



**SESIÓN PLENARIA**

(Comienza la sesión a las doce horas)

LA SRA.PRESIDENTA (González Revuelta): Buenos días. Silencio, por favor. Se abre la sesión.

**1. En su caso, debate y votación del Dictamen de la Comisión del Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]**

LA SRA.PRESIDENTA (González Revuelta): Ruego al secretario segundo que dé lectura del punto primero del orden del día.

EL SR. GÓMEZ GÓMEZ: En su caso, debate y votación del dictamen de la comisión del proyecto de ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria.

El debate se desarrollará mediante un turno único de 15 minutos. Previamente presentará el proyecto de ley el Gobierno.

Tiene la palabra el consejero de Fomento, Sr. Media, por un tiempo máximo de 20 minutos.

EL SR. CONSEJERO (Media Sainz): Muy buenos días, señora presidenta, señoras y señores diputados.

Estamos hoy aquí para celebrar una gran noticia y es que se va a aprobar la primera ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria. Quiero, en primer lugar, agradecer a todos los grupos parlamentarios por su implicación en este texto y por sus aportaciones a lo largo de la tramitación. Desde el primer momento que el texto entró a este Parlamento entendieron la necesidad de aprobar esta ley porque era una vieja demanda en la comunidad autónoma.

También quiero expresar mi agradecimiento al equipo de la Dirección General de Transportes por todo el trabajo realizado durante muchos meses para poder estar hoy aquí.

Para exponer los antecedentes que motivan la aprobación de esta ley basta con detenerse en el artículo 7 de nuestro Estatuto de Autonomía, que atribuye a la comunidad autónoma la competencia exclusiva en materia de transporte marítimo entre puertos, puntos de la comunidad autónoma sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Sin embargo, hubo que esperar muchos años para poder ejercer esa competencia. No fue hasta el año 2006 cuando se formalizó el traspaso desde el Estado a Cantabria de las funciones y servicios relativos a la actividad del transporte marítimo. Eso sí; el Estado se reservó las funciones relativas a marina mercante y el abanderamiento de buques y la iluminación de costas y señales marítimas y puertos de interés general.

La ordenación del transporte marítimo, tanto de personas como de mercancías, es una materia incluida en el ámbito competencial de la Unión Europea y resulta afectada por las libertades comunitarias de libre prestación de servicios, la cual se constituye como un principio fundamental de la política común de transportes. En concreto, el reglamento 3577 del Consejo, de 7 de diciembre del 92, reconoce la libertad de las empresas para prestar servicios de transporte marítimo, libertad que solo puede resultar limitada por razones de orden público, seguridad, salud pública o por causas imperiosas de interés general, siendo esta norma una obligada referencia para ejercer la competencia exclusiva sobre el transporte marítimo de la comunidad autónoma de Cantabria.

No obstante, esa liberalización no puede suponer una desregulación de ese sector, por lo que es necesaria una adecuada organización del mismo. Esto implica que es imprescindible llevar a cabo tanto la defensa de los derechos de las personas usuarias como la preservación del medio ambiente. Es importante establecer estos antecedentes y conocer el ámbito legal en este sector para entender por qué hemos decidido desde el Gobierno de la presidenta Buruaga, redactar y tramitar esta ley.

Desde el inicio de esta legislatura teníamos claro que en estos casi 20 años en los que Cantabria ya cuenta con la competencia de transporte marítimo no se había desarrollado el marco normativo para ejercer esas competencias.

Y este no es el único ámbito en el que no se había ejercido una competencia que es nuestra. En el ámbito de la ordenación del territorio vamos a conseguir presentar en esta legislatura en este Parlamento un Plan Regional de Ordenación del Territorio, que lleva ya 25 años de retraso o una ley de vivienda que ya está en esta Cámara, y que tanto necesitan y demandan los cántabros.

Es necesario reseñar que todas las comunidades de nuestro entorno disponen desde hace años de su propia legislación autonómica sobre el transporte marítimo. Por ejemplo, Galicia la aprobó allá por el 2008 y Asturias y el País



Vasco en 2018. Por tanto, en Cantabria llegamos con muchos años de retraso y es importantísimo celebrar hoy que, a pesar de todo, por fin llegamos.

Desde el primer momento nos pusimos a trabajar para presentar un proyecto de ley que constituya un marco general para desarrollar en consonancia con el actual reglamento comunitario, el régimen de libre prestación de servicios de transporte marítimo en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El pasado 17 de septiembre del 24 publicamos en el BOC el trámite de consulta pública, previa a la redacción del anteproyecto de ley. Con posterioridad, mantuvimos diferentes reuniones con los principales actores del sector en Cantabria para consensuar al máximo este texto legislativo y recoger todas las sensibilidades y necesidades del sector del transporte marítimo.

En este tiempo nos hemos reunido con la capitanía marítima, la autoridad portuaria de Santander y las empresas prestadoras de servicio del transporte marítimo, como son Los Reginas, Acitur Suances o la empresa de Excursiones Marítimas Santa Clara de Asís, de Santoña. A todas las expusimos el borrador del anteproyecto de ley, tratando de consensuar al máximo tanto el alcance como la forma de esta norma.

Posteriormente, el 25 de febrero del 25, se sometió al trámite de información pública el texto del anteproyecto y finalmente se continuó con la tramitación hasta la aprobación del proyecto de ley por el Consejo de Gobierno, el pasado 14 de agosto del año 2025.

A partir de ahí nuevamente quiero agradecer a todos los grupos parlamentarios la implicación que han tenido para la mejora del texto inicial, que se ha visto plasmada en varias enmiendas en las que se ha producido un importante consenso dentro de la Comisión de Fomento. Por tanto, esta es una ley de todos y estoy convencido de que será una herramienta muy útil en el futuro para regular por fin este sector como se merece y mejorar las condiciones de trabajo de todos los actores implicados en él.

La ley aplicará, como he dicho, al principio de libre prestación de servicios, pero obligará a las empresas que desarrollen transporte marítimo a presentar una declaración responsable en la que se compromete a cumplir toda la normativa vigente. Además, esa declaración responsable tendrá que incluir información básica de los servicios que va a prestar y una descripción de las embarcaciones, itinerarios, horarios, etcétera. En este sentido, seguimos avanzando en esa línea que se ha marcado el Gobierno de simplificación administrativa, reducción de la burocracia y facilitar a las empresas la puesta en marcha de actividades económicas que sean buenas para la región.

La Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria es una ley eminentemente técnica, que tiene por objeto regular la ordenación del transporte marítimo de personas y mercancías que se desarrolla entre puertos o puntos de la comunidad autónoma de Cantabria, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, basándose en la libre prestación de servicios. Por tanto, entra dentro de su ámbito de aplicación todo el transporte marítimo en el que exista una contraprestación económica y que aplicará principalmente a transporte regulares, excursiones recreativas y turísticas o alquiler de embarcaciones con patrón. Comprende tanto el transporte de pasajeros como el de mercancías y el mixto, pudiendo prestarse mediante líneas regulares o no regulares.

Es importante también recordar que finalmente han quedado excluidos de su ámbito de aplicación los transportes con fines educativos o deportivos, y al margen de regular la actividad económica, y en línea con todas las políticas de este Gobierno, la ley incorpora una especial atención al cuidado del ecosistema natural y marino y regula las posibilidades de establecer medidas específicas que sean necesarias para su protección, como pueden ser en zonas especialmente sensibles.

El alcance de este, el alcance de este proyecto de ley, viene determinado además por la creación de un registro de empresas de transporte marítimo de Cantabria en el que suscribirán las empresas que realicen con ánimo de lucro actividades de transporte marítimo en el ámbito competencial de Cantabria.

Para ello, y siguiendo con las políticas de simplificación administrativa, únicamente deberán presentar una declaración responsable previa de la actividad a desarrollar en la que se manifieste bajo su responsabilidad, que cumple con todos los requisitos exigidos por la normativa vigente para el ejercicio de la actividad. También tendrá que disponer de la documentación que así lo acredite, y ponerla a disposición de la administración cuando así le sea requerida, además de incluir una mínima información de datos de contacto de la empresa y sus representantes y datos de las embarcaciones y de los servicios que se van a prestar.

Otro capítulo muy importante que hay que destacar es el de los derechos y deberes de los usuarios de este servicio y es que la ley recoge tanto las necesidades y obligaciones de las empresas como de los ciudadanos. En el texto se establecen como derechos de los usuarios los siguientes: disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad, obtener un documento justificativo del servicio, sea billete o factura; recibir información completa y detallada de los servicios que se oferten y sus condiciones de prestación, incluyendo precios, trayectos, horarios, embarcaciones a utilizar y



tiempo estimado; disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas con movilidad reducida, recibir una atención correcta por quien presta el servicio, disponer de información detallada en caso de incidencias, recibir una compensación económica en caso de retrasos que no sean debidos a causas de fuerza mayor, reclamar contra las empresas prestadoras en caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación, ser indemnizados de daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio.

Asimismo, se establecen como de unos deberes como son: disponer del billete adecuado para el trayecto y en las condiciones de prestación en que se esté utilizando, viajar en los lugares habilitados al efecto en la embarcación, atender a las indicaciones de la tripulación y guardar un comportamiento respetuoso.

En este punto les tengo que recordar que desde el pasado mes de diciembre está operativa la tarjeta única de transporte de Cantabria, un soporte de pago común para todas las operadoras de transporte de viajeros por carretera, que era una vieja demanda también de los usuarios.

Para reforzar la implantación de esa tarjeta en esta ley también se incluye la posibilidad de que los operadores se incorporen al sistema nuevo de pago de esa misma tarjeta. Nuestro objetivo es que lo antes posible se puedan sumar todos los operadores de líneas regulares para ofrecer un servicio más completo a los usuarios, además de suponer una modernización tecnológica y el fomento de la digitalización de las empresas.

Otro capítulo importante es el establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones y definir el procedimiento sancionador para poder ejercer un control y supervisión de la correcta prestación de los servicios, especialmente en la aplicación de todos los derechos de las personas usuarias. Todo ello protegiendo el interés general y disuadiendo de cometer infracciones.

Se establece, por ejemplo, como infracción muy grave, la prestación de servicios de transporte sin haber realizado la declaración responsable previa o que la misma incluya datos falsos, lo que puede conllevar sanciones de multa entre 2.001 euros y 10.000 euros, cese de la actividad o incluso la inhabilitación para el ejercicio de la actividad de transporte marítimo por un plazo no superior a cinco años

También se establece un sistema alternativo de resolución de controversias con las personas físicas o jurídicas, usuarias del servicio de transporte marítimo que tengan la condición de consumidoras y usuarias. En estos casos será la Junta Arbitral de Transportes la que ayudará a resolver de una manera ágil y sencilla esas posibles controversias que puedan surgir con las personas usuarias del servicio.

Quiero aprovechar este momento para agradecer a la Junta la gran labor que hace para atender a diario las reclamaciones que surgen ahora con la entrada en vigor de la ley, todos los usuarios tendrán en la Junta un órgano administrativo de fácil acceso para solucionar estos pequeños litigios. La entrada en vigor de la ley se producirá a los 20 días de su publicación en el Boletín Oficial de Cantabria, y desde ese día las empresas que vienen prestando servicios en la actualidad dispondrán de dos meses para presentar la declaración responsable previa estipulada en la ley.

Y voy terminando. Como Gobierno estamos muy satisfechos de haber elaborado esta ley y desarrollar un marco normativo que llevaba 20 años de retraso, así que es importante que hayamos llegado hasta aquí con el máximo consenso posible. Creo que hoy esta cámara aprueba una ley muy necesaria que viene a regular un sector en auge en Cantabria. Todos estamos al tanto del incremento de la afluencia turística en los últimos años que conlleva la necesidad de ofrecer servicios de ocio y de movilidad a los viajeros que sean de calidad y con seguridad jurídica, tanto para los prestadores como para los usuarios. Por fin se va a corregir esta situación en la que nos encontramos en la actualidad, en la que existe un vacío normativo en nuestra comunidad autónoma y en la que nos habíamos quedado rezagados del resto de las comunidades autónomas.

En este ejercicio de definir claramente la manera en que se tienen que prestar los servicios de transporte marítimo en nuestra región, vamos a conseguir que las empresas puedan trabajar con mucha más seguridad jurídica y, al mismo tiempo que las personas usuarias tengan información suficiente y reconocidos unos derechos y deberes durante la prestación de esos servicios.

Espero que su entrada en vigor sea muy buena para todos.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor consejero.

Para la fijación de posiciones, en primer lugar, tiene la palabra el diputado no adscrito, por un tiempo máximo de cinco minutos.



EL SR. PALACIO RUIZ: Buenos días, señorías.

No puedo sino felicitar al Partido Popular por la actividad legislativa que está realizando. Yo creo que en los pocos meses que llevamos hemos tenido mucha mayor intensidad de proposición legislativa que en toda la legislatura pasada, y esto supone, y lo hago como un reconocimiento expreso, que todo aquello que tenía que haberse regulado, que era necesario regular o que faltaba por regular, se está haciendo en esta legislatura.

Podemos discutir sobre la levedad del contenido de las leyes o la profundidad de las mismas. Es verdad, pero formalmente, formalmente se está, se está haciendo una proactividad legislativa que es digna de elogio.

Respecto de la ley que hoy, que hoy regulamos para regular el transporte entre la Laredo y Santoña y la bahía de Santander. Lo principal y reseñable es la liberalidad que se está aplicando a esta prestación de servicios. Es verdad que ahora el sector es muy pequeño en Cantabria, y es verdad que como una ley de esta liberalidad en la que se facilita muchísimo la prestación de servicios, vamos a facilitar enormemente la creación de nuevas empresas, no solo de transporte de viajeros entre Laredo, Santoña y la bahía de Santander, sino de prestación de servicios turísticos, y yo creo que es importante.

La simplicidad de uso va a permitir que ya para este verano se puedan hacer nuevas ofertas de servicios turísticos y es muy importante que se facilite el sector del ocio. El sector del transporte funcionaba razonablemente, pero la forma en la que se regula o desregula la prestación de servicios de transporte de viajeros es enormemente, enormemente interesante.

Como les decía, es muy probable que este mismo este mismo verano, cualquier empresa que quiera hacerlo pueda prestar, prestar estos servicios. El proyecto sancionador además es razonable. En la ley de simplificación administrativa se prevean sanciones administrativas que a mí me parecían exageradamente leoninas y que me parecían totalmente desbordadas de las posibilidades de sanción a particulares. Las sanciones previstas en esta ley son, sin embargo, muy razonables.

Quería hacerles una última reflexión, que creo que es interesante. Si estamos de acuerdo en que esta liberalidad esta desregulación favorece el crecimiento de la economía, en la práctica, lo que estamos diciendo es que, por ejemplo, ALSA, podría empezar a funcionar el mes que bien si quisiera hacer transporte de viajeros en la bahía. ¿Por qué no se trasladan las mismas desregulación al transporte terrestre? Si estamos convencidos de que esa desregulación es correcta, salvaguardando los derechos de los viajeros, ¿podría ocurrir lo contrario que se encuentre como una competencia directa en el transporte de viajeros en las líneas más demandadas de aquí al verano? Si la respuesta es que sí es que funcionamos bien, que el sistema normativo de Cantabria es correcto. Si llegáramos a la conclusión de que no es posible que una empresa dedicada al transporte de viajeros establezca una línea nueva entre Santander y Torrelavega, con funcionamiento periódico, con la misma rapidez, lo que estaríamos en una situación de desequilibrio, tendríamos que plantearnos que lo que es fácil en un sector con ventajas y desventajas para los operadores de ese sector, sin embargo, no existe en el otro sector, en el que la mayor parte de los ciudadanos utilizan de forma, de forma diaria. Y probablemente una vez que transcurre el verano, y nos convenzamos de las ventajas de esta regulación tendríamos que ser consecuentes y llevar el mismo modelo desregularizador al transporte por carretera.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias buenos días gracias señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias presidenta.

Señorías, hoy cerramos el trámite del Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo en Cantabria. Una ley muy importante es sencilla, con un eminente carácter técnico, de apenas 16 caras, destinadas a las dos primeras, a la exposición de motivos; cinco al régimen sancionador, dejando, por tanto, apenas nueve caras, cuatro folios y medio al resto del articulado.

Bien, a pesar de su escasez y su aparente sencillez, pero entendiendo la importancia a la hora de estructurar el transporte de pasajeros en aguas interiores y, por tanto, como elemento cohesionador entre aquellos municipios que comparten dichas aguas, como puede ser de la bahía de Santander o de la bahía de Laredo, aceptamos 16 comparecencias. Escuchamos y analizamos las aportaciones desde el director general de Transportes o el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander; de las empresas que ofrecen los servicios de pasaje, como pueden ser Los Reginas o Excursiones Marítimas Santa Clara, de representantes de entidades con las que estas empresas comparten instalaciones, como es la Federación de Cofradías de Pescadores, de entidades de protección ambiental como SEO Birdlife, el geoparque de Costa Quebrada, de representantes de ayuntamientos afectados por este tipo de transportes, como puede ser de Ribamontán al Mar o el de Marina de Cudeyo, hasta de la presidente del Consejo Económico y Social; o del director de la Escuela de Náutica de la Universidad de Cantabria.



Múltiples comparecencias, a las cuales se les ha atendido y se les ha escuchado activamente para mejorar el texto y que ha terminado con el registro de 64 enmiendas, a los 29 artículos y nueve disposiciones, lo que lleva sin duda a poder afirmar que en el texto que hoy se va a aprobar se ha atendido con gran sensibilidad la inmensa mayoría de las cuestiones que se nos han trasladado.

Un texto que, como hemos dicho, busca regular el transporte marítimo en aguas interiores y que lo hace estableciendo un marco legal al que deberán acogerse las empresas prestatarias de este servicio, las cuales deberán formar parte del registro de empresas de transporte marítimo, como establece el capítulo III, y deberán informar y garantizar sobre las medidas de control, como establece el siguiente capítulo y que por otro lado en el capítulo IV, garantizarán algo muy importante, como son los deberes y sobre todo los derechos de los usuarios.

Bien, dentro de este proceso, como les decía, de mejora del texto hemos aprobado 17 enmiendas por unanimidad y acordado siete transaccionales, incorporando cuestiones muy importantes, algunas de carácter más general, como puede ser reforzar la seguridad jurídica, sacar del ámbito de aplicación de esta ley al transporte con fines educativos o deportivos federados o establecer medidas de coordinación interadministrativa. Y otras más particulares, como garantizar la accesibilidad en lugares de embarque, implantar sistemas digitales de billete o establecer mecanismos actualizados para controlar el número de pasajeros embarcados. Todo ello, evidentemente, para obtener un servicio garantista y de calidad.

Por este motivo, para garantizar las funciones de control hemos incorporado que el registro obligatorio contemple datos de los servicios prestados, horarios, recorridos y tarifas, y, en aras de garantizar también la protección al usuario, se ha considerado como infracción grave la demora en la revisión de las reclamaciones formuladas por el pasaje o en el pago de las compensaciones, fruto de los retrasos o de las cancelaciones injustificadas. Y además hemos incorporado una medida muy importante para controlar el uso de las motos de agua, en concreto, para limitar temporalmente y estacionalmente su uso, restringir el acceso a determinados espacios naturales y zonas sensibles, como puede ser el área de El Puntal o de la Ría de Cubas, establecer distancias mínimas a las playas y zonas de baño o espacios protegidos, regular las velocidades máximas o determinar los itinerarios o zonas autorizadas para la navegación.

Porque lo que no podemos permitir bajo ningún concepto es lo que viene ocurriendo año tras año en El Puntal donde las motos de agua han convertido las zonas de fondeo y baño en una pista de carrera de obstáculos, o las zonas más tranquilas y protegidas como es la Ría de Cubas en una pista de alta velocidad.

Sin embargo, señorías, a pesar de todas estas mejoras que hemos introducido desde el Grupo Parlamentario VOX vamos a abstenernos al entender que el ámbito de aplicación de la ley no debería incorporar a las embarcaciones de lista séptima, siempre y cuando su capacidad legal no exceda de 12 personas en línea con las normativas internacionales.

Porque ustedes sabrán que tanto en la normativa marítima internacional como la española, Convenio Solas y normativa de la Dirección General de la Marina Mercante, se establece una gran diferencia en ese límite de 12 pasajeros; de hecho, a partir de 12 pasajeros las embarcaciones pasan a considerarse legalmente buques de pasaje independientemente de su tamaño. Esto le impone regulaciones de seguridad sumamente estrictas, como el Convenio Solas o el Real Decreto 1247/1999, incluyendo equipos de salvamento con balsas para 125 por ciento del pasaje y exigencias de tripulación profesional. Y son principalmente este tipo de embarcaciones, los buques de pasaje, los que realizan el 99 por ciento de transporte de pasajero.

y fuera de esto, si hablamos de embarcaciones de 12 o menos metros, situándonos ya en la náutica recreo, tendríamos que diferenciar entre las embarcaciones incluidas en lista sexta y aquellas en lista séptima. Digamos que la lista sexta corresponde a embarcaciones recreativas con un solo lucrativo empresas, donde sí podríamos hablar de pequeños transportes de pasaje, de hecho creo que existe una neumática o zodiac con capacidad para 12 personas que hace este servicio desde el Puerto Deportivo de Raos hasta El Puntal, y podríamos también hablar de aquellas de lista séptima que corresponde a embarcaciones de recreo y que, por tanto, entendemos no deberían estar dentro del ámbito de aplicación de la ley.

Porque entender cómo hacen ustedes, por ejemplo, que se está realizando un transporte de pasaje cuando un propietario sale de manera muy ocasional con un gasolino en lista séptima a la bahía, a tirar unas cañucas con un matrimonio por 50 euros para pagar la gasolina, comprar la carnada, cuatro gusanos y poco más, no nos parece ni sensato ni correcto.

Pero es que, además, aun asumiendo esta incomprensible cuestión, no es entendible que ustedes establezcan una normativa no progresiva que catálogo de igual manera y con las mismas exigencias y mismas sanciones a una embarcación de 5 metros para 5 personas que salen ocasionalmente un día a pescar, que, a una empresa de pasaje como los Reginas, por poner un ejemplo didáctico que con embarcaciones próximas a los 20 metros mueven diariamente a miles de personas.

Porque con la ley que ustedes van a aprobar, si el propietario de este gasolino, que puede costar 3.000 euros, no ha realizado la declaración responsable previa al haber salido un día de manera ocasional para sacar a unos conocidos a pescar por 50 o 100 euros, haciéndoles prácticamente un favor, como es muy habitual en el mundo de la náutica, probablemente



por más del 50 por ciento de los usuarios, se le podría sancionar en base al artículo 19.a) con una multa, que va desde los 2001 hasta los 10.000 euros.

Exactamente la misma sanción, por ejemplo, si los Reginas, por seguir con ese ejemplo didáctico impidieran las actuaciones de los servicios de inspección para chequear las medidas de seguridad ante un naufragio como pueden ser los chalecos, las balsas salvavidas o las bengalas, lo que es absolutamente incomprensible y que lleva a situaciones incomprensibles.

Porque en el momento que estamos considerando que estas embarcaciones que no realizan transporte de pasaje están realizando transporte de pasaje, pues ya me explicarán cómo van a cumplir el resto de la normativa. Díganme aquellos gasolineros, por ejemplo, que están en una boya frente al puerto industrial en la cabeza de Raos ¿cómo van a cumplir o a garantizar la accesibilidad? No pueden hacerlo, señorías, no pueden.

Y este es el motivo, señorías, por el cual desde el Grupo Parlamentario VOX vamos a abstenernos. Se está realizando una regulación, obviando una realidad social, que nada tiene que ver con el transporte de pasaje y que puede tener grandes consecuencias sociales en un lugar con gran tradición marinera, como por ejemplo, la Bahía de Santander y que pocos años se va a convertir en el puerto más grande de España después de un Ampuriabrava y hablaba con más de 2.500 embarcaciones recreativas. Como les digo, están obviando una realidad creo que por absoluto desconocimiento lo que llevará en caso de aplicarse esta normativa rajatabla a graves problemas sociales. Y este es el motivo, señorías, por el cual desde VOX vamos a abstenernos.

Y respecto del resto de las enmiendas vivas socialistas, no me voy a extender porque vamos a mantener el mismo sentido de voto que hemos tenido en comisión.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Sr. Zuloaga.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Presidenta, señorías, buenos días.

Hoy debatimos la aprobación definitiva de la Ley de Transporte Marítimo de Cantabria y quiero comenzar dejando clara una cuestión, el Grupo Parlamentario Socialista comparte la necesidad de disponer de una regulación autonómica moderna que aporte seguridad al sector, mejore la protección de las personas usuarias y ordene la actividad, que tiene una gran importancia para la economía de Cantabria.

Por eso hemos trabajado esta ley con voluntad verdaderamente constructiva y por eso no hicimos una enmienda a la totalidad, pero presentamos numerosas enmiendas elaboradas a partir de las comparencias de los expertos expertas, de los ayuntamientos, de los representantes del sector marítimo y organizaciones ambientales y entidades sociales que participaron de las comisiones. Y por eso acudimos a la comisión con la disposición de colaborar y mejorar el texto legislativo planteado por el Gobierno del Partido Popular.

Sin embargo, hoy nos vemos obligados a votar en contra de esta ley y lo hacemos porque la ley que sale de este Parlamento es una ley claramente insuficiente, es una oportunidad perdida, señorías. Una ley que desaprovecha una oportunidad importante para afrontar algunos de los principales desafíos asociados al transporte marítimo en Cantabria, porque una ley no debe servir únicamente para ordenar procedimientos administrativos, debe servir para responder a los problemas reales que existen sobre el territorio y especialmente en el territorio costero de Cantabria. Y precisamente ahí es donde la Ley del transporte marítimo del Partido Popular se queda evidentemente corta.

Señorías, durante la tramitación de esta ley escuchamos un argumento sorprendente por parte del Partido Popular. Cuando los socialistas defendíamos la incorporación de medidas relacionadas con la protección ambiental, se nos respondió que todas esas cuestiones ya cuentan con su propia regulación específica y que por tanto no deben incorporarse a esta norma. Pero precisamente ahí, señorías del Partido Popular es donde está el problema, porque esta ley regula una actividad, el transporte marítimo, que tiene una incidencia directa negativa sobre algunos de los espacios naturales más sensibles de Cantabria y si regulamos el transporte marítimo sin tener en cuenta los efectos que puede tener sobre el medio ambiente, sobre los ecosistemas costeros o sobre determinados espacios naturales, estaríamos regulando solo una parte de la realidad.

No hemos planteado los socialistas sustituir la legislación ambiental, no, no hemos planteado invadir competencias de otras normas, no; lo que proponíamos era algo mucho más sencillo, que la planificación del transporte marítimo tuviera en cuenta los límites ambientales de aquellos espacios a los que da acceso el transporte marítimo en Cantabria.



Eso no es invadir competencias, señorías, eso es legislar con sentido común, porque si algo quedó claro durante las comparecencias es que la sostenibilidad ambiental y la capacidad de carga de determinados espacios contribuyen, constituyen uno de los grandes retos que tenemos por delante. No fue solo una idea del Partido Socialista, fue una preocupación reiterada por expertos, por entidades ambientales, por organismos técnicos y representantes de instituciones que participaron en la tramitación de esta ley, señorías.

Por eso presentamos una enmienda para que el Gobierno de Cantabria pudiera establecer criterios de capacidad de carga, limitaciones temporales a la llegada de viajeros o condiciones especiales de navegación en espacios especialmente sensibles desde el punto de vista ambiental.

Por eso propusimos la creación de una comisión técnica encargada de analizar la capacidad de carga de los espacios naturales sometidos a una fuerte presión de visitantes, una comisión integrada por administraciones, por ayuntamientos, organismos científicos e instituciones ambientales y expertos. No era una propuesta ideológica, era una herramienta de planificación, era una herramienta para anticiparse a los problemas, era una herramienta para que las decisiones futuras se apoyaran en criterios técnicos y objetivos, y el Partido Popular decidió rechazarla.

Cuando hablamos de capacidad de carga no solo hablamos de conceptos teóricos, hablamos de problemas muy concretos, hablamos de lo que ocurre desde que llegó el Partido Popular al Gobierno cada verano en la playa de El Puntal. Hablamos de imágenes que todos padecemos y lamentamos; hablamos de un espacio natural, son sometidos a una presión extraordinaria de visitantes; hablamos de acumulación de residuos; hablamos de macro botellones; hablamos de situaciones que ponen en evidencia que la ausencia de gestión en un entorno de enorme valor ambiental genera graves perjuicios para Cantabria.

Precisamente porque sabemos lo que ocurre cada verano desde que llegó el Partido Popular al Gobierno presentamos estas enmiendas, señorías, porque lo que ocurre en El Puntal no es únicamente un problema de comportamiento cívico, es también el fracaso del Partido Popular en planificación pública, es la consecuencia de permitir que la presión sobre un espacio natural crezca sin disponer de herramientas para medirla, gestionarla y anticiparse a sus efectos negativos.

Y precisamente para evitar que esas situaciones vuelvan a producirse presentamos propuestas basadas en criterios técnicos de capacidad de carga y de sostenibilidad ambiental, no para prohibir las actividades, no para impedir que la ciudadanía disfrute de los espacios de nuestros espacios naturales, sino para dotar al Gobierno de Cantabria de las herramientas necesarias que permitan anticiparse a los problemas antes de que vuelvan a producirse.

Señorías, estamos a las puertas de un nuevo verano en Cantabria, y la pregunta es muy sencilla ¿después de aprobar esta ley, qué instrumentos tendrá el Gobierno de Cantabria, para evitar las polémicas imágenes que padecemos cada año en la playa de El Puntal y en otros lugares de especial interés costero en Cantabria? Ninguna, ninguna. La realidad es que esta ley podía haber incorporado herramientas, pero el Partido Popular decidió rechazarlas todas.

Señorías, proteger nuestros espacios naturales no es incompatible con la actividad económica, no es incompatible con el turismo, no es incompatible con el transporte marítimo, al contrario, la verdadera sostenibilidad, la verdadera sostenibilidad, consiste precisamente en compatibilizar todos esos intereses, y eso exige planificación, señorías; eso exige coordinación, señorías; eso exige escuchar a quienes conocen el territorio, pero, claro, para eso hay que dejar de lado la soberbia y exige incorporar herramientas que permitan actuar antes de que aparezcan los conflictos. Lamentablemente, el Partido Popular con esta ley renunció a hacerlo.

Pero existe una segunda gran oportunidad perdida, y es la accesibilidad. Resulta difícil entender que en pleno año 2026 una ley destinada a regular el transporte marítimo de viajeros no incorpore medidas ambiciosas para garantizar la accesibilidad universal. Desde el Grupo Socialista propusimos la creación de una comisión específica para analizar las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras portuarias vinculadas al transporte marítimo en Cantabria. Propusimos identificar las barreras existentes, analizar las deficiencias, escuchar a las entidades representativas de las personas con discapacidad y movilidad reducida, priorizar evidentemente las actuaciones, planificar las inversiones y avanzar progresivamente hacia una red de infraestructuras verdaderamente accesible.

Nada más, nada extraordinario, señorías, simplemente empezar a trabajar de forma ordenada y coordinada, entendiendo cuál es la situación de partida de las infraestructuras portuarias de Cantabria, porque la accesibilidad no puede depender de la buena voluntad de cada operador o de cada administración, debe formar parte de la planificación pública conjunta de todas las administraciones, Estado, Gobierno y ayuntamientos; debe convertirse en un objetivo permanente y



debe garantizar que cualquier persona pueda acceder y utilizar estos servicios de transporte marítimo en condiciones de igualdad.

Sin embargo, también esta propuesta fue rechazada por el Partido Popular y con ello se pierde una oportunidad evidente para avanzar hacia una movilidad marítima más inclusiva.

Pero además hay una tercera cuestión que merece una reflexión especial y es el rechazo a aquellas propuestas destinadas a reforzar el interés general, el interés público de determinados servicios de transporte marítimo en Cantabria. Durante la tramitación de las comparecencias representantes municipales directamente afectados por esta realidad vinieron al Parlamento de Cantabria, los de los municipios del sur de la Bahía de Santander, alcaldes que conocen perfectamente las necesidades de movilidad de sus vecinos y de sus vecinas, los alcaldes de Marina de Cudeyo y de Ribamontán al Mar; alcaldes con ideas concretas para evitar que cada día miles de vehículos y miles de toneladas de emisiones de CO2 lleguen a la ciudad de Santander. Algunos les escuchamos, otros solamente les despacharon, algunos transformamos sus ideas en enmiendas, pero el Partido Popular prefirió rechazar sus propuestas.

Y esa es probablemente una de las mejores definiciones de cómo concluye esta tramitación de ley. Se ha escuchado a los comparecientes, se ha escuchado a los expertos, se ha escuchado a los ayuntamientos, pero cuando llegó el momento de incorporar mejoras, el Partido Popular decidió seguir adelante sin asumir ninguna de las propuestas fundamentales de preservación del medio ambiente, de mejora de la accesibilidad o de la garantía de la prestación de servicios públicos.

Y eso resulta especialmente llamativo porque muchas de las enmiendas rechazadas no alteran la estructura de la ley, no suponían cargas desproporcionadas, no generaban ningún problema jurídico, simplemente incorporaban instrumentos a la Ley de Transporte Marítimo para mejorarla.

Señorías, la cuestión de fondo es muy sencilla ¿qué modelo de transporte marítimo quieren para Cantabria? ¿Uno que se limite a regular las autorizaciones y procedimientos administrativos? ¿o uno capaz de anticiparse a los retos ambientales, sociales y territoriales que ya tenemos, que ya padecemos, y que pueden multiplicarse en Cantabria?

Nosotros defendemos lo segundo, defendemos una ley que piensen en el futuro, que incorpore criterios de sostenibilidad ambiental, que tenga en cuenta la capacidad de carga de los espacios naturales más sensibles de Cantabria, que mejore la accesibilidad de las infraestructuras portuarias de Cantabria, que garantice el interés público, que el interés público está presente en la planificación de los servicios de transporte de Cantabria; que escuche evidentemente, a los municipios afectados y que aproveche el conocimiento aportado por los expertos y expertas, las entidades y las administraciones durante su tramitación parlamentaria.

Las herramientas para avanzar en esa dirección fueron propuestas, eran razonables, eran técnicamente viables y ustedes, señorías del Partido Popular y la derecha la rechazaron. Por eso consideramos que su ley de transporte marítimo la hace nace con carencias insalvables, y por eso creemos que representa una verdadera oportunidad perdida para afrontar algunos de los principales desafíos que el transporte marítimo plantea hoy en Cantabria. Cuando volvamos a ver las imágenes del macro botellón en El Puntal, piensen que hoy podían haber evitado que eso sucediera si este Gobierno hubiera contado con las herramientas necesarias para poder evitarlo, ustedes han preferido no escuchar, ustedes han preferido no hacerlo. Reflexionen, recapaciten.

Por coherencia con el trabajo desarrollado durante toda la tramitación parlamentaria, por responsabilidad con nuestros espacios naturales de Cantabria, por compromiso con la accesibilidad universal y por el respeto a los municipios y vecinos y vecinas afectados, el Grupo Parlamentario Socialista votará en contra de la tramitación de esta ley.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra la Sra. Díaz.

LA SRA. DÍAZ FERNÁNDEZ: Gracias presidenta buenos días señorías.

Pues bien debatimos hoy el Proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria, norma necesaria y oportuna, que viene a cubrir un vacío normativo existente desde que hace años se asumió por nuestra comunidad autónoma la competencia en esta materia desde 2005 y que, sin embargo, carecía hasta ahora de una regulación específica. Hablaba el diputado no adscrito de un desierto legislativo, en la anterior legislatura se ve que no, o no venía mucho o tiene memoria selectiva, 37 leyes en cuatro años, con dos de pandemia; llevamos 17 en estos tres años.



Volviendo a lo que es esta ley, se trata de una ley que persigue objetivos compartidos por todos los grupos de esta cámara, como es el garantizar la seguridad en el transporte marítimo de pasajeros y mercancías, ordenar y profesionalizar el sector, proteger los derechos de los usuarios y combatir aquellas actividades que se desarrollan al margen de la legalidad y de las garantías exigibles.

Desde el Grupo Parlamentario Regionalista hemos abordado la tramitación de este proyecto de ley con una actitud constructiva y de colaboración. Entendíamos que la iniciativa del Gobierno era necesaria, pero también, como no podía ser de otra manera, dentro de este Parlamento y fruto del trabajo de los diputados, podía y debía mejorarse para ofrecer una regulación más clara, más garantista y más eficaz, y por ello hemos presentado 13 enmiendas. Varias de ellas han sido transaccionadas con los diferentes grupos parlamentarios y han permitido enriquecer el texto y mejorar aspectos importantes de la futura ley.

Una de nuestras principales preocupaciones ha sido reforzar la seguridad jurídica de la norma. Hemos conseguido mejorar la delimitación del ámbito de aplicación de la ley porque nos parecía importante evitar que actividades educativas, deportivas, formativas o desarrolladas por entidades sin ánimo de lucro pudieran verse afectadas por obligaciones concebidas para operadores profesionales del transporte.

Del mismo modo, hemos clarificado el concepto de transporte de pasajeros para evitar interpretaciones extensivas que pudieran perjudicar a los clubes deportivos, a las escuelas náuticas o a las entidades públicas que desarrollan una importante labor social y educativa en nuestra comunidad autónoma.

Introducimos, hemos introducido también mejoras en relación con el principio de libertad de prestación de servicios compartimos la necesidad de garantizar la libre actividad económica dentro del marco europeo, pero entendíamos igualmente necesario definir con mayor precisión las circunstancias en las que la Administración puede intervenir para proteger el interés general, la sostenibilidad ambiental o la adecuada capacidad de las infraestructuras portuarias.

Otro bloque importante de nuestras aportaciones ha estado dirigido a mejorar la gestión administrativa y el funcionamiento del sector. Hemos perfeccionado la regulación del registro de empresas de transporte marítimo para que recoja información realmente útil para las labores de planificación, supervisión y control, concretando además las obligaciones de comunicación de las empresas exigiendo la actualización permanente de los datos esenciales, como son los recorridos horarios, tarifas o las embarcaciones utilizadas.

Hemos reforzado la coherencia jurídica de la norma adaptando determinadas previsiones a la legislación mercantil y a las observaciones también formuladas en comparecencia por el Consejo Económico y social de Cantabria.

pero sí hay un ámbito donde nuestras enmiendas han tenido una especial incidencia es en el de la protección de los usuarios. Hemos apostado decididamente por la modernización, modernización y la digitalización de los servicios, favoreciendo el uso de billetes y justificantes electrónicos reforzado el derecho de los pasajeros a recibir. Una información clara y accesible, sobrepagos, horarios, trayectos e incidencias.

También hemos incorporado el sistema de compensaciones económicas por retrasos significativos, porque entendemos que la calidad del servicio debe ir acompañada de responsabilidad cuando el compromiso adquirido con los usuarios no se cumple. También hemos planteado que el gobierno de Cantabria impulse la integración de estos servicios dentro de la tarjeta interoperable de transporte regional, favoreciendo así una movilidad más sencilla, eficiente y adaptada a las necesidades de los ciudadanos.

Dentro de nuestras aportaciones también hemos realizado relevantes aportaciones en materia de defensa de los consumidores, como al proponer la regulación de las hojas de reclamaciones, que la regulación, perdón, de las hojas de reclamaciones, se remita expresamente a la normativa autonómica ya vigente, evitando duplicidades y garantizando mayores niveles de protección.

También se ha reforzado los mecanismos de resolución extrajudicial de conflictos, potenciando el papel de la Junta Arbitral de Transporte de Cantabria y garantizando la convivencia como el sistema arbitral de consumo, como el objetivo de ofrecer soluciones rápidas, eficaces y accesibles a los ciudadanos.

También hemos trabajado por mejorar el régimen sancionador de la ley. Entendemos que toda regulación debe disponer de mecanismos eficaces de control, pero también que las sanciones deben responder a criterios de proporcionalidad y equilibrio, por ello hemos ajustado la tipificación de determinadas infracciones y eliminado, previsiones que considerábamos excesivas o insuficientemente justificadas.



Finalmente, hemos querido garantizar que la ley pueda aplicarse de forma efectiva desde el primer momento, y para ello, porque no basta aprobar una norma si luego el desarrollo reglamentario se dilata en el tiempo, se retrasa indefinidamente, hemos incorporado una provisión, previsión, que fija un plazo máximo de seis meses para la aprobación de la normativa de desarrollo necesaria para poner plenamente en funcionamiento los instrumentos que se prevén en esta ley.

Pero también a lo largo de la tramitación parlamentaria hemos apoyado propuestas precedentes de otros, procedentes de otros grupos parlamentarios, cuando las hemos considerado positivas. Para mejorar el texto hemos desechado otras que ya estaba que regulaba vamos nosotros en nuestras propias enmiendas quiero destacar, por ejemplo, las relativas a la posibilidad de que el Gobierno regule determinados usos de las motos náuticas, de las motos de agua, una cuestión que genera en los últimos años una creciente preocupación social y que merece una respuesta adecuada por parte de las administraciones públicas.

En definitiva, el texto que hoy llega a este Pleno es mejor que el que inició su tramitación parlamentaria. Es mejor, porque incorpora las aportaciones realizadas por los grupos de esta cámara y por los representantes del sector, porque ofrece una mayor seguridad jurídica, porque protegen más eficazmente a los usuarios y porque facilita una aplicación más equilibrada y proporcionada de la norma

Desde el Grupo Parlamentario Regionalista creemos que esta ley constituye un paso importante para ordenar el transporte marítimo en Cantabria, fortalecer la seguridad de las actividades que se desarrollan en nuestras aguas, y garantizar un marco estable para el desarrollo de un sector con una indudable importancia económica y social para nuestra comunidad autónoma.

Por ello, valoramos muy positivamente el trabajo parlamentario que se ha realizado por los diferentes grupos. Agradecer a todos los portavoces, en especial al señor De la Gándara, por la disponibilidad, al diálogo, al consenso y el que se haya permitido el que todas las enmiendas que hemos presentado se hayan incorporado al texto para facilitar, pues una mejor técnica legislativa, seguridad jurídica y, en definitiva, un mejor texto que para eso viene al Parlamento, y para eso somos diputados, debemos reivindicar también nuestra labor de mejora de los textos, no solo de este sino de todos los que nos llegan.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señora diputada.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor De la Gándara.

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Buenos días con el permiso de la Presidencia,

Sí, venimos hoy a debatir y a votar esta proposición de ley sobre el transporte marítimo de mercancías y personas en Cantabria; en el ámbito nuestra comunidad autónoma, es decir en las aguas costeras de cabotaje, de costa a costa cántabra de puerto a puerto cántabro, y también en las aguas continentales y en las aguas interiores, es decir, continentales de nuestra comunidad.

Verdaderamente nos encontramos con un proyecto que da seguridad jurídica, que tiene un contenido sustantivo, un contenido específico de directa aplicación, que efectivamente va a evitar la legislación supletoria que se aplicaba hasta entonces, y tendremos nuestra propia legislación y que verdaderamente en el fondo lo que va a hacer es regular la relación contractual entre el pasajero y la empresa que le transporta, como cuando es terrestre o como es de aviación. Simplemente es la redacción jurídica a las obligaciones, los derechos, pero todo bajo la protección y bajo el paraguas de la administración cántabra.

Sirva primero dos reflexiones que quería decir. La primera reflexión es que esta competencia se asumió en el año 2006 y hemos tardado 20 años en legislar sobre ella. Cualquier comunidad autónoma que se precie en sus competencias y en sus títulos competenciales, en su autogobierno, no puede esperar 20 años a regular estas materias. Y ha tenido que ser este gobierno, de la señora Buruaga, para poder llegar a para poder regular esta materia. Pero sirva de reflexión, porque aquí se viene a debatir leyes a enriquecer, las a-votarlas, no se viene a obstruir y a impedir la legislación normativa.

La segunda reflexión, sería bueno que las asuma la comunidad autónoma, como han hecho otras comunidades autónomas, y que sería mucho más fácil para la gestión de esta materia. En vista a lo que se ha dicho aquí sí permítame, antes de entrar en la sistemática la ley, de explicarles que son 29 artículos y complementa, y disposiciones complementarias,



deben ser unas ocho, pero verdaderamente detrás de este articulado simple se encierran las complejas materias que yuxtapone relaciones jurídicas de distintas administraciones. Es decir, aquí en principio está el dominio público terrestre, marítimo-terrestre, entonces se, se aplica la Ley de Costas, para el botellón, señor Pablo, que veo que no lo sabe, dónde se aplica la Ley de Costas, donde se aplica la servidumbre de protección y la servidumbre de tránsito en las playas, donde no se ha hecho el deslinde de la mitad de las costas de Cantabria. Esa ley se aplica aquí. También se aplica el dominio público portuario, el del Estado, el de los puertos, que son de interés general, como el de Santander y donde la Ley de Costas no se aplica, porque por encima está la ley, el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado.

Y junto a esto tenemos también la Ley de puertos de Cantabria, porque estas embarcaciones salen de un sitio o van a otro, hay un atraque, es decir, y también hay un sitio de carga, de descarga, hay unos cánones, hay unas cuantías que hay que pagar, efectiva por, por su ejercicio. Pero obviamente volvemos a lo mismo. Esta materia depende del dominio público marítimo terrestre, depende desde la Dirección de Costas y depende, por tanto, también del Estado. Se lo digo porque cuando ustedes hablan del botellón, habla del Puntal, miren, capitanía marítima tienen seguridad, la Guardia Civil depende de ustedes, la ley de navegación, la ley de seguridad, es decir, las competencias son del Estado, a ver si nos vamos enterando, no le obligue a un municipio que tiene simplemente el orden público y que tiene el, es decir la música y los escándalos, es decir, que me venga aquí a decir que es competencia o culpa de él; no mezclen las cosas porque, si lo mezclan, flaco favor hacemos a esta ley.

Lo que venía a decir es que en esta en esta normativa se mezclan títulos competenciales concurrentes, se mezclan legislaciones de todas las administraciones por competencia y por jerarquía, y se mezclan también actuaciones y gestiones de las administraciones en una actuación bilateral o tripartita de administraciones que se oponen. Por tanto, y esta es la riqueza de nuestro sistema autonómico, de este sistema autonómico, que se ha estudiado en las mejores facultades de toda Europa y que hoy en día algunas personas, en vez de querer desarrollarle en su plenitud, están bombardeándole y explotándole, esta es la gran riqueza.

Dicho esto, y antes de pasar a la sistemática a la ley, mire, se ha intentado el consenso, se ha intentado con todos los grupos, clarísimamente, aunque después ustedes sí se les ha admitido las enmiendas que enriquecían el texto, porque aquí no hablamos de principios generales, hablamos una ley con un contenido aplicable directamente. Y, por otra parte, señor Pablo, del grupo sanchista, del Grupo Socialista, aquí no venimos a hacer una recopilación, no venimos a hacer una recopilación de leyes medioambientales, venimos a aplicar la normativa de transportes, y si usted sabe la técnica legislativa mínima, tiene que saber que en esa técnica, es decir, nos podemos remitir a otras legislaciones, pero no podemos legislar lo que viene en otras materias, que no son competencias nuestras y que están en constante evolución y que siempre se van a aplicar por imperativo, con lo cual no sé porque mezcla el contenido de esta ley con otras materias. Si ustedes hubieran estudiado esta ley, sabría claramente los términos concretos que estamos debatiendo y no divagaría sobre otras competencias.

Dicho esto, en la sistemática de esta ley, pues mire, primeramente hemos hecho dos enmiendas transaccionales que eran muy importantes. El objeto, la contraprestación económica del transporte de pasajeros y mercancías; contraprestación económica, aunque verdaderamente sea turístico, sea de ocio y con las limitaciones y exclusiones que interpretamos restrictivamente, es decir, una embarcación de recreo que se alquila, está fuera sin tripulación, independientemente de que después las lleve una persona que tiene el título de patrón, obviamente, pero está fuera de esta ley. Igual que está fuera o queda fuera de esta ley las actividades de deportes federados y educativos.

Yo esto lo enlazo con la siguiente disposición, enmienda transitoria que hemos aprobado en el artículo 5, es decir, cuando las actividades, la contraprestación por actividades deportivas, se realiza en el ámbito de una Administración, en el ámbito del sector institucional, en el ámbito de una entidad sin, sin ánimo de lucro no está incluida en esta ley. ¿Por qué? Pongo el ejemplo de la escuela municipal de vela de Santander, los chavales van al Centro de Alto Rendimiento Príncipe Felipe y desde allí salen en una embarcación a la isla de la Torre donde van a desarrollar sus actividades. Obviamente, esto no puede ser transporte marítimo. O sea, se han limitado, se ha estudiado todo, pero para que vean la complejidad de esta ley, el Centro de Alto Rendimiento Príncipe Felipe es una concesión en terreno portuario donde todas las administraciones han colaborado en sus instalaciones y en su funcionamiento, y le quiero decir que esto es lo que tenemos que entender, el compendio que encierra una ley simple de la que participan todas las administraciones y se aplican todas las normativas que, por cierto, también autoridad portuaria tiene personalidad jurídica en este ámbito y también actúa.

Dicho esto, posteriormente en la ley hablamos de los registros, independientemente del registro de titularidad, el registro mercantil, el de bienes muebles o de bien a las cargas; la titularidad, el registro de capitanía marítima, la adscripción de las matrículas, si se crea un registro específico para inscribir las, las de oficio, además, las embarcaciones que quieren hacer este, este transporte marítimo.



La simplificación administrativa viene recogida en la ley por dos sectores. La simplificación administrativa de fondo, porque cuando una persona una empresa, un buque quiere hacer transporte marítimo ya tiene todas las autorizaciones previas. Es decir, al botarle al agua, tiene que tener todas las autorizaciones todos los usos marítimos que establece la Ley de Navegación, los seguros, tienen que traer todas las certificaciones de Capitanía Marítima, es decir, por tanto, ya la mayoría de la documentación la tiene, y después la simplificación administrativa que tenemos en la propia ley, basta una declaración expresa y concreta, pero no se engañen que la propia ley entraba, establecen los mecanismos de autoprotección y de autotutela de la Administración, y va a establecer que es la propia Administración la que puede proceder a la suspensión de esta actividad si resulta que no cumpliera o que no tuviera lo que ha firmado toda la documentación necesaria. Por tanto, tenemos la facultad de la Administración de suspender y la facultad sancionadora, por otro lado, que sería un procedimiento más largo con las garantías del justiciable que es independiente, a esta facultad, esta prerrogativa, que se da la propia Administración y que es necesaria.

Por lo demás, vamos a tener los derechos de los consumidores. Saben el reglamento de la Unión de 2010, el 1177 que establecen las garantías en vías navegables de los de los usuarios. La garantía de España en consumidores es mucho más favorable al consumidor, es sabido. Vamos a aplicar también, cómo no, el decreto que se aprobó en el 2021, el Decreto 2121 lo de las hojas de reclamaciones que establece nuestra comunidad autónoma, toda la legislación que se hizo y además advirtiendo en pureza de técnica legislativa y legislación posterior que la modifique, porque si no sería encorsetar a la ley de una forma errónea y no con una verdadera pureza legislativa.

Bien, dicho esto, recordar que ponemos también, hay horarios, hay precios, hay garantías del consumidor que si, por ejemplo, hay un retraso va a venir castigado con una contraprestación económica por parte de la empresa, salvo que sea por fuerza mayor o por ordenación del tráfico mercantil, que es una enmienda que aprobamos al Grupo VOX, porque la sensatez y entendíamos que era admisible igual que hemos aprobado también del PSOE, porque hemos ido -como siempre-, a intentar consensuar, a avanzar, y hacer leyes en el autogobierno de nuestra comunidad autónoma.

Pues bien, aquí también decir que estas garantías del consumidor se cumplen y que yo creo que la ley lo garantiza de una forma bastante potencial.

Señalar también que tenemos también las infracciones, las sanciones, el principio de legalidad en la tipificación de las infracciones de las sanciones, de su graduación, del concepto de prescripción, del concepto de caducidad, es decir, yo creo que es una ley cuya normativa está muy pulida. También tenemos el ámbito de los inspectores de la Administración que van a ser los que controlen toda esta actividad.

Pero entrando un poquito tienen las enmiendas de los grupos que han aprobado o que hemos rechazado. Mire, hemos aprobado transaccionales y agradezco a la ponente del Partido Regionalista con quien he tenido muy buen feeling, porque ha entendido como buena jurista, que tiene que tener una técnica legislativa publicada, curada, y así lo hemos conseguido. Yo creo que un texto legislativo muy correcto. No metemos otras materias porque obviamente sería imposible. Si hay leyes de medio ambiente que dicta el Estado que dicta la comunidad, en cada momento habrá que aplicarlas, y habrá que cumplirlas, pero si las mete en esta ley el cambio constante de esta materia nos produciría un grave error a la hora de interpretar la ley, no mezclamos cuestiones.

Y miren, señores socialistas, lo que no se puede hacer es para una ley de 29 artículos, meter cinco comisiones de control, cinco comisiones de seguimiento, que son chiringuitos políticos de ustedes para meter a gente, para intentar que la Administración no funcione, para obstruir la actividad de la Administración, y esa es la realidad y no se las hemos admitido porque ustedes tienen un problema que tienen en un ordenador cien enmiendas de cajón de sastre que las pegan en todas las leyes, leyes genéricas, abstractas, podrá el Gobierno, no podrá, se podrán realizar y claro así después d presentado 50 enmiendas.

No han presentado nada, no han trabajado la ley, entonces, que vengan aquí después, es decir, que votar que sí, que no, bueno pues verdaderamente han hablado del botellón, han hablado de otras competencias de medio ambiente, pero usted no ha hablado nada de la ley porque no se la ha leído, ese es el gran problema que tienen.

También señalar bueno el señor de VOX que me dice que no va a votar, bueno, su pinza normalmente ya la conocemos con el PSOE son imprevisibles, llega aquí y cambia el voto, su táctica ya la conocemos. Lo que no entiendo por qué cuando son más de 12 personas usted prohíbe que una embarcación sea una embarcación está sometida..., cuando la capacidad de la embarcación es de más de 12 personas está sometido a esta ley, y cuando es una embarcación de recreo no. Lo que nos tiene que contar y su embarcación propia es de menos de 12 personas, porque en eso ha girado su tema en toda la Comisión.



Dicho esto, solamente señalar que entiendo que es una ley sustantiva, con contenido concreto de aplicación directa, es una buena ley. Entiendo que se ha pulido técnicamente lenguaje jurídico y se ha pulido los términos estrictos que una normativa con rango de ley.

Y quédense con la reflexión que he hecho al principio. Cantabria no puede permitirse el lujo de estar 20 años para desarrollar una competencia autonómica, venimos aquí con unos títulos competenciales propios o compartidos que hay que desarrollar títulos competenciales, concurrentes, que es verdaderamente en nuestro sistema español, que nos hemos dotado y es bueno en el que tenemos que desarrollar conjuntamente en esa yuxtaposición de actuaciones entre todas las administraciones y las relaciones entre ellas.

Por todo lo demás, vuelvo a repetir, es una buena ley y espero que ustedes la voten porque lo que hace falta para Cantabria, asumir nuestras propias competencias.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Gracias, señor diputado.

Finalizado el debate, vamos a proceder en primer lugar, a la votación de las enmiendas.

Enmiendas 3, 7 y 34.

¿Votos a favor?

Dieciséis votos a favor.

¿Votos en contra?

Diecisiete votos en contra.

Enmienda 9.

¿Votos a favor?

Once votos a favor.

¿Votos en contra?

Catorce votos en contra.

¿Abstenciones?

Ocho abstenciones.

Bueno, el primer caso se rechazaban las enmiendas citadas y en este caso se rechaza la enmienda número 9.

Enmiendas 5, 6, 14, 15, 19, 21, 22, 28, 29, 30, 31, 32 y 35.

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?

Veinticinco votos en contra.

Se rechazan las enmiendas citadas.

Enmiendas 17, 25 y 26.

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?



Veintidós votos en contra.

¿Abstenciones?

Tres abstenciones.

Se rechazan las enmiendas citadas.

Enmiendas 4, 8 y 18.

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?

Diecisiete votos en contra.

¿Abstenciones?

Ocho abstenciones.

Se rechazan las enmiendas citadas.

Enmiendas 11, 23 y 27.

¿Votos a favor?

Ocho votos a favor.

¿Votos en contra?

Catorce votos en contra.

¿Abstenciones?

Once abstenciones.

Se rechazan las enmiendas citadas.

Enmiendas 53, 54, 57, 58 y 59.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Veintinueve votos en contra.

Se rechazan las enmiendas citadas.

Enmiendas 52.

¿Votos a favor?

Cuatro votos a favor.

¿Votos en contra?

Veintiún votos en contra.

¿Abstenciones?



Ocho abstenciones.

Se rechazan la enmienda 52.

A continuación, vamos a proceder a la votación del dictamen artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 16 bis, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 y 29; disposiciones adicionales primera y segunda cuarta y décimo tercera; disposición transitoria única; disposición derogatoria única; disposiciones finales primera, segunda, tercera, cuarta, cuarta bis y quinta; exposición de motivos y título de la ley.

¿Votos a favor de la misma?

Veintidós votos a favor.

¿Votos en contra?

Ocho votos en contra.

¿Abstenciones?

Tres abstenciones.

Por lo tanto, se aprueba el dictamen de la comisión del proyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria, por veintidós votos a favor, ocho en contra y tres abstenciones.

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