre el futuro en nuestra Comunidad y en nuestro país, establecer las bases para proyectos a medio y largo plazo, parecían utopías e imposibles de alcanzar.

Pues a pesar de esas máximas dificultades de comienzo de legislatura, el gobierno del Partido Popular trabajaba, además de sobrevivir un día más a la difícil situación económica en la que se encontraba, en proyectos de futuro para Cantabria, que necesitaban un desarrollo más amplio y de gran complejidad. Insisto, a pesar de las dificultades existentes a principios de esta legislatura.

El Gobierno de Ignacio Diego se comprometió a superar el vacío legal que históricamente presentaba el sector de transporte de viajeros, puesto que aunque Cantabria disponía de las competencias, no existía hasta hoy mismo, una ley regional que regulase el sector.

Este esfuerzo realizado por el gobierno, por la Consejería de Industria y por la Dirección General de Transportes, ha dado como resultado un proyecto de ley valorado positivamente por todos los agentes involucrados, todos los agentes involucrados en el sector del transporte de viajeros.

De esta manera, tanto las patronales del sector, los sindicatos, como los representantes del sector del auto taxi, las Corporaciones locales y los Partidos Políticos representados en este Parlamento, que lo han mencionado anteriormente, han hecho aportaciones que permitirán lograr el mayor consenso posible para que esta Ley genere un mejor desarrollo de Cantabria, defina nuevos campos de actuación y potencie la actividad del sector.

Y es por ello por lo que desde el Grupo Popular nos felicitamos y creemos que va a ser una Ley muy útil y que ha sido fruto, sí del consenso pero también del esfuerzo y de la dedicación de un gobierno plenamente involucrado con el futuro de nuestra Región.

Y por eso simplemente ahora quiero mencionar la única enmienda que sigue viva. Y cuando el Portavoz Regionalista decía que por qué no se acepta, si estaba en el anteproyecto. Precisamente el planteamiento cuando se negoció la Ley se le dijo; es decir, estaba previsto en el anteproyecto que se incluyese una enmienda parecida. Pero es que han sido los servicios jurídicos del Gobierno de Cantabria, los que dicen que no se debe de incluir. Es decir, cuando han analizado el anteproyecto y han valorado ese artículo han decidido que no era lo correcto incluir esa enmienda en la Ley.

Y es por ello que evidentemente ante una definición tan taxativa por parte de los servicios jurídicos del Gobierno, pues se retiró dentro del proyecto de Ley y por lo mismo no se puede admitir la enmienda.

Nada más. Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Muchas gracias Sr. Diputado.

Pasamos a la votación. En primer lugar vamos a votar la enmienda; la enmienda del Grupo Socialista a la cual se han referido; la enmienda N.º 22.

¿Votos a favor de la enmienda?, ¿votos en contra?, ¿abstenciones?

No sabemos qué es lo que ha votado el Grupo Regionalista y tenemos un problema para el recuento.

LA SRA. BEITIA VILA: Mitad y mitad.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): ¿En contra? Bueno, entonces son...



LA SRA. BEITIA VILA: A favor, seis; en contra, treinta y dos.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): Por tanto queda rechazada la enmienda del Grupo Socialista.

Pasamos a la votación del Dictamen. Entiendo que podemos votar todo el Dictamen entero. Por lo tanto, los artículos desde el 1 al 50, las Disposiciones Adicionales Primera, Segunda, Tercera y Cuarta, la Disposición Derogatoria Única, las Disposiciones Finales Primera, Segunda, Tercera, Cuarta y Quinta, la Exposición de Motivos y el Título de la Ley.

¿Votos a favor?

Resultado.

LA SRA. BEITIA VILA: A favor, treinta y ocho.

EL SR. PRESIDENTE (Cagigas Rodríguez): En consecuencia queda aprobada la ley por unanimidad.

Se propone facultar a los servicios de la Cámara para efectuar las oportunas correcciones terminológicas y ordenar el texto.