



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

Año 2019

XIII LEGISLATURA

Núm. 25

Pág. 1

**FOMENTO**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ JAVIER IZQUIERDO  
RONCERO**

Sesión núm. 2

**celebrada el jueves 12 de septiembre de 2019**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) ..... 2

**Comparecencia del ministro de Fomento en funciones:**

— A petición propia, para informar sobre el balance de la situación a finales de agosto en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y de la convocatoria de paros en los servicios ferroviarios. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000010) ..... 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

**DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LA COMPETENCIA DE ESTA DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).**

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenos días, señorías.

Muchas gracias, señor ministro, por acompañarnos hoy en la Comisión de Fomento, sobre todo centrada en su comparecencia en relación con los temas sobre los que había solicitado intervenir: las huelgas de El Prat y de Renfe.

Si nos lo permite, tenemos un punto previo que entiendo que debería ser de trámite, en relación con unas facultades que el artículo 44 del Reglamento confiere a la Comisión y que es tradición en esta casa que se deleguen en la Mesa para agilizar los asuntos. Si les parece, propondría que votáramos por unanimidad, salvo que alguien tenga algo que plantear. **(La señora Ruiz Solás pide la palabra).**

Adelante, por favor.

La señora **RUIZ SOLÁS**: Simplemente, como anunciamos en la reunión previa, nosotros no estamos de acuerdo en que se delegue incondicionalmente en la Mesa esta prerrogativa. Estamos en contra; solo admitiríamos una delegación condicionada.

El señor **PRESIDENTE**: La propuesta inicial que debatimos el otro día y que planteamos en la Mesa era la delegación sin condiciones. Entiendo que es la propuesta que deberíamos someter a votación, salvo que los grupos quieran manifestar otra cosa. **(Pausa).**

¿Están todos los miembros de los grupos presentes? **(Pausa).**

Sometemos la propuesta a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 30; en contra, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

**COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES:**

— **A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE EL BALANCE DE LA SITUACIÓN A FINALES DE AGOSTO EN EL AEROPUERTO JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT Y DE LA CONVOCATORIA DE PAROS EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 214/000010).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos con el segundo punto del orden del día, que es el que realmente tiene interés en la Comisión. Reiterando el agradecimiento al ministro, le damos la palabra para exponer el tema.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES** (Ábalos Meco): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Fomento del Congreso para informar sobre el balance de la situación a finales de agosto en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y de la convocatoria de paros en los servicios ferroviarios. La comparecencia es a petición propia, aunque también dará respuesta a las cuestiones planteadas sobre estos mismos asuntos durante la sesión de la Diputación Permanente, celebrada el pasado 27 de agosto, como consecuencia de la petición de comparecencia extraordinaria de los grupos parlamentarios Mixto, Junts per Catalunya, Republicano y Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Asimismo, dado que es mi primera comparecencia en esta XIII Legislatura, al igual que hice en la anterior, les quiero reiterar el respeto del Gobierno a las Cortes Generales y nuestro compromiso con la transparencia y la rendición de cuentas. Para ello pueden contar con la colaboración de todo el equipo del departamento —parte de él me acompaña en esta sesión— y la mía en particular.

Entrando en contenido, en relación con el primer asunto de la comparecencia, antes de centrarme en la situación del aeropuerto de Barcelona-El Prat durante los meses de julio y agosto, me gustaría iniciar esta parte de mi intervención con unas breves consideraciones sobre las relaciones laborales en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 3

actividad aeroportuaria. Esto es debido a que en este ámbito participan un gran número de empresas y agentes, además de AENA, ya sea por razones regulatorias o de especialización en la prestación de un servicio determinado. Como ustedes saben, el transporte aéreo de nuestro país, además de ser un servicio público esencial para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión territorial, es un sector estratégico que contribuye de manera muy relevante a la creación de riqueza y empleo.

En los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de AENA en España trabajan unas 6200 empresas, que generan empleo directo a 270000 personas y hasta a 530000 si se tiene en cuenta el impacto directo, indirecto e inducido. En el caso concreto del aeropuerto de Barcelona, cerca de 1000 empresas están establecidas en esta infraestructura y generan alrededor de 104000 puestos de trabajo totales, de los cuales 35000 son directos. La magnitud de estas cifras pone de relieve la extraordinaria importancia y la complejidad del sector del transporte aéreo en España, por la multitud de agentes de naturaleza tanto pública como privada que lo integran; por ejemplo, el proveedor de servicios de navegación aérea, las compañías aéreas, las autoridades reguladoras y supervisoras, numerosas compañías proveedoras de servicios, *handling*, seguridad, limpieza, arrendatarios comerciales de las tiendas y los restaurantes, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, etcétera. Cada uno de estos agentes cuenta con políticas de gestión de recursos humanos propias, y determinadas actividades están sometidas a una regulación específica, como, por ejemplo, la prestación de servicio de *handling*, rigiéndose las relaciones laborales por convenios colectivos sectoriales de cada actividad o por los convenios individuales suscritos por cada empresa con la representación sindical de sus trabajadores. En el caso concreto de las huelgas convocadas en el aeropuerto de Barcelona este verano, estas corresponden a reivindicaciones de índole laboral en el marco de las relaciones entre empresas privadas que desarrollan su actividad en el aeropuerto y sus empleados. Por tanto, conviene aclarar que ninguna de las convocatorias de huelga ha sido realizada por parte de trabajadores del gestor aeroportuario, AENA, ni de cualquier otra empresa pública o del Ministerio de Fomento. No obstante, como enumeraré posteriormente, tanto el Ministerio de Fomento como AENA han puesto en marcha medidas para paliar las consecuencias de estas huelgas. En estas situaciones, los conflictos de naturaleza laboral tienen definido legalmente cómo han de tratarse y qué pasos y competencias han de respetarse, y debe ser la negociación entre la empresa y sus trabajadores la que concluya con la resolución del problema, dado que el gestor aeroportuario, AENA, no dispone de competencias legales para actuar. La función del gestor aeroportuario es otra: velar por el cumplimiento de las cláusulas que rigen la contratación de empresas por parte de AENA, garantizando la prestación del servicio en los términos acordados legalmente. En cualquier caso, quiero resaltar que en todas sus licitaciones AENA incorpora la obligación expresa de las empresas adjudicatarias de cumplir con toda la normativa aplicable a los trabajadores en materia de trabajo, empleo, Seguridad Social y prevención de riesgos laborales, así como con los convenios colectivos de cada sector de actividad. Además, el gestor aeroportuario, antes de iniciar cualquier proceso de contratación, analiza cuidadosamente las características propias de cada actividad y sector, con la finalidad de dotar del presupuesto necesario a cada licitación.

Centrándonos ya en el caso particular de las huelgas que se han convocado en el aeropuerto de Barcelona en julio y agosto, han sido dos: en primer lugar, la huelga de los trabajadores de la empresa Trablisa, adjudicataria del contrato de seguridad, convocada con carácter indefinido a partir del pasado 9 de agosto; en segundo lugar, la huelga de los trabajadores de Iberia que realizan las labores de mantenimiento y la prestación del servicio de *handling*, convocada en los días 28 y 29 de julio y 24, 25, 30 y 31 de agosto. A ello hay que añadir, aunque ya fuera de este periodo, los paros de tripulantes de cabina y pilotos de la aerolínea Ryanair, de carácter nacional, que están teniendo lugar a lo largo del presente mes de septiembre, con motivo del anuncio de cierre de bases de la compañía a partir del próximo año 2020, y los paros de *handling* de Groundforce e Iberia, que están convocados en septiembre y octubre y que aún no se han celebrado. A pesar de que, como les decía, entre las responsabilidades y competencias del gestor aeroportuario no se encuentra la definición de las relaciones laborales de las empresas que prestan servicios en el aeropuerto y sus trabajadores, ante las repercusiones para los pasajeros de los conflictos laborales, el Ministerio de Fomento y AENA han tenido una labor muy activa para tratar de facilitar su resolución, de la que cabe destacar que, en relación con la huelga de los vigilantes de seguridad de la empresa Trablisa, se han mantenido reuniones con el Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, que es la Administración pública que tiene legalmente atribuidas las competencias como mediador laboral en estos conflictos con la empresa, así como con la Delegación del Gobierno en Cataluña y las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. En este sentido, les recuerdo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 4

que la Guardia Civil es la responsable de los filtros de seguridad de los aeropuertos, labor en la que en Barcelona le apoya la empresa Trablisa, contratada por AENA. Además, se han celebrado reuniones preparatorias previas al periodo de huelga, así como posteriores para seguimiento y evolución de la misma.

En lo que se refiere a la huelga del personal de tierra de Iberia, AENA asistió a la reunión de mediación del 26 de julio, convocada por el Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya que, como ya he mencionado, es la Administración competente y en la que participaron los representantes de la empresa Iberia Airport Service y de los trabajadores. Al igual que en el caso anterior, se han celebrado reuniones preparatorias previas a los periodos de huelga, así como posteriores, para el seguimiento y evolución de la misma.

Por último, en relación con los paros de la compañía Ryanair, estamos realizando un seguimiento continuo de los mismos. Luego, en el turno de réplica, les puedo ampliar la información sobre la situación actual, pero hasta ahora no nos constan problemas de conectividad y la cuestión está limitada exclusivamente al ámbito laboral, de manera que está siendo liderado por el Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.

En relación con las medidas adoptadas, desde el primer momento tanto el Ministerio de Fomento como AENA han llevado a cabo actuaciones para tratar de evitar las huelgas y minimizar en todo caso los efectos negativos en la operativa del aeropuerto y las molestias a los pasajeros. Concretamente, AENA ha adoptado las siguientes medidas para mitigar el impacto de las huelgas en los usuarios del aeropuerto. Para mejorar la gestión de las colas antes del filtro de seguridad y evitar la aglomeración de pasajeros en las zonas de embarque, AENA ha reforzado el personal de información y de atención a los pasajeros en ambas terminales del aeropuerto. Se han trasladado avisos a los pasajeros con toda la información relevante por todos los canales de comunicación disponibles. Por lo que se refiere al conflicto laboral de los trabajadores de *handling*, se han adoptado medidas de carácter operativo en la asignación de los medios aeroportuarios: asignación de posiciones de contacto de los vuelos protegidos por los servicios mínimos para evitar incidencias, priorización de las operaciones de llegada, control de las cintas de entrega y en los hipódromos de tratamiento de equipajes para evitar su acumulación en las instalaciones, etcétera. Se ha mantenido una coordinación constante con las compañías aéreas para avanzar la información a los pasajeros y, en caso necesario, se han prolongado los horarios de apertura de determinados puntos de restauración para atender adecuadamente a los pasajeros afectados por la huelga. Por último, respecto a la situación de Ryanair, junto con el Ministerio de Trabajo, estamos haciendo un esfuerzo para lograr tiempo con el objetivo de realizar una negociación calmada con la empresa y los agentes sociales.

Antes de finalizar esta parte de mi intervención, quiero manifestar que el aeropuerto de Barcelona no es el único afectado por convocatorias de huelga, ya que estas situaciones, especialmente en periodo vacacional, se dan en otros aeropuertos españoles y del resto del mundo. No obstante, a modo de balance, podemos decir que la antelación en la definición de los planes de acción del gestor aeroportuario ha permitido que durante los días de huelga la operativa del aeropuerto de Barcelona se haya desarrollado con relativa normalidad, sin que se hayan producido incidencias destacables ni un aumento significativo en el número de reclamaciones de los usuarios. Por ejemplo, hasta el 30 de agosto únicamente se habían recibido treinta y ocho reclamaciones de pasajeros directamente relacionadas con la huelga de Trablisa y tres con la huelga de Iberia. Este muy reducido número de reclamaciones presentadas demuestra la efectividad de las actuaciones llevadas a cabo por AENA para atenuar las molestias causadas a los pasajeros, así como la calidad en el servicio público prestado. De cualquier modo, les recuerdo aquí que los derechos de los pasajeros afectados por incidencias operativas se definen en la legislación comunitaria en el Reglamento 261/2004 y que la información detallada está disponible en la web del Ministerio de Fomento. A estos efectos, se pueden presentar las reclamaciones a la compañía aérea que opera el vuelo y, en el caso de no recibir respuesta satisfactoria, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que es la autoridad española responsable del cumplimiento de la reglamentación europea.

En el caso de la segunda cuestión que es objeto de la comparecencia, es decir, los paros en los servicios ferroviarios, querría comenzar describiendo brevemente la estructura sindical presente en Renfe, ya que en este caso las convocatorias sí afectan directamente a los trabajadores del grupo. En este sentido, Renfe tiene como órgano de representación de los trabajadores un comité general de empresa conformado por trece representantes, concretamente, cuatro de Semaf, tres de Comisiones Obreras, tres de UGT, dos de CGT y uno de SF. Esta representación se deriva de los resultados obtenidos en las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 5

elecciones sindicales celebradas el pasado mes de marzo. Asimismo, en relación con el marco de relaciones laborales, Renfe y la mayoría de la comisión negociadora, conformada por Semaf, Comisiones Obreras y UGT, firmaron en el mes de diciembre de 2018 el II Convenio colectivo del Grupo Renfe. Querría poner en valor que este acuerdo, que tiene una duración de dos años prorrogables por otro adicional, permite encarar los próximos años en mejores condiciones desde el punto de vista laboral, especialmente en asuntos como la salida de trabajadores en edad de jubilación y la incorporación de nuevos profesionales en el grupo, y afrontar con garantías los aspectos más relevantes de cara a la liberalización en el mercado del transporte de viajeros, el futuro del transporte de mercancías, el modelo de mantenimiento, el proceso de internacionalización y la conversión de Renfe en un operador integral de movilidad. El convenio contempla en una de sus cláusulas la organización de varias mesas de desarrollo que continuarán trabajando en estos ámbitos durante su vigencia. Precisamente es en la mesa de empleo y competitividad y en la mesa de jornada donde se han venido abordando los temas sobre los que se ha pretendido fundamentar la conflictividad producida este verano.

Las convocatorias de paros realizadas han sido dos: en primer lugar, el paro convocado desde las 00:00 horas hasta las 23:00 horas del día 15 de julio por Comisiones Obreras y, en segundo lugar, los paros convocados por el sindicato CGT, de 12:00 a 16:00 horas y de 20:00 a 24:00 horas, los días 31 de julio, 14 y 30 de agosto y 1 de septiembre. De manera resumida, los motivos alegados para su convocatoria fueron los siguientes. En primer lugar, que en ambas convocatorias se solicita un incremento del empleo por la vía de una mayor tasa de reposición de personal. En este sentido, quiero decirles que la actual tasa de reposición alcanza el 105% sobre las bajas causadas en el año anterior, convirtiéndose en la mayor tasa de reposición conocida por el Grupo Renfe. Para que todos puedan entenderme, supondrá la incorporación de hasta 1032 ingresos nuevos. En todo caso, he de decirles que desde la dirección del Grupo Renfe se ha solicitado una tasa de reposición adicional para acometer mejoras en seguridad que, como saben bien ustedes, no depende solo del Ministerio de Fomento.

El segundo de los motivos, también en ambas convocatorias y yo diría que el principal, es la forma de aplicación de la disminución de jornada prevista en la disposición adicional 144 de la Ley 6/2018, de Presupuestos Generales del Estado. En este caso, tras intensas negociaciones en el seno de la comisión negociadora del II Convenio colectivo, se alcanzó un acuerdo para la disminución de la jornada en 78 horas anuales, no siendo posible alcanzar algún acuerdo en la distribución de dicha jornada. La dirección de la empresa proponía la reducción de la jornada de trabajo diaria, que ha sido el modo de aplicación en la Administración General del Estado —lo corriente hasta ahora—, frente a las organizaciones sindicales, que solicitaron una disminución de diez días de trabajo al año por cada trabajador, diez días que son adicionales a los treinta y cinco días naturales de vacaciones y a los seis días por asuntos propios previstos en el convenio colectivo. Finalmente, al objeto de dar cumplimiento a la citada disposición adicional y que los trabajadores del grupo pudieran disfrutar de la reducción de jornada recogida en la misma, se aplicó una reducción de dos jornadas completas, los días 24 y 31 de diciembre para quienes no estén relacionados directamente con las operaciones o dos días equivalentes para el resto. De la forma anteriormente señalada, quedan en 213 los días de trabajo anuales, con una reducción de 17 minutos diarios. Entendemos que la disminución de la jornada diaria facilita la conciliación de la vida personal y familiar con la laboral y posibilita además la asunción o el encaje del impacto productivo. El comité general de empresa se reunió y valoró la aplicación de la nueva jornada, aprobando mayoritariamente la interposición de una demanda de conflicto colectivo que resolverá la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional. La dirección de Renfe se comprometió a seguir negociando, pero finalmente los paros fueron convocados.

En tercer lugar, solo en el caso de la primera convocatoria, el motivo era la consolidación del 0,5% adicional por productividad aplicado en los años 2017 y 2018. Sin embargo, no se puede consolidar esta cantidad ya que, si bien lo hemos solicitado, la respuesta de los órganos competentes ha sido que no se puede aplicar porque no se aceptan incrementos de masa salarial superiores a los establecidos en la ley de Presupuestos Generales del Estado.

Me gustaría resaltar que para intentar evitar los paros hemos realizado numerosas gestiones previas. En concreto, como he señalado anteriormente, los temas objeto de los paros se han venido tratando en el seno de las comisiones técnicas y de la comisión negociadora del II Convenio colectivo establecidas al efecto, celebrándose hasta un total de trece reuniones. Con independencia de las reuniones señaladas, el modelo de relaciones laborales del grupo Renfe prevé un procedimiento previo a la vía de la conflictividad, que se articula a través de una reunión, en la que el sindicato que plantea el problema

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 6

expone los motivos por los que anuncia una posible conflictividad, debatiéndose los mismos con el resto de organizaciones sindicales y analizándose de manera conjunta con la representación del Grupo Renfe la viabilidad de alcanzar algún tipo de acuerdo. En el caso que nos ocupa, no ha sido posible alcanzar el acuerdo, ya que, como les decía antes, por una parte, la determinación de la tasa de reposición supera el ámbito competencial del Grupo Renfe, habiendo sido comunicada y aplicada todo lo que por ley se ha autorizado, sin menoscabo de que se hayan iniciado los procedimientos necesarios para la solicitud de una elevación de la misma, como se ha dicho, por razones de seguridad y, por otra parte, en lo relativo a la aplicación de la reducción de jornada, por las afectaciones citadas en relación a la disponibilidad de recursos y el establecimiento de asimetrías con la implementación de esta misma norma en la Administración General del Estado. Por último, en relación con la consolidación de la adicional por productividad, no es factible aceptar incrementos de masa salarial superiores a los establecidos en los Presupuestos Generales del Estado vigentes todavía.

Tras el anuncio de las convocatorias, Renfe convocó a los sindicatos afectados para intentar nuevamente una salida al conflicto, invitándoles a retomar las negociaciones en el foro establecido al efecto, que no sería otro que la comisión negociadora del II Convenio colectivo. En el caso de Comisiones Obreras, el día 8 de julio, y en el caso del sector federal ferroviario de la CGT, el pasado 12 de julio. Sin embargo, este planteamiento no fue suficiente para los sindicatos y, por tanto, no fue posible desconvocar los paros. En consecuencia, desde el ministerio publicamos las resoluciones de servicios mínimos. En el primer caso, el 11 de julio, garantizando la circulación del 72% de los trenes de AVE y larga distancia; el 65% de los de media distancia y entre el 50 y 75% de los correspondientes a servicios de cercanías. Para las segundas convocatorias, el pasado 25 de julio, garantizando la circulación del 78% de los trenes de AVE y larga distancia e idénticas cifras para media distancia y cercanías. En las citadas resoluciones se determina, en el punto referente a trabajadores afectados por los servicios esenciales, que en lo referente a la información y atención del cliente se asegurará su funcionamiento con normalidad. Asimismo, atendiendo la distribución de competencias, la Generalitat de Catalunya publicó la correspondiente orden de trabajo para los servicios esenciales de *rodalies* de Cataluña, con el fin de garantizar la movilidad de los ciudadanos durante las jornadas de paro.

Entre las medidas concretas adoptadas en materia de información al viajero, la convocatoria se difundió a través de la web oficial, el servicio información telefónico, los medios de información presencial en estaciones, las máquinas autoventa, los trenes dotados tecnológicamente para ello, medios de comunicación y mensajes SMS o correo electrónico de los clientes afectados cuando se dispone de esta información, porque en el caso del ferrocarril respecto al transporte aéreo no tenemos los nombres de los pasajeros. Por otro lado, con el objetivo de proteger los derechos de los viajeros, se aplicaron las diversas medidas posventa, entre las que puedo citar que en trenes AVE, larga distancia, media distancia, convencional y Avant a aquellos viajeros afectados por trenes suprimidos o que no desearon realizar su viaje en la jornada de paros se les reintegró el importe íntegro del billete sin gastos de anulación, por supuesto; se facilitó un nuevo billete para otra fecha o tren a aquellos viajeros que optaron por realizar el viaje y al cliente que optó por viajar el día de los paros, pese a todo, siempre que fue posible, se le ofreció un viaje en otro tren con las mismas condiciones del billete previamente obtenido. En el caso de los trenes AVE y larga distancia, si el viaje ofrecido era en plaza de inferior categoría, se reintegraba la diferencia al cliente, y si el viaje ofrecido era en plaza de superior categoría, el cliente no tuvo que pagar la diferencia. Como garantías para el cliente, además de aplicar, como no puede ser otra forma, las indemnizaciones establecidas en el reglamento del sector ferroviario, Renfe ha mantenido su compromiso voluntario de puntualidad para los servicios de viajeros que circulan incluidos dentro del servicio esencial de transporte durante las jornadas de huelga.

Para finalizar este segundo bloque de intervención, a modo de balance de lo sucedido durante las jornadas de paro, he de decirles que, una vez detraídos del total de trabajadores aquellos que se encuentran ausentes por distintos motivos y aquellos a los que les ha sido entregada la carta para garantizar la prestación de los servicios mínimos establecidos, el seguimiento de la huelga se puede considerar mínimo, puesto que estaríamos hablando, en el caso de los paros de Comisiones Obreras, de alrededor un 6%, ya que habrían secundado los paros 260 efectivos sobre algo más de 4100 trabajadores, y en el caso de los paros de CGT, en torno al 2%; en concreto, en los cuatro días de paro, los habrían secundado un promedio de 100 efectivos sobre 5100 trabajadores.

Concluyo ya, señorías, ofreciendo mis disculpas no obstante a aquellos ciudadanos que hayan podido verse afectados por los paros en los diferentes medios de transporte, pero a la vez recordando que la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 7

huelga también es un derecho fundamental que la Constitución española reconoce a todos los trabajadores para la defensa de sus intereses y que todos los representantes políticos, sobre todo los aquí presentes, supongo que debemos respetar.

Como les he relatado a lo largo de esta comparecencia, tanto en el sector aéreo como en el ferroviario nuestro objetivo ha sido tratar de facilitar su resolución incluso en ocasiones, en el caso de las empresas privadas, sin ser de nuestra responsabilidad competencial, pero una vez que se ha visto que no era factible conseguir este acuerdo, hemos procurado minimizar los efectos negativos en la operativa el transporte y las molestias a los pasajeros. En gran medida, el escaso seguimiento de los paros es muestra también del esfuerzo del Gobierno para avanzar en los convenios colectivos de todas las empresas dependientes del departamento. Me gustaría trasladarles simplemente el esfuerzo que hemos hecho en este sentido desde que soy ministro. En octubre del año pasado, alcanzamos el acuerdo nacional de bases entre Enaire y Ucsa para el incremento de plantilla y mejora de la productividad que garantizó la paz social. Fue el primer conflicto laboral que me encontré; de hecho, cuando tomé posesión recibí una comunicación en la que se me daba un tiempo para instalarme, pero avisándome de una convocatoria de huelga que finalmente no se produjo y conseguimos este acuerdo. En diciembre llegamos a un acuerdo en Correos para reforzar la creación de empleo estable de calidad, así como reducir la temporalidad, un convenio que también llevaba tiempo buscando su conclusión. También conseguimos el II Convenio colectivo de ADIF y ADIF Alta Velocidad, que entró en vigor a principios de este año, con medidas de conciliación pioneras en el sector público. Otro ejemplo es el nuevo convenio colectivo de Puertos del Estado 2019-2026, que el pasado mes de abril actualizó el de 2009 y hace justicia a más de 4000 trabajadores y trabajadoras de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias en todo el país y, de manera particular sobre lo que hoy hablamos, el II Convenio colectivo del Grupo Renfe, acuerdo que se alcanzó con Semaf, UGT y Comisiones Obreras en diciembre, y al que antes me he referido. Por tanto, queda patente que uno de los objetivos que tenemos en el ministerio es mejorar las condiciones de los trabajadores del sector del transporte público de nuestro país. De este modo podemos decir que, con carácter general, tenemos una comunicación fluida con las organizaciones sindicales y que, por tanto, compartimos la idea sobre de qué manera tratar las cuestiones que pueden preocuparles. Tanto es así que no han sido pocas las convocatorias de huelga en el sector del transporte que, gracias a los contactos mantenidos, finalmente no se han llegado a producir. Han sido muchas más las anunciadas que las realizadas.

Para finalizar, les tengo que agradecer la oportunidad que me han dado para poder comparecer y explicar todos estos sucesos. En el caso aeroportuario, todos tenemos en mente lo que ocurrió con unas convocatorias similares en 2017 que fueron objeto de una comparecencia ante esta misma comisión por mi predecesor en el cargo. La diferencia —con los mismos servicios mínimos decretados en aquel verano—, gracias a la labor realizada, es que la incidencia este año sido muy inferior, tanto en la operativa del aeropuerto como en los pasajeros.

A partir de este momento, quedo a disposición de sus señorías para que planteen aquellas cuestiones que consideren oportunas y si estoy capacitado para ello les atenderé en el turno de réplica.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Quiero reiterarle el agradecimiento por su presencia. También quiero saludar y agradecer la presencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de los presidentes de AENA y de Renfe y del resto de miembros de su gabinete que le acompañan.

Empezamos el turno de intervenciones de los grupos, como acordamos el otro día en la Mesa y portavoces, con turnos de diez minutos con una cierta flexibilidad, por aquello de que eran dos temas y por si algún grupo, sobre todo, quería dividir sus intervenciones en dos. Ese es el planteamiento de duración de los tiempos. Empezamos por el portavoz del Grupo Mixto, el señor Miquel i Valentí. Tiene la palabra.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, ministro, por comparecer, por darnos esta información y por atender a nuestras preguntas. Usted está aquí, en primer lugar, para responder a una cuestión que no depende solo de usted, porque usted está aquí dando la cara por un problema estructural a la hora de resolver la red de infraestructuras aeroportuarias y ferroviarias del Estado y su fracaso a la hora de descentralizarlas, desde nuestro punto de vista. Es verdad, que las amenazas de huelga, que de forma sistemática se han producido en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 8

aeropuerto de El Prat, no responden estricta o directamente a competencias del gestor aeroportuario. Hemos pedido la comparecencia del presidente de AENA, el señor Lucena, para que dé respuesta a esa cuestión y a otras cuestiones vinculadas al aeropuerto de Girona-Costa Brava.

Pero lo que nos ocupa hoy, es que hay algunas cifras que nos pueden indicar, ministro, que a lo mejor sí tiene algo que ver la gestión que hace AENA de los aeropuertos respecto a las amenazas de huelga que hemos tenido estos últimos años. Hay algunas cifras que nos pueden ayudar. Fijese, hay un incremento solo del 16% entre el tráfico del aeropuerto de Barajas en términos de pasajeros y el aeropuerto de El Prat, solo un 16% más de pasajeros. Eso genera un *gap* importante en lo que a valores de contratos de concesión se refiere, porque hay un incremento de más del 40% entre lo que se destina en concesiones al aeropuerto de Barajas respecto al aeropuerto de El Prat. Por lo tanto, ese incremento del 16% que tenemos en pasajeros se traduce en un incremento del 40% en términos de recursos destinados a la gestión del aeropuerto. Y ese incremento del presupuesto del 40% se traduce en un incremento del 50% de la plantilla en el aeropuerto de Barajas respecto al aeropuerto de El Prat. Y eso, tiene consecuencias evidentes en dos sentidos: en primer lugar, afecta al servicio que se puede ofrecer a los usuarios del aeropuerto, ya que si hay menos personal el servicio no puede ser el mismo; y, en segundo lugar, repercute en las condiciones laborales de aquellos que ofrecen el servicio, porque si cuatrocientas personas deben ofrecer servicio a 30 millones de personas en el aeropuerto de El Prat mientras que ochocientas personas ofrecen servicio a 35 millones en aeropuerto de Barajas es evidente que hay que resolver este conflicto de alguna manera. Me temo que quien recibe son los trabajadores de las concesionarias de AENA, que son los que organizan las huelgas cada verano en el aeropuerto de El Prat. Por tanto, sí hay alguna responsabilidad de la gestora en todo lo que está pasando en el aeropuerto de El Prat y en el aeropuerto de Barajas.

En segundo lugar, le abro otra puerta tiene que ver con un compromiso que también de forma sistemática se ha venido incumpliendo, no solo por su Gobierno sino también por el Gobierno anterior, que tenía relación con la vinculación que se establecía entre el aeropuerto de Girona— Costa Brava y el aeropuerto de El Prat y la estación de AVE que se plantea instalar en aeropuerto de Girona y que permitiría, de algún modo, destensionar o descongestionar el aeropuerto de El Prat, que se encuentra como usted sabe en una situación de límite de saturación en lo que a transporte comercial y de pasajeros se refiere. Por tanto, mi punto principal de la intervención respondía a esto, a cómo la gestión monopolística que hace AENA de los aeropuertos en el Estado español tiene consecuencias no solo la calidad del servicio que se ofrece a los usuarios, sino también con la calidad de las condiciones laborales de los trabajadores de las empresas que trabajan con dicha gestora.

Quería aprovechar también para denunciar, ministro, que desde la salida a bolsa de AENA no se disponen de datos segregados de aeropuertos, lo que dificulta el trabajo de aquellos que deben o debemos realizar un análisis exhaustivo de las cuentas de resultados de los aeropuertos. La última que tenemos, si no me equivoco, es de 2014 y por eso quería reivindicar la necesidad de que dispongamos de más información para poder analizar mejor la situación, trabajar y plantear alternativas.

Quisiera apuntar algunas cosas respecto al segundo bloque que usted ha expuesto referido a la cuestión ferroviaria. En primer lugar, el conseller Calvet ya expuso cuál era el punto de vista del Govern respecto a esta situación y planteó un modelo de nueva gobernanza donde los dos Gobiernos cooperaban y trabajaban conjuntamente en una relación que se establecía entre iguales, que es algo que usted sabe que no se produce hoy en día. Sin embargo, la cuestión de Renfe con Cataluña —y seguramente con otros territorios del Estado, pero sobre todo con Cataluña, que es lo que a mí me ocupa y preocupa como diputado catalán— es fruto de un conjunto de despropósitos y de compromisos incumplidos por parte de distintos Gobiernos, no solo del suyo, pero me reconocerá usted que el suyo también. Fijese, diez años después del traspaso de Rodalies en aquello que se conocía como el Plan de Rodalies, que preveía una inversión de 4000 millones de euros en la red catalana, solo se había ejecutado 10%, es decir, de 4000 millones presupuestados en diez años solo se ha ejecutado el 10%. Fruto de esa situación de incumplimiento se revisó el plan previsto y en 2013 se ejecutó el Plan de actuaciones prioritarias que consistía en que se iba a ver, dado que el Gobierno central no había actuado frente a su compromiso de invertir 4000 millones en esa red, cómo se salvaba a partir de parches las situaciones más problemáticas. Pues de ese plan de emergencia, ante una situación en la que se necesitaba actuar —sí o sí— de forma rápida, solo se ejecutó el 12%. Por tanto, eso tiene consecuencias otra vez no solo en las condiciones de los trabajadores que sufren de forma sistemática una falta de equipamientos e infraestructuras, sino con los usuarios de Renfe en Cataluña que ven cómo día a día su viaje que debería ser un viaje organizado,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 9

previsto y fácil porque para eso están los transportes públicos para servir a los ciudadanos, se convierte en una odisea.

Quería aprovechar, ministro, para poner luz en este tema. Usted elude la responsabilidad y el incumplimiento sistemático a la hora de invertir en la red de infraestructuras, en primer lugar, aeroportuarias, y en segundo lugar, ferroviarias del Estado en Cataluña y elude su compromiso de invertir. Además, los 200 000 millones de euros anuales del pago de déficit tarifario presupuestario de Renfe a Cataluña también se deben sumar a esta elusión de responsabilidades por parte de su ministerio. Por eso quería pedirle, ministro, en primer lugar, que en su turno de réplica nos argumente o dé algún motivo por el cual se han incumplido de forma sistemática los compromisos del Estado con Cataluña en estos dos bloques. Y en segundo lugar, volviendo al primer bloque, quería saber si tiene usted alguna propuesta para que el aeropuerto de Girona-Costa Brava pueda servir de apoyo al aeropuerto de El Prat que se encuentra en plena saturación. Usted sabe que el Gobierno anterior del Partido Popular se comprometió a construir la estación del AVE en el aeropuerto de Girona-Costa Brava. Cuál es su propuesta, eso es lo que nos interesa saber hoy.

Muchas gracias, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Miquel i Valentí.

Por parte del Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días.

Señor ministro, gracias por su comparecencia, que como usted dice es la primera que tiene en esta legislatura. Corresponde por tanto pedirle, como miembro del Gobierno de quien va a poder ser candidato a un nuevo Gobierno y como miembro de la ejecutiva del partido que puede llegar a aprobar ese hipotético acuerdo de gobierno, que sus esfuerzos vayan dirigidos a que haya una legislatura y no una única comparecencia del ministro en esta legislatura. Quería decírselo de forma expresa y brevemente.

En primer lugar, el objeto de la comparecencia del ministro es determinada situación, tanto en materia aeroportuaria como ferroviaria, que usted ha calificado muy bien diciendo que no es exclusiva del aeropuerto de El Prat, sino que también se puede generalizar a otros lugares. Efectivamente, lo que queremos constatar nosotros es que existe una situación de conflictividad, también en los aeropuertos vascos, y que esta situación tiene orígenes y consecuencias comunes pero también específicas para estos aeropuertos. En las últimas fechas, tanto en julio como en agosto, ha habido varias cancelaciones de vuelos, tanto en el aeropuerto Loiu como en el de Hondarribi —dos cancelados y seis retrasados en el primer caso y seis cancelados y dos retrasados en el otro—, como consecuencia de la huelga del personal de tierra que afectó a las empresas Iberia, Air Nostrum, Vueling y Lufthansa. Estas huelgas tenían como antecedente la reclamación de mejora de condiciones laborales, pero también tenían como antecedente una cierta situación de deterioro del servicio como consecuencia de determinadas decisiones del gestor, del responsable de estos aeropuertos, que a su vez tenían como antecedente determinada ampliación de plantilla que se produjo al final del año pasado de alrededor de 460 personas por parte de AENA.

Se han dirigido muy escasas dotaciones a los aeropuertos vascos, aun cuando estos aeropuertos, tanto el de Loiu como el de Hondarribi y como el de Foronda, han tenido características específicas que hubieran merecido una atención diferente, tal y como por otra parte reclamé en su momento al director de la entidad gestora, al señor Lucena, porque entendía que se habían acreditado algunas condiciones. En Loiu en concreto llevan años denunciando unas cargas de trabajo insostenibles como producto, además, de que su incremento de afluencia de viajeros es tan notable que en estos momentos se habla ya de que se ha superado el umbral máximo de capacidad del propio aeropuerto. A pesar de ello, el escaso incremento de dotaciones que ha habido en el último año se ha dirigido exclusivamente a jefaturas de algunos servicios y no al personal de base, sobre todo al de atención de viajeros, que han sido desatendidos de una forma flagrante. El caso de Hondarribi voy a dejarlo para el final porque tiene su miga.

Respecto a Foronda, este aeropuerto ha pasado de ser únicamente de carga a ser un aeropuerto H24, es decir, de funcionamiento de las veinticuatro horas, y con incremento notable de presencia de viajeros. Pese a esto, la dotación de personal se ha dirigido exclusivamente al mínimo imprescindible para esa apertura a viajeros de ese aeropuerto sin atender a la necesidad de dotación de personal para las veinticuatro horas, que es para lo que se había abierto.

Luego, finalmente, aludiré a la situación del aeropuerto de Fuenterrabía, donde la situación del personal es realmente esperpéntica, así como la del propio aeropuerto. Está sometido a una situación de abandono absoluto por parte de la dirección y por parte del gestor. Es un aeropuerto en el que ha habido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 10

una reducción importante de la pista por condiciones de seguridad que eran exigibles de acuerdo con la normativa internacional de seguridad aérea, pero se le iba a dotar de otros elementos de seguridad, en concreto de un sistema llamado Egnos que estaba previsto ser implantado en este año 2019 aunque parece que se ha retrasado al 2020. Además, eso ha supuesto como consecuencia el desplazamiento y anulación de numerosos vuelos en el aeropuerto de Hondarribi, lo cual ha significado en principio una aparente reducción del número de viajeros a pesar de que finalmente, en proporción, ha habido más viajeros de los debidos.

Pero no es esta la cuestión a la que quería hacer referencia respecto al aeropuerto de Hondarribi. A pesar de esa situación en el aeropuerto de Hondarribi y a pesar de que parece que no tenía condiciones suficientes para acoger determinados vuelos, hay una pregunta que le quiero hacer, señor ministro. Hace pocas fechas se ha producido la Cumbre del G7 en Biarritz, en el País Vasco francés, a escasos 10 kilómetros en línea recta del aeropuerto de Hondarribi. Y los guipuzcoanos nos hemos encontrado con una sorpresa tremenda porque allí donde no podía haber vuelos de determinadas características —me va a pedir disculpas porque este no es mi estilo y no me gusta hacer estas cosas en ningún sitio y menos en estas comparecencias—, nos hemos encontrado con un avión de las Fuerzas Aéreas estadounidenses aterrizando en el aeropuerto de Fuenterrabía. Un pedazo de avión que no se hace usted una idea —enseño la foto porque es increíble (**muestra una fotografía**)—, que transportaba ni más ni menos que el helicóptero del señor presidente de los Estados Unidos, señor Trump; el helicóptero estaba metido en el propio avión. Es este helicóptero, que también se puede ver, que no es pequeño ni nada parecido. (**Muestra otra fotografía**). La pregunta es: ¿cómo puede ser que un aeropuerto que está siendo objeto de desatención porque no reúne las condiciones necesarias, de repente es capaz, con objeto de una reunión extraordinaria, es cierto, la del G7 en Biarritz, de atender y recibir un avión de estas características? ¿Qué hace la dirección de ese aeropuerto, qué hace el gestor, AENA, qué hace el ministerio para reforzar precisamente las posibilidades que tiene este aeropuerto respecto del que ya llevamos tiempo los guipuzcoanos reclamando una atención específica y respecto de lo que no se está haciendo absolutamente nada?

En cuanto a cuestiones ferroviarias, mis reclamaciones van dirigidas a otra cuestión diferente, no tanto a las del ferrocarril ordinario sino a las del AVE respecto del que, aun cuando no sea objeto de esta sesión, le tengo que solicitar que haya determinada concreción; concreción en las fechas de llegada del AVE a Euskadi. Hace pocas fechas, el *lehendakari* Urkullu se ha dirigido al Gobierno del Estado señalando que dado que en la Comunidad Autónoma del País Vasco hemos sido capaces, a través de una encomienda de gestión, de finalizar las obras de infraestructura del tramo guipuzcoano del AVE con un nivel de eficacia muy alto y como quiera que restan por ejecutar las obras de superestructura, sería conveniente que el Gobierno iniciara negociaciones en ese sentido, sobre todo teniendo en cuenta que el elemento de dificultad fundamental es el acceso a las tres capitales. Esto es, los estudios informativos que dependen directamente del ministerio, que se están realizando específicamente por el ministerio, que deben ser preparados de una forma inmediata, son los que van a permitir evaluar y concretar las medidas necesarias para que el AVE pueda definitivamente desarrollarse en Euskadi. Quiero pedirle, señor ministro, que eso se acelere, que se acentúe, que ponga voluntad política para que la acometida de esas infraestructuras se pueda realizar cuanto antes y a poder ser en colaboración con el Gobierno vasco con el que ya sé que mantiene una muy buena relación, pero sobre todo concretándose las fechas en las que puede llegar la instalación a Euskadi, que como usted sabe está prevista para 2023 y respecto de la que espero que en fechas próximas le pueda reclamar la garantía de que sea esa la fecha de su cumplimiento.

Finalmente, aun cuando tampoco es objeto de esta comparecencia, hay un elemento que es sobrevenido y por tanto le voy a reclamar cierto nivel de atención: el *brexít*. Lo tenemos encima y usted conoce las consecuencias. Pues bien, hay un ámbito en el que va a tener una especial incidencia que es el ámbito de los puertos, entre otras cosas porque, al margen de la incidencia que a nivel comercial pueda suponer y de la atención que pueda merecer por parte del Gobierno en sus diferentes ministerios, hay uno concreto, que es el de las aduanas —concretamente en el puerto de Pasaia donde en este momento no existe— respecto del que convendría, sería bueno que fuera trasladada la aduana que actualmente no existe para facilitar el acceso de las mismas mercancías que ahora están llegando sin ningún tipo de traba ni de barrera aduanera y que a partir de la vigencia de la salida del Reino Unido de la Unión Europea podría tener algún tipo de dificultades. Quiero advertirle que los gestores de estos puertos, y en especial el del puerto de Pasaia, me han hecho especial hincapié en la importancia de este elemento, del que creo que usted también será conocedor y respecto del cual me gustaría preguntarle si tiene algún tipo de previsión.

Disculpe las molestias y muchas gracias por su atención. Espero sus respuestas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.

A continuación, por el Grupo Republicano tiene la palabra el señor Gómez del Moral Fuster.

El señor **GÓMEZ DEL MORAL FUSTER**: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor ministro. Gracias por su comparecencia, pero aun así le anunciamos que no compartimos del todo su análisis. Ha relatado muy concienzudamente todos los trámites y las gestiones llevadas a cabo por el ministerio respecto a las huelgas que han tenido lugar este verano y ha dicho que las huelgas son inevitables y que se producen en todas partes. Pero esto no es exactamente así porque el aeropuerto de El Prat sufre huelgas de manera reiterada y en el modelo de cercanías, en Barcelona, tenemos muchas más incidencias —lo sabe perfectamente— que en otras partes de la red. No quiere decir que sea en exclusiva; por supuesto, conocemos también los enormes déficits que hay en Extremadura y en otras partes del Estado español, pero especialmente en El Prat hay una alta conflictividad. No podemos decir que son normales en verano y que más bien no pasa nada. Por responsabilidad, debemos hacer frente a estos problemas.

Empezaré por el final o al revés de como usted ha desarrollado su explicación, comenzando por Renfe. Es verdad que el ministerio ha firmado —lo ha relatado usted ahora— un nuevo convenio, apoyado mayoritariamente por el comité de empresa, pero también es cierto que hay un problema reiterado y que los sindicatos se han quejado al respecto desde hace años por las externalizaciones y las privatizaciones, que han llevado a un peor servicio a la red no solo de cercanías, pero especialmente de esta. Es cierto que se ha aumentado la tasa de reposición, así como se han hecho nuevas contrataciones en diferentes ámbitos, especialmente en el de la seguridad de la circulación, que probablemente era el más reiterado por parte de los trabajadores de Renfe, pero hay un déficit estructural y eso lo debemos tratar de esta manera. No podemos decir que son conflictos puntuales porque estamos en verano, en el caso del aeropuerto, o porque los trabajadores protestan porque coincide con las vacaciones y es lo que hay. Me ha parecido que se daba esta impresión y no. Hay un déficit estructural y el ministerio, por supuesto, tiene responsabilidad en Renfe especialmente —usted lo ha reconocido porque es una empresa estrictamente pública—, pero yo diría que también con el conjunto con ADIF. Hay problemas relacionados con el material y con —usted lo sabe también— las limitaciones temporales de velocidad. En Cataluña, desgraciadamente, hemos sufrido accidentes en sitios donde hacía años que había limitaciones temporales de velocidad porque no se invierte. Esto hace que se rebaje la velocidad de los trenes, aumente el tiempo y que haya menos material disponible, lo cual afecta al servicio y a la sobrecarga de los trabajadores. Por tanto, podemos cogerlo solo desde el prisma laboral, de reivindicación de salarios, de lo que sea, pero creo que no lo estamos abordando desde la perspectiva que toca porque hay problemas estructurales. Nosotros en Cataluña lo hemos sufrido especialmente e insisto en que para nosotros es un tema muy importante.

Dicho esto, vayamos al aeropuerto de El Prat y a las huelgas en el sector aeronáutico. Le decía antes que no es exactamente cierto que haya huelgas en todos los sitios y en el mes de agosto. Si echamos un vistazo a la historia reciente —no hace falta irse muy lejos, a los últimos dos o tres años—, en el aeropuerto de El Prat ha habido huelgas en la limpieza, en la restauración, en el filtro de seguridad y en el personal de tierra y no huelgas —obviamente, no pueden—, pero sí un déficit enorme en el control de pasaportes por parte de la Policía Nacional en este caso y de las fuerzas de seguridad del Estado. Lo recordarán con la crisis, entre comillas, que hubo al respecto porque no había suficientes agentes para poder efectuar el control de pasaportes. Claro que tienen algo que ver el Ministerio de Fomento y el Gobierno español en todos los problemas que ha habido en El Prat, porque estos problemas no los ha habido en Barajas o en otros aeropuertos, sino que se han concentrado especialmente en El Prat. En estos dos años hemos visto un elenco de huelgas y de reivindicaciones por parte de casi todos los servicios que se prestan en el aeropuerto de El Prat.

Vayamos a los casos concretos que nos ocupan. Usted ha referido Ryanair, un conflicto de índole laboral que en principio no va a afectar a las rutas, pero sí en cuanto a que se van a cerrar algunas bases, en concreto, en el caso catalán, Girona, y que se está trabajando al respecto, y también ha hablado de Iberia. Ha dicho —tiene toda la razón al decirlo— que son ahora empresas privadas, porque Iberia no lo era, pero ahora sí. Es verdad, pero operan en una plataforma pública como es el aeropuerto, gestionado por AENA en tierra y en otras ocasiones en aire, porque afecta a todo un poco, pero AENA tiene que ver con lo que es el ladrillo. Es cierto que son empresas privadas que operan en el sistema público, pero algo también tiene que decir por lo que se refiere a la prestación del servicio el Ministerio de Fomento. En el caso del aeropuerto Barcelona-El Prat, Iberia tiene el 70 % de la operativa con Vueling. Por tanto, aunque

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 12

sea una cuestión de índole laboral de una empresa privada, tiene una afectación enorme para lo que es el aeropuerto, las operaciones que hay, etcétera.

Hay una tercera parte en estas huelgas, Trablisa, una empresa privada, obviamente también, que opera el control de seguridad en El Prat. Pero, claro es una empresa privada adjudicada por un ente público, que es AENA, que es quien debe velar por la seguridad de todos, porque al final los filtros de seguridad están y se mejoraron o se incrementaron por una cuestión de seguridad, con directivas europeas, de abasto mundial. Y, claro, oímos lo que dice la empresa: que falta gente en los filtros, que están saturados de horas extras, que les falta formación, que no hay paros para descansar y que hay errores de seguridad en los propios filtros. ¿Esto es de la empresa privada? Sí, pero debería afectarnos y preocuparnos a todos, especialmente a Fomento, porque si no hay paros o no se cumple con los mínimos estándares que usted decía —hace bien en recordarlo—, que obligan a las empresas adjudicatarias a cumplir si no se cumplen, tenemos un problema.

Además, yo hablaría de otra doble responsabilidad importante para el Ministerio de Fomento. Tenemos que retrotraernos dos años, un año y medio, cuando las anteriores adjudicatarias dijeron que no concurrirán al concurso porque con las cifras que daba AENA no les salían los números. Hombre, algo de responsabilidad habrá si las empresas no concurren al concurso público porque que no les salen los números y quienes las cogen, como no les salen los números, igual afectan al servicio, a las horas extras, a que no haya suficiente gente en los filtros y al servicio, o en este caso a la seguridad, porque si no les salían los números en el concurso que se adjudicó en abril de 2018 a otras empresas, igual Fomento o AENA tienen que replantearse algunas cosas al respecto.

Por último, hablemos —lo ha dicho también el portavoz del Grupo Mixto— un poco más de modelo, que también tiene afectación aquí. Estamos ante un modelo absolutamente centralizado y esto lo sabemos. Aun así, mi grupo ha insistido de manera recurrente en que este no es el modelo que nosotros entendemos que debería operar, pero es así y por tanto estas son las cosas que tenemos a día de hoy. Hago la comparativa Barcelona-Madrid porque son los dos aeropuertos que por tamaño los lotes que se adjudicaron están individualizados y podemos coger estrictamente lo que es la adjudicación en el control de pasajeros. En otros casos, como saben, se juntan aeropuertos y el único otro caso sería el aeropuerto de Palma, pero no están desglosados los tres ámbitos que sí que están en Barajas y en El Prat. La inversión por pasajero en Barajas es de 0,50 céntimos, si se divide entre los pasajeros y la adjudicación anual, y en El Prat es de 0,40, 10 céntimos menos por pasajero. ¿Tiene esto índole laboral o no? Bueno, la infraestructura afecta, por supuesto. Si se invierte más en controles de seguridad, es normal que donde se invierte menos no haya tanto servicio. Si en Madrid hay el doble de filtros de seguridad que en Barcelona, es normal que la saturación en Barcelona sea mucho mayor. La infraestructura afecta y esto es estrictamente competencia de Fomento. Este año probablemente acabaremos el año con más de 52 millones de pasajeros en El Prat. La capacidad son 55, dicho por dos planes cuando se construyó la Terminal 1, la nueva terminal, hechos por el Ministerio de Fomento. Por tanto, algo tendrá que decir el Ministerio de Fomento, porque no es solo un problema laboral. Cuando se hace este planteamiento y falla la estructura, falla la inversión, falla la adjudicación, hay algo más que problemas de índole laboral, que por mucho que sean empresas privadas están dando un servicio público.

Acabo, presidente. Hay que resolver y abordar los problemas laborales, pero también hay que tener, señor ministro, un planteamiento global y un planteamiento estructural, porque hay fallas de inversión y hay fallas de modelo. Hace doce años no solo nuestro grupo sino también los empresarios de Barcelona catalanes pidieron una gestión del aeropuerto desde Cataluña. En doce años no se ha movido nada. Sería hora de ir creando el comité rector de El Prat con todas las administraciones y todos los organismos afectados, porque igual estos problemas privados, que no son tan privados, podríamos ir solucionándolos y prestar un buen servicio a los pasajeros, así como garantizar los derechos de los trabajadores y las trabajadoras que operan tanto en El Prat como en el servicio ferroviario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gómez del Moral.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Sánchez del Real.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchas gracias, señor presidente y a todos los asistentes. Es la primera vez que intervengo en esta Comisión. Muchas gracias a todos por escuchar nuestra voz.

Señor ministro, muchísimas gracias por acudir, se lo digo sinceramente. Me va a perdonar que durante toda esta intervención no pueda mirarle continuamente por efectos del micrófono, tortícolis, etcétera. Ya

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 13

sabe que la prevención de riesgos laborales en esta Cámara es complicada. Hablaremos de eso otro día. Le quiero agradecer especialmente que sea uno de los pocos ministros que ha tenido la valentía de presentarse en este Parlamento, uno de los pocos ministros o miembros de su partido político. En otras Comisiones estamos viendo que el Partido Socialista está maniobrando, trabajando, diciendo que ya vendrán esta semana o la que viene. Otros ministros y otros socialistas en esta misma Cámara están hurtando a los españoles el derecho a ser informados —no he dicho a los diputados, he dicho a los españoles— de lo que están haciendo su ministerio y su Gobierno. Así que le doy las gracias doblemente, aunque me parece que son un poco envenenadas porque usted queda bien pero a muchos ministros les deja mal.

Como somos la oposición —no le puedo echar flores y tengo que hacer el trabajo para el que nos han elegido—, he de decirle que a nosotros nos hubiera gustado —estoy seguro que aunque lo diga VOX muchos de los aquí presentes estarían de acuerdo— que usted hubiera venido no a hablar de un caso o un tema concreto sino a contarnos el conjunto de su ministerio. Creo que han pasado suficientes meses desde que está usted en el cargo —no se lo digo por una hostilidad personal, en absoluto, sino por una cuestión de sencilla higiene democrática— y, por tanto, hubiera sido muy deseable que usted, que está abriendo una puerta, hubiera abierto también la puerta a otros ministros y hubieran venido para hablar de todo, para hablar de todo lo que afecta a su ministerio. Hoy, lamentablemente, vamos a dejar de hablar de algunas cosas; vamos a hablar de tierra, vamos a hablar un poquito del aire, pero nos dejamos la mar y otros muchos aspectos de tierra, que serían importantes. Nos gustaría también saber, y será probablemente objeto de debate en otra ocasión, cuál es su proyecto nacional para España y para los españoles, porque, al final, de lo que estamos hablando es de la afección que tienen todos y cada uno de estos problemas de los que vamos a hablar hoy, y hoy se nos ha pedido que hablemos de casos concretos. Son casos que no vienen mal. Los que somos novatos en esta Cámara afortunadamente no somos novatos en otras cosas y sabemos muy bien lo que son los *keys performances indicators*, las medidas, las cosas que te permiten saber lo que está bien y lo que está mal, y cuando una de tus sedes fundamentales, en este caso en tierra o en aire, o una de tus industrias falla, y me parece muy loable la posición de otros grupos de preguntar qué hay de lo suyo y qué hay de mi terruño, es evidente que aquí hay un medidor de que algo está fallando cuando tenemos que dedicar todos los recursos de esta Cámara a un problema que ha afectado a un montón de españoles. No voy a entrar en las cifras, porque me parece que el error es entrar a analizar desde un punto de vista más técnico, como ha hecho usted, qué se hizo con el billete número 33-B —me lo estoy inventando—. No quiero entrar en ese detalle, quiero hablar desde una perspectiva un poco más general. Me gustaría hablar de esto, que es el mejor indicador, el mejor termómetro de lo que está haciendo mal la política de este ministerio, la política de este Gobierno y, en general, varios Gobiernos sucesivos no necesariamente de su color, porque estamos sufriendo lo que es el obscuro proceso de entrega a determinados intereses que no son los de todos los españoles.

Me meto en el aire. Despegamos. El derecho de huelga es evidente que no es objeto de esta intervención, pero no quiero dejar de decir que el derecho de huelga es eso, un derecho, no una llave para el chantaje. Evidentemente, tendremos que hablar en las Comisiones o donde proceda para hacer una nueva regulación de huelga, y especialmente es interesante porque frente a otros aspectos es importante entender quiénes son los sindicatos. Los sindicatos, al final, son elementos necesarios de nuestra democracia, hasta que entraron determinados elementos dentro de esta democracia a pervertirlos. El hecho es que estamos hablando de sus sindicatos, de algunos de ustedes aquí, porque son sindicatos vinculados a sus partidos políticos; es decir, ustedes mismos están creando en cierta manera el problema. Son sus sindicatos hasta ahora, porque son los sindicatos a los que se les está dando millones y millones de euros para tener además la llave del caos, la llave del desastre. Están hipersubvencionados. Son sus sindicatos y tienen la llave de este país. No discuto la democracia interna en algunos de esos sindicatos, pero sí discuto lo democrático de que alguien subvencionado, y con dinero público, se dedique a parar un país o partes del mismo. Soy diputado por Badajoz y agradezco la mención que se ha hecho a Extremadura, pero me duele este nuevo perifercentrismo que tienen algunos, señores del PNV, señores de otros grupos independentistas, este derecho casi de pernada absoluta de «los periféricos sí, pero nosotros los primeros periféricos». Es que ellos tienen, no sé, son tan más mejores que los demás. Quedan de maravilla ustedes viniendo aquí y mencionando a Extremadura —menciona usted Andalucía—, pero siempre se llevan mejor los que son más hiperperiféricos que los otros periféricos. Bueno, pues yo vengo aquí a defender no a los periféricos, que podría ser una tentación venir a defender mi circunscripción u otras, pero yo creo que tenemos que estar aquí porque para eso nos han elegido, para defender a todos los españoles. Me encantaría poder hablar de Badajoz, pero voy a hablar de España.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 14

Señores independentistas, señores de otros grupos, los vuelos —estoy todavía en la parte del aire— tienen una mala costumbre: los vuelos despegan de un sitio y, salvo que haya algo vaya mal, tienden a aterrizar en otro sitio. Hablamos de la agrupación, y claro que hay aeropuertos grandes, pero también hay aeropuertos pequeños, y lo que también existe es esa necesidad de entender que el problema que afecta a El Prat afecta a todo el sistema aéreo español, es decir, afecta a todos los vuelos que ese día se produjeron. Entro en detalles. Primera afección o primer problema. Ayer fue el aniversario del 11 de septiembre y les voy a contar una pequeña historia. Yo viví en Estados Unidos durante un tiempo, donde hay un pequeño aeropuerto muy descuidado, el aeropuerto de Portland, en Maine —les invito a visitarlo; es maravilloso, fantástico, por las vistas y las langostas—. Maine, un sitio pequeño, un sitio descuidado por las distintas administraciones norteamericanas, fue el lugar elegido por el líder del comando del 11 de septiembre para superar los procesos de seguridad, montarse en un avión y, vía Boston, destruir y atacar a Occidente. Los pequeños problemas en un pequeño aeropuerto son los que nos llevan a los grandes problemas. Ofrezco mi pequeño homenaje a los miles de personas muertas aquel día por aquel incidente. Esto tiene que ver con esta Comisión. El foco en Nueva York o en Boston era imposible, salvo en un día de huelga provocado por los sindicatos, que este es nuestro problema especial español. Si yo hubiera sido un terrorista, que no lo soy afortunadamente, hubiera elegido los días de huelga para colarme en medio del mogollón. Solo esa salvedad, que me parece importante, y no solo como homenaje a las víctimas del 11 de septiembre sino como un autoejercicio de trabajo. Pensemos aquello del clavo y el reino: por un pequeño clavo se perdió un reino. Es posible que estemos perdiendo el gran reino. Por cierto, esto sigue siendo el Reino de España, afortunadamente, y hasta que todos decidamos votar otra cosa, o no. Se concentran muchos clavos en El Prat, por supuesto, también se concentran muchos clavos en Madrid, pero hay muchos clavitos pequeños en toda España.

Quiero hablar también del aspecto industrial, del aspecto económico. Señor ministro, le voy a hacer una pregunta que espero que me pueda responder. Me habla usted del impacto directo. Ha sido una intervención muy técnica; sus asesores y usted han hecho su trabajo impecablemente. ¿Qué impacto ha tenido esto en el PIB español? ¿Qué impacto indirecto ha tenido esto en el número de vuelos que se han suspendido, el número de reuniones que no se han podido celebrar y el número de reservas de otro tipo vinculadas al turismo en pleno proceso de campaña turística que han tenido que suspenderse por el mero hecho del anuncio de la huelga y su mera ejecución y la incertidumbre que una huelga provoca? ¿A todos los españoles? No, a los españoles y a los que nos visitan, que para eso somos uno de los países más visitados del mundo. Me gustaría escuchar algún dato sobre esto, si los tiene, aquí o *a posteriori*. Y, repito, acabaremos con tortícolis uno de los dos en algún momento.

Está también el impacto humano. ¿Cuál es el titular de todas las personas que se ven afectadas por una huelga de ese tipo? ¡Queremos llegar a casa! ¡Queremos llegar a casa! Lo que quieren los españoles son soluciones para poder llegar a su casa y no tener que enfrentarse a unos pobres trabajadores —y ahí sí que mi grupo rompe una lanza a favor de los trabajadores— que en medio de todas estas situaciones, y probablemente mal representados por estos sindicatos cada día más alejados de aquellos trabajadores a los que pretenden representar, se encuentran con que son ellos los que tienen que enfrentarse a policías nacionales que, como bien recordaban, y sabiendo que son responsables de que se te cuele de nuevo Mohamed Atta, tienen que mirar más rápido los pasaportes cuando resulta que cada pasaporte es importante; o la persona que está pesando una maleta tiene que saber que esa maleta tiene que llegar a su destino porque lleva el peluche de un niño que va de vacaciones. Ese es el impacto humano que no estoy viendo aquí y que va, además, sumado al impacto económico porque los humanos toman decisiones basadas en las emociones y los trabajadores, repito, se quedan concentrados en el eje de las soluciones.

El impacto económico es brutal. ¿Vuelos suspendidos? Por supuesto. ¿Cuál es el impacto económico para esas compañías, afortunadamente muchas de ellas fuera del espectro público, salvo las subvenciones que de nuevo siempre nos aparecen porque Ryanair o no sé qué compañía siempre vuela siempre que tenga esa ayuda pública para acudir a un determinado sitio en determinado momento para luego dejarles tirados como hacen tantas veces a los polífticos territoriales? ¿Cuál ha sido el impacto en vuelos suspendidos? ¿Cuál ha sido el impacto teniendo en cuenta que ya hay compañías de reservas que tienen puesto en sus calendarios: aquí va a caer seguro una huelga en España? ¿Qué impacto tiene eso en la marca país? ¿Qué impacto tiene eso en nuestra industria en su conjunto? Es una pregunta muy relevante, más allá de saber si se ha devuelto o no el billete.

No quiero salirme del tema, pero, repito, me parece que esto tiene que ver con una visión nacional, no con una visión periférica, una visión de qué les voy a dar en esta negociación a mis nuevos socios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 15

periféricos necesarios. Espero que ustedes cierren ya un acuerdo de una puñetera vez porque ya está bien de entregar millones y millones a los que mencionan Extremadura solamente un día para quedar bien, pero luego sí que van a la competencia y a llevarse los millones en el acuerdo con el Partido Nacionalista Vasco o llevarse el acuerdo con los grupos independentistas que encima quieren romper España y para irse, si se fueran, que no lo van hacer, llevándose lo que hemos pagado todos españoles, incluidos los extremeños, los andaluces, los gallegos, los castellano-manchegos, los madrileños o incluso los que están fuera. Y en esos días, tanto que nos acordamos de los que tienen que irse fuera, es cuando esos seres humanos españoles querían volver a España, a su tierra. Lo repito porque lo que he dicho para el aire sirve para la tierra y sirve para Renfe. Lo mismo: impacto económico, impacto humano, los mismos sindicatos. Somos novatos en este Parlamento, pero si me pasa lo mismo en un sector y me pasa lo mismo en el otro, va a ser que el problema es sistémico y por eso nos hubiera gustado, y hubiera sido más democrático, como digo, que usted hubiera venido a darnos esa contestación.

Le agradezco la ampliación de tiempo que me ha dado porque no veía, mi visión periférica no llegaba al rojo, lo siento, y no hay broma intencionada. **(Risas)**. Nos ha contado además soluciones diferenciadas, lo que se ha hecho para unos y para otros. Nos ha contado lo que se ha hecho para los viajeros normalitos del tren y para los del AVE. Aquí volvemos a las dos Españas, la España que puede montarse en un AVE y entonces se le devuelve todo, puntualidad, etcétera, y la España que se monta en un tren y a ver si llego a Plasencia o a ver si llego a Santiago de Compostela. A mí me parece que de nuevo falta una visión de conjunto y me gustaría saber qué ha hecho usted porque el problema, y vuelvo a ese pequeño aeropuerto no ya norteamericano, sino a ese pequeño tren, que es el único tren que llegó o no llegó ese día a esa provincia, es el único avión que llegó a esa provincia o no salió.

El problema de El Prat es muy importante. El problema de los grandes *hubs* como Madrid es muy importante, pero, en definitiva, hay que escuchar a todos los españoles por igual porque es lo que pone en la Constitución. Habrá que solucionar los problemas que hay en El Prat pero, señores, no se les olvide el foco de que España es un sitio muy grande con muchos españoles.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez del Real.

Por el Grupo Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Comú, tiene la palabra el señor Mayoral Perales.

El señor **MAYORAL PERALES**: Buenos días.

Gracias, ministro, por la comparecencia.

Lo primero, por aclarar y por situar, yo creo que entre los principales garantes de los servicios públicos en este país frente a los procesos de privatización, de externalización y de descomposición de los servicios públicos que se han llevado a cabo desde hace décadas está la gente trabajadora y ha sido su capacidad de organización sindical, uno de los principales frenos ante la inacción de las administraciones públicas en defensa de los derechos del conjunto de la población de nuestro país. Es bueno olvidarlo. Hay quien prefería que siguiéramos teniendo a Martín Villa dirigiendo a los sindicatos y otros pensamos que es mejor las urnas y que la gente trabajadora elija la opción sindical que estime oportuna para poder defender sus propios intereses.

Los conflictos de los que estamos hablando vienen a ser un termómetro en cuanto a la necesidad de un replanteamiento de la estrategia con respecto a los servicios públicos. Nos parece que la cuestión de los controles de seguridad de El Prat ya viene de largo aliento y tiene que ver mucho con una concepción integral de lo que deben ser los servicios públicos y, en concreto, con garantizar las buenas condiciones de trabajo de la gente que participa de las subcontratas y que tiene que trabajar en subcontratas. Creemos que hay un elemento clave que es común, que es la propia reforma laboral, que sigue siendo un obstáculo para mejorar las condiciones de trabajo y para mejorar los propios servicios públicos y, en ese sentido, se tiene que convertir en una prioridad si queremos afrontar el futuro inmediato para poder mejorar la calidad de los servicios públicos, entendiendo que las externalizaciones y los procesos de privatización han sido un absoluto fracaso y son los que están dándonos los mayores problemas a la hora de poder afrontar la calidad de nuestros servicios públicos.

Iberia es una empresa privada y a nosotros nos hubiera gustado que no lo fuese. Nos gustaría que nuestro país tuviese una aerolínea de bandera que garantizase precisamente que nuestro país está en los servicios aéreos con su aerolínea de bandera. La realidad es que no la tenemos, pero lo que sí es cierto es que el 50 % de los trabajadores de tierra de Iberia en El Prat son temporales. El fraude de la contratación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 16

es evidente y frente al fraude de la contratación debe haber una actividad sindical, evidentemente debería haber un acatamiento de la normativa laboral por parte de la empresa, pero debería haber una preocupación también por parte de AENA por cuáles son las condiciones de la gente que trabaja en sus instalaciones y, en concreto, también del propio Ministerio de Fomento cuando eso además tiene como derivada el estallido de conflictos laborales y en los marcos de negociación y en esos marcos de diálogo la Administración pública, y en concreto el Gobierno, tiene que poner encima de la mesa la necesidad de que las empresas cumplan la normativa laboral en nuestro país. Además, que faciliten que esos procesos de diálogo se equilibren hacia la parte que es más débil frente a las multinacionales, que es la gente que trabaja y la gente que presta los servicios.

Se han mencionado más problemas. Nosotros creemos que el proceso de privatización de AENA lastra la prestación de un buen servicio en nuestros aeropuertos, debemos revisarlo y tiene que haber un replanteamiento. Creemos que afecta a la seguridad aérea, pero, claro, afecta a la seguridad aérea fundamentalmente porque hay servicios que son esenciales para la navegación aérea y lo denunciaban los propios bomberos de AENA, que en estos momentos se han quedado colgados de la brocha después del proceso de privatización.

Se tiene que hacer una reflexión sobre ese asunto. Creemos que lo que viene a ser la estrategia thatcherista de desmantelamiento de los servicios públicos que viene de largo aliento y que no es ni tan siquiera de la legislatura anterior ni de esta, no se puede asumir. No vale con que haya unos que privatizan mucho y haya otros que privatizan de poco en poco. Nosotros creemos que debemos empezar a establecer una estrategia de reversión de las privatizaciones y reforzamiento de los propios servicios públicos y en ese sentido las cifras de los paros y de qué participación en los paros ha habido por parte de la gente trabajadora obviamente difieren, como pasa en todas las huelgas, y los datos que ofrece la empresa no son los mismos que ofrece la gente que convoca las huelgas. La realidad es que en Renfe hay un problema que nuestro grupo piensa que se va a agudizar más a raíz de la aprobación de ese real decreto de liberalización de los servicios. Creemos que es un paso atrás y que encaja con esas estrategias de despiece del sector ferroviario que fueron una lacra en el Reino Unido, que pasó de tener un sistema ferroviario puntero a nivel mundial a ser en estos momentos un desastre. El sistema ferroviario británico ha pasado a ser un auténtico desastre, con un empeoramiento salvaje de las condiciones de trabajo de la gente que presta esos servicios. Tenemos que reflexionar sobre eso. No se introdujeron en ese real decreto salvaguardas como las que introdujo en la propia República Francesa o las que permitía la propia directiva. Sobre eso debemos reflexionar; es un servicio esencial para nuestro país; es un sector estratégico en nuestro país y no creemos que podamos entregarlo a los inversores internacionales, que no van a pagar la factura porque la factura la vamos a pagar entre todos y todas y que solo vienen a realizar estrategias económicas extractivas, que afectan a nivel económico a nuestro país y que, al mismo tiempo, afectan a la prestación de los servicios.

En cuanto al planteamiento de si los paros son mayoritarios o no lo son, lo que sí es cierto es que en estos momentos hay una parte importantísima de la representación sindical que se encuentra en conflicto en Renfe; una, vía huelgas, y, dos, vía judicial. Eso se tiene que abordar y, evidentemente, las cuestiones relativas a las reducciones de jornada afectan también a la cuestión de la conciliación. Y, luego, las cuestiones relativas a las tasas de reposición que afectan al servicio público, y que durante todos estos años sabemos perfectamente que esas tasas de reposición no se han cumplido, que eso ha supuesto obviamente un deterioro del servicio, y que es necesario plantearnos revertirlas de forma importante.

De fondo —y ha habido en otros momentos conflictos y están latentes— está la situación que viven las subcontratas y cómo afrontar los procesos de externalización de los servicios dentro de Renfe. Nosotros creemos que se debe establecer una estrategia justamente inversa. Sabemos que es probable que no se pueda hacer de un día para otro, pero hay que dar un cambio de rumbo sobre cuál es la estrategia de prestación de los servicios públicos, cuál es la estrategia del establecimiento de los servicios públicos, y nosotros creemos que defender los servicios públicos y el carácter público de esos servicios es hacer país. Nosotros creemos que vivimos en un país de países, y eso significa hacerlo dándonos la mano el conjunto de las administraciones públicas, pero siendo conscientes de que en el centro está la población que requiere de esos servicios para su vida. Eso es realmente hacer país, defender los servicios públicos, defender su carácter público, y en ese camino nos van a encontrar. Si quieren afrontar ese camino de recuperación de los servicios públicos, de profundización en su carácter público, de limitar la capacidad de intervención de los sectores económicos extractivos en nuestros servicios públicos y de defender las condiciones de trabajo, ahí nos van a encontrar, van a encontrar nuestro apoyo. En el sentido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 17

opuesto no, ya lo saben; nosotros no convalidamos ese real decreto de liberalización de los servicios ferroviarios, porque creemos que es una estrategia muy equivocada. Creemos que estos conflictos que surgen hoy no son más que la manifestación de un problema estructural que debemos corregir, de una estrategia equivocada, que, en primer lugar, hay que aprovechar las salvaguardas que tiene esa directiva para poder reorientarlo, pero también hay que abrir un debate en Europa de que para construir Europa hay que defender los servicios públicos como un elemento de cohesión social fundamental.

Por eso, de estos conflictos laborales es necesario extraer algunas conclusiones, porque son manifestaciones que están en el fondo de este asunto. En primer lugar, las privatizaciones son un fracaso, que solo ofrecen precariedad y peor servicio, y ahora con el *brexít*, de la situación de Iberia ni hablamos. Si esa compañía aérea fuera una compañía aérea de bandera y si no la hubieran malvendido a una multinacional, hoy no tendríamos esas preocupaciones que surgen de las consecuencias del *brexít* en una compañía tan importante para el transporte en nuestro país como es Iberia; que las externalizaciones son un fracaso, que empeoran el servicio y aumentan la precariedad.

En esa medida, debe haber una estrategia en contra del fraude laboral que existe en las subcontratas, que es necesario abordar la derogación de la reforma laboral, como un elemento central para recuperar el derecho a la libertad sindical de muchas y muchos trabajadores, que lo han visto limitado a raíz de esta imposición de un modelo absolutamente precario en el marco de la subcontratación. Creemos que este es uno de los elementos claves para que podamos abordar el futuro. Hay que replantearse todos los procesos de privatización que se han enfrentado durante todo este tiempo; que hay que dar un golpe de timón; que nosotros creemos que eso es hacer país; que nosotros creemos que eso es defender la patria. Hay quienes probablemente desde otros grupos parlamentarios traerán una bandera enorme y la blandirán; y, al final, lo que nos encontramos es que, después de blandir la bandera, lo único que quieren es restringir y recortar los derechos de la gente trabajadora para facilitar que los buitres internacionales, que vienen a realizar estrategias económicas extractivas, puedan obtener beneficios sin que la gente trabajadora se pueda defender.

Nosotros vamos en el sentido diametralmente opuesto. Creemos que podemos tener puntos de coincidencia con este Gobierno, pero creemos que este Gobierno debe ser valiente y entender que hay que poner en el centro la defensa de los derechos de la gente trabajadora, la defensa de los servicios públicos y de su carácter público. Si ese camino se emprende con nosotros pueden contar, pero si el camino es el del miedo, el de agachar la cabeza frente a las transnacionales, el de seguir externalización y privatizando, ahí nos van a tener enfrente. Probablemente, encuentren otros aliados que sí que tienen muy claro cuáles son los intereses que vienen a defender a esta Cámara, que son los de los buitres financieros internacionales.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mayoral.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Garaulet Rodríguez.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro, intervengo después de dos intervenciones diametralmente opuestas pero que tienen su chicha; intentaremos volver a la tranquilidad, sobre todo, porque ha venido usted a petición propia a esta Comisión, porque este es su lugar y porque hace más de seis meses que no venía. En esto coincido con el señor Sánchez del Real en que podría haber dado una visión más general de todo lo que ha acontecido durante estos seis meses y del trabajo que han realizado en infraestructuras, ya que es importante saberlo y que se ha quedado un poquito paralizado con tantas elecciones y tanto tiempo de estar sin gobernar. Le agradezco que haya venido y vamos a dejar claro que desde Ciudadanos creemos que se debe hacer valer el derecho constitucional de los trabajadores a secundar su huelga si lo estiman oportuno y así lo respetamos; y, sobre todo, que debe ser respetada por el Gobierno, por los grupos parlamentarios, por la sociedad y, por supuesto, por las empresas. También respetamos a los sindicatos y les damos el valor que tienen, ya que son parte fundamental del diálogo social. No podemos dejar que unos comentarios como los del señor Sánchez del Real no dejen claro que los sindicatos son fundamentales para el diálogo social y, desde Ciudadanos, los respetamos y, por supuesto, apostamos por ellos.

Dejando claro esto, no es la primera vez que en estos últimos años pasa lo que pasa. El año pasado ya ocurrió y cuando usted llegó empezaron las huelgas pertinentes que hay en todos los periodos estivales, tanto en la parte aeroportuaria como en la parte ferroviaria. Como se ha dicho, no vienen desde

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 18

su Gobierno, sino desde anteriores legislaturas. Ha llegado un momento en que no es que haya habido menos impacto este año, sino que los ciudadanos están evitando viajar durante los días de huelga. Es decir, visitan las páginas web que enseñan cuáles son los calendarios de huelga estival. ¿Para qué? Para no hacer coincidir sus viajes con los periodos de huelga. Igual que yo defendiendo los derechos de los trabajadores a secundar una huelga si lo estiman oportuno, también defendiendo los derechos de los ciudadanos a recibir el servicio que han contratado. Eso tenemos que tenerlo claro, hay que conciliar. Y para eso el Gobierno tiene que estar y hacer su labor, señor ministro.

A mí me parece bien lo que ha dicho el compañero de Esquerra Republicana, son empresas privadas, pero en el fondo, al final, es AENA la que tiene que coordinar y hacer que se cumplan los pliegos de contrataciones, como bien usted ha dicho al principio, garantizar que se cumplan. Es el Gobierno el que tiene que hacer todo lo posible para evitar que se convoquen esas huelgas. Usted dice que han paralizado muchas; no, tienen que hacer todo el esfuerzo para evitar que los ciudadanos españoles, y no solamente los ciudadanos españoles sino aquellos ciudadanos de otros países que visitan nuestro país como tránsito o como destino turístico, no se vean afectados. Porque la imagen del país se pierde, y no estamos en disposición de estar yendo contra el sector más importante que tiene nuestro país, que es el turismo, el 12% del PIB.

En eso tenemos que ponernos todos de acuerdo; no solamente ustedes sino que tenemos que tener todos claro que habrá que modificar la fórmula de contratación seguramente; habrá que establecer los pliegos de contratación para que todas las empresas puedan aceptar y puedan ir a esos concursos, para que se pueda dar un pliego que permita a las empresas también efectuar todos los servicios de forma correcta y cumpliendo con los derechos laborales que tienen los trabajadores. Eso es parte de lo que tiene que hacer AENA: hacer que ese pliego de contratación, que usted dice que se ha estudiado y revisado para ver las cantidades que tienen que salir, a lo mejor hay que revisarlo y ver si, efectivamente, son los adecuados para que se puedan dar todos los servicios al 100%. A lo mejor se cumplen todos los servicios mínimos, pero eso supone una restricción en los costes de las empresas y afecta directamente a los derechos laborales, al coste de personal. Por lo tanto, exigimos que se pongan a trabajar, por supuesto, señor ministro, y exigimos que hagan ustedes sus deberes, que consisten en cumplir con lo que les piden los ciudadanos, es decir, poder disfrutar de los servicios que han contratado, y que usted garantice que eso se puede hacer. Por supuesto, sigo indicando que apoyamos y respetamos el derecho a la huelga.

Le voy a hacer una serie de preguntas referentes a los tres puntos, porque le voy a preguntar también por Ryanair, un asunto que escuece. Yo no sé qué tiene esa aerolínea en especial, aunque ya sé que es la principal aerolínea a nivel nacional, con más de 420 vuelos al día y más de 100 aviones, pero respeta poco los derechos laborales de sus trabajadores. De todas formas, primero me referiré a Renfe. Todas las huelgas de los últimos tiempos aluden a la falta de personal, una constante en la mayoría de las empresas públicas. Son constantes las cancelaciones de trenes por falta de maquinistas, y la presencia de interventores en los mismos cada vez es más excepcional. Son conocidos los problemas de mantenimiento en trenes e infraestructuras y la propia presidenta de ADIF reconoció en esta Comisión que la situación de ADIF es crítica debido a la falta de personal y a la elevada media de edad de su plantilla actual. Es usted ministro desde hace catorce meses, ¿cuándo tiene previsto presentar un plan de empleabilidad para ADIF y para Renfe? Estas huelgas, y otras recientes, han tenido un seguimiento muy bajo, en torno al 2% —usted lo ha dicho—, de quienes no tienen los servicios mínimos asignados, y a pesar de ello se cancela entre el 30 y el 50% de los trenes, con un seguimiento del 2%. ¿Ha tomado usted alguna medida, aparte de dictar los servicios mínimos adaptados al poder de convocatoria de los huelguistas, para evitar esta desproporción entre el número de trabajadores que ejercen su derecho a la huelga y los viajeros afectados? Se trata de un 2% de seguimiento, con un porcentaje de cancelación de trenes entre un 30 y un 50%. Hay que revisar eso. Lo han dicho anteriormente: es habitual que en cada convocatoria de huelga los sindicatos ofrezcan unos datos de seguimiento diametralmente opuestos a lo que dicen las empresas, y esto habría que revisarlo. ¿Tendría pensado realizar el ministerio alguna auditoría de los datos de participación de las huelgas o cómo establecer la cuantía o la medición de la participación?

En el tema de los conflictos de personal del aeropuerto de El Prat, ¿qué medidas —ya ha dicho usted unas cuantas, pero me gustaría que las recordara— se tomaron para minimizar el impacto de retrasos y cancelaciones de vuelo? A la vista de lo sucedido en 2019 con el personal de seguridad de apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y también con el personal de tierra de Iberia, ¿se consideran acertadas y suficientes las medidas adoptadas? ¿Cómo se está atendiendo por parte de AENA a los pasajeros de las aerolíneas afectadas? Efectivamente, he de decirle que el reglamento indica que las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 19

compañías son las que tienen que indemnizar al cliente por temas que les incumben a ellos, como retrasos u otro tipo de problemas, pero por el tema de la seguridad, no; ellos pueden decir que eso nos les incumbe, que afecta a AENA, que es la responsable. ¿Se considera que AENA debe tener algún tipo de sanción contractual o que se debe hacer alguna notificación a AESA? Para futuras fechas vacacionales, ¿se piensa implementar alguna medida o simplemente se esperan acontecimientos, como decía ayer el señor Pedro Sánchez —ojalá no ocurra—? ¿Se considera adecuada la actual política de contratación de AENA en los pliegos de contratación? ¿Se ha valorado si esta política de contratación puede ser una causa de precariedad laboral y, por tanto, germen de esta huelga en un sector tan estratégico como el aeroportuario, algo que incide mucho en El Prat —en eso le doy la razón al compañero—? ¿Existe alguna particularidad en el contrato de seguridad de Barcelona-El Prat que lo diferencie de otros contratos en otros aeropuertos similares donde no ha surgido este conflicto?

Con respecto a la huelga de Ryanair, ¿en el proceso de asignación de derechos aéreos, los *slots*, la Dirección General de Aviación Civil en España establece como requisito que las compañías adjudicatarias de dichos elementos cumplan con la legislación laboral vigente, señor ministro? En caso afirmativo, si me dice usted que sí, ¿tiene constancia el Gobierno de que los actuales adjudicatarios de derechos aéreos que operan en el espacio aéreo español —como en el caso claro de Ryanair— están cumpliendo con la regulación laboral española? En caso negativo, ¿no le parece razonable que el Ministerio de Fomento incluya, entre los requisitos para las empresas adjudicatarias de los derechos aéreos, el escrupuloso cumplimiento de la legislación laboral española? Por último, señor presidente, ¿en el proceso de fijación de servicios mínimos tiene el Ministerio de Fomento en consideración el derecho de los trabajadores a ejercer sus derechos a la huelga?

Gracias, señor ministro. Espero que me responda y, si no puede, me gustaría que me hiciese llegar las respuestas.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, permítanme decirles que me siento absolutamente emocionado tomando por primera vez la palabra como representante de la soberanía nacional en nombre y representación del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados. Es para mí un honor, por tanto, hacer esta primera intervención parlamentaria, ya que también en el Grupo Parlamentario Popular estamos diputados novatos, señor Sánchez del Real. Señor ministro, lamento decirle que yo no le voy a dar las gracias; yo no le voy a dar las gracias porque usted tiene determinadas obligaciones constitucionales: una es gestionar el ministerio y otra, sin lugar a dudas, es someterse al control de las Cortes Generales y, por tanto, no debe ser nada extraordinario, no debe ser nada poco habitual que un ministro comparezca ante esta Cámara para dar cuenta de su gestión y para ser sometido al control que debe ejercer esta Cámara parlamentaria. Por tanto, yo no le voy a dar las gracias; sí voy a recriminarle que lleva usted mucho tiempo sin hacerlo. No pierda el hábito, es lo que le pido, y venga más veces y dé cuenta más a menudo de su gestión, de la suya, de la que tiene encargada en el Gobierno de España, porque es verdad que estamos muy acostumbrados a verle haciendo declaraciones como secretario de organización de su partido, es verdad que estamos acostumbrados a verle en la sede de Ferraz, es verdad que estamos acostumbrados a verle, a escucharle hablar permanentemente de asuntos internos de su partido, pero muy pocas veces son las que da cuenta de su gestión al frente del Ministerio de Fomento. Señor ministro, en su comparecencia usted ha hecho una radiografía, una representación clara de su estrategia, de su actitud al frente del ministerio, como titular del Ministerio de Fomento. ¿Por qué? Porque no han hecho ustedes absolutamente nada y ha derivado responsabilidades. Eso es lo que lleva haciendo durante más de un año al frente del Ministerio de Fomento y eso es lo que hoy ha quedado meridianamente claro tras el relato de datos y datos que usted ha dado durante todo este tiempo.

Señor ministro, la mayoría de su tiempo en esta comparecencia lo ha invertido en hablar de medidas que son normales cuando hay una situación de huelga. Claro, ¡faltaría más! Solo faltaría que una administración pública no pusiera en marcha medidas ante una situación de huelga que evidentemente, y como han dicho otros portavoces, es un derecho consagrado en el texto constitucional, y todos, sin duda alguna, tenemos que respetarlo. Claro que hay que adoptar medidas en una situación de huelga, lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 20

pasa es que, más que hablar de servicios mínimos, creo que debemos tener otra óptica y hablar de servicios de calidad, de servicios públicos.

Datos, datos y más datos de esas medidas normales, pero ¿qué pasó con la negociación, qué pasó con el diálogo entre su ministerio y los trabajadores de tierra y de seguridad en el caso del aeropuerto de El Prat? O no existió o, si existió, fue muy insuficiente. Ha dicho usted que para los sindicatos no fueron suficientes las negociaciones que hubo en el marco de las huelgas de Renfe. Claro, es que derivó el asunto, como usted mismo ha dicho en su comparecencia, dijo que usted no tenía absolutamente nada que ver, que su departamento ministerial no tenía competencias en la materia. Y, por tanto, derivó el asunto, no hubo ni un solo compromiso y los sindicatos evidentemente consideraron que no era suficiente esa conversación puesto que no había compromiso firme. Por tanto, usted demuestra que es un ministro ausente, usted demuestra continuamente que no está en la gestión, que no está en la gestión de las infraestructuras, que no está en la gestión del transporte, que no está en la gestión de la vivienda. Usted no está en las materias que competen al ministerio que usted ostenta. Usted ha confundido ser un ministro en funciones con ser un ministro que no funciona (**risas**), que no funciona y que invierte su tiempo en otras cuestiones. Por tanto, su prioridad, desde luego, no es la gestión en el Gobierno, no es la gestión al frente del Ministerio de Fomento. Y cuando hay una huelga o un paro, ya se ha dicho anteriormente, se producen situaciones que yo no voy a calificar de caos, pero sí se producen molestias para los usuarios, que pierden vuelos, que sufren retrasos, aglomeraciones, tanto en los aeropuertos como en las estaciones de Renfe. Se ha dicho por parte del portavoz de Ciudadanos que afecta al turismo. Es verdad que en un periodo estival, en el que el turismo tanto nacional como internacional es tan importante en nuestro país, esto afecta a la imagen de España, afecta, sin duda, a la imagen de las infraestructuras y de la gestión del Gobierno de España.

Yo ya intuía, por la respuesta que dio en la Diputación Permanente el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que iban a dar pocas explicaciones, porque fíjese usted, señor ministro, en la Diputación Permanente el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista se vanagloriaba de que habían hecho ustedes muchas cosas y el único ejemplo que supo y que pudo poner fue el cambio de nombre del aeropuerto de El Prat para pasar a llamarse Josep Tarradellas. Ese es el único gesto que ha tenido el Gobierno de España durante más de un año al frente del Ministerio de Fomento en lo que se refiere a los aeropuertos españoles. Porque sin duda alguna es el único ejemplo que puso su portavoz. Por tanto, intuíamos que ante esa falta de gestión, ante esa inacción, ante esa falta de compromiso y parálisis a la que tienen ustedes sometido a este país, pocas ganas iba tener usted de venir aquí a hablar de gestión, porque poca gestión puede plantear en esta Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Señor Ábalos, ha hecho usted referencia a lo que pasó en el año 2017, cuando un ministro del Partido Popular, el ministro De la Serna, sí que actuó, sí que intermedió, sí que negoció en el conflicto en el aeropuerto de El Prat. Pero frente a lo que usted ha hecho, que es la nada, yo le diré algo: ¿sabe usted lo que dijo en esta misma sala la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en aquella comparecencia del ministro De la Serna? Dijo que quien debería estar compareciendo no era él sino la ministra de Empleo de aquel momento, porque esto era consecuencia de la reforma laboral del año 2012. Y es que yo no sé cómo al Partido Socialista no se le quitan las ganas de hablar de empleo, porque precisamente el Partido Socialista lo que representa y de lo que es sinónimo es de paro y de precariedad laboral, y hoy tenemos datos oficiales que demuestran cómo en este más de un año al frente del Gobierno de España la estabilidad laboral está bajando de forma alarmante y sin duda alguna también la tasa de paro está ascendiendo de una forma notable.

Para terminar, tengo que decirle que la estrategia del señor Ábalos se ha vuelto a producir en esta comparecencia, se ha vuelto a producir en la no gestión de estos conflictos laborales y desde luego ha caído nuevamente usted en la inacción y en la derivación de responsabilidades. Y lo hemos visto: cuando hay un conflicto entre el sector del taxi y las VTC, se deriva a las comunidades autónomas; siempre hay alguien, ¿verdad señor ministro?, al que echarle las culpas oportunamente, y se acabó. Ahora, eso sí, si hay que inaugurar y cortar la cinta, cosa que a usted le gusta mucho, pues nos vamos a Granada y dice usted que gracias al Gobierno del Partido Socialista y a usted se ha inaugurado el AVE a Granada, llevando menos de un año al frente del ministerio en aquel momento.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Lorite.

Por último por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 21

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, señor presidente.

Bien, voy a reconocer que creía que iba a ser una Comisión relativamente tranquila, que iba a ser una especie de interpelación al tema laboral por el Ministerio de Fomento, pero estoy intentando reponerme después de las palabras del portavoz de VOX y además le voy a hacer una petición: por favor, no diga por ahí que es extremeño ni que representa a los extremeños. Porque si sacamos una conclusión de lo que ha venido a decir hoy aquí —y lo digo con todo el cariño del mundo—, ha pedido que hay que cambiar la Ley de huelga porque ello puede propiciar acciones terroristas. Si cree que no ha dicho eso, mire la intervención posteriormente, pero ya le digo que es la interpretación que yo hago de la intervención y reconozco que me he echado las manos a la cabeza; pero no solo me he echado yo las manos a la cabeza, sino que mi amigo Garaulet, de Ciudadanos, que el otro día en su intervención en la Diputación Permanente también dijo que casi había que buscar la fórmula para que las huelgas no crearan problemas a los ciudadanos, como hoy ha visto que el portavoz de VOX ha dicho lo mismo, se ha dicho: oye, me voy a centrar un poco porque no quiero que me relacionen con VOX, a ver si al final van utilizar el discurso de que somos los mismos. Por lo menos esa parte me ha esperanzado.

Pero después, para finalizar, voy a reconocer que en la legislatura pasada había un portavoz de fomento del PP que siempre triunfaba y que se llamaba Barrachina. Se metía con todo el mundo, pero por lo menos nos lo pasábamos bien y además utilizaba unos argumentos diciendo que España era el país que más kilómetros de AVE tenía, lo maravilloso que lo hacía el Partido Popular... Es decir, que reconozco que me lo pasaba relativamente bien y todos los portavoces que estábamos en esta Comisión también. Pero escuchar al portavoz del Partido Popular echar en cara al ministro que no había venido a comparecer cuando comparece en la primera Comisión de Fomento que se celebra, me parece por lo menos sorprendente. Creo y reconozco que ser la primera intervención en una Comisión de este tipo, en la que hay tantos temas y en la que hay pasado porque el Partido Popular ha gobernado, tiene que ser complicado. Pero si nos ponemos a ver el pasado y nos ponemos a recordar qué ocurrió en las huelgas de seguridad de El Prat en 2017, no se nos olvida cómo había colas kilométricas de ciudadanos que intentaban coger un avión y que iban muchas horas antes para pasar el arco de seguridad. Ahora no ha pasado, y los datos de AENA lo dicen; es decir, la incidencia ha sido menor, ha sido bastante menor, no quiere decir que no haya ningún problema, pero quiere decir que ha mejorado ostensiblemente con la situación que tenía el Partido Popular. Y cuando uno analiza por qué la situación está mejor, se cogen las cifras de cuál es la contratación, de cuál es el contrato que tiene actualmente la empresa de seguridad y comprueba que cuando estaba el Partido Popular, al mes se certificaba menos de un millón de euros; a día de hoy, a partir de que gobierna el Partido Socialista, es un 1 800 000. De 350 trabajadores que tenía la seguridad de El Prat cuando estaba el maravilloso Iñigo de la Serna, que ahora parece que intercedía en todos los conflictos, cuando la realidad es que salía corriendo... Es decir, cuando había un conflicto laboral, Iñigo de la Serna desaparecía, no hacía nada para mejorar ese conflicto, mandaba a alguien o intentaba mandar alguien y el conflicto se incrementaba. Por eso creo que es bueno que el portavoz del Partido Popular —lo digo por las posibles intervenciones que haga posteriormente— no se coja solo el argumentario sino que mire la historia y vea qué ha pasado anteriormente y compruebe cómo actuaba el Partido Popular cuando había conflictos laborales. Lo intento mirar de una manera objetiva, aunque reconozco que no soy objetivo porque soy portavoz del Partido Socialista, pero la cosa ha cambiado bastante a mejor para los trabajadores. Como digo, si cogemos la comparecencia del ministro teniendo en cuenta la gestión en este año del Partido Socialista y de él como ministro de Fomento en las relaciones laborales, para mí los resultados son muy claros: se ha alcanzado un acuerdo con los trabajadores de Correos, más de 50 000 trabajadores, un acuerdo que no se alcanzaba desde 2009; el Partido Popular lo único que hizo fue recortar las condiciones laborales de los trabajadores. Hubo una gran conflictividad y en menos de dos años Correos consiguió llegar a un acuerdo, algo que no hizo el Partido Popular. En ADIF, con 12 000 trabajadores, se ha conseguido un buen convenio, por el que nos tenemos que felicitar. En Renfe, con 14 000 trabajadores, se ha conseguido un acuerdo con los principales sindicatos, algo que no se había logrado en ocasiones anteriores. Y, además, se ha llegado a un acuerdo con los controladores. Es decir, cuando nos ponemos a hacer una reflexión de qué ha pasado en el Ministerio de Fomento en cuanto a las relaciones laborales vemos cómo este ministro en un año ha conseguido dar la vuelta a los recortes del Partido Popular y a los recortes en derechos laborales que hizo el Partido Popular. Por eso, si yo fuera del Partido Popular, me daría vergüenza que el partido apoyara una comparecencia del ministro de Fomento para dar explicaciones de los conflictos laborales, y lo digo sinceramente, porque la situación que sufren muchos trabajadores de este país es consecuencia de la reforma laboral del Partido Popular,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 22

de los contratos que sacaba el Partido Popular con las empresas públicas y de que tenía incapacidad total para negociar con los trabajadores, para interceder por los trabajadores y para hacer de intermediario. Todavía recordamos aquí el año 2014, cuando España recibe una multa porque había que reformar el sistema español de la estiba. ¿Alguien recuerda cuando estaba Íñigo de la Serna, el magnífico mediador que tenía el Gobierno del Partido Popular, según el portavoz de Fomento, y pararon los puertos españoles porque era incapaz de negociar? ¿Que Íñigo de la Serna, ese magnífico negociador, según dice el Partido Popular, fue incapaz de traer aquí un decreto para convalidarlo y que cambiara el sistema de estiba, casi tres años después de que fuera multado ese Gobierno? Llegó el Partido Socialista, sacó un decreto acordado con patronal, sindicatos, partidos políticos, Comisión Europea y el resto de ministerios, y se puso fin a un problema que se había generado en la época del Partido Popular. Por eso, si yo fuera del Partido Popular, intentaría no hablar mucho de relaciones laborales.

Reconozco que aquí cada partido intenta hacer su papel con respecto a estos temas. En cuanto a los amigos de Podemos, con los que compartimos muchas cosas —hay cosas en las que tenemos matices, cosas que no comprendemos o que no compartimos—, en ocasiones existe el riesgo de intentar ponerse detrás de cualquier bandera o reivindicación y eso puede acabar salpicando y que el efecto sea el contrario. Cuando hablamos de la huelga de Renfe —no quiero hablar mucho de este tema por una razón—, que es lícita, razonable y que cualquier trabajador la puede hacer —y hemos visto que ha tenido muy poco seguimiento—, se da posteriormente a que haya un acuerdo entre la empresa y la gran mayoría de los trabajadores: diez representantes de los trece que hay llegan a un acuerdo; hay una parte de los trabajadores —puede pasar, y en las relaciones laborales es algo normal— que no están de acuerdo con lo que se ha acordado, con lo que se ha firmado, y lo que hacen es convocar una huelga, pero es la gran minoría. Si nosotros prestáramos demasiada atención a ese conflicto —aunque hay que escuchar— lo que podría llegar a pasar es que estaríamos desautorizando un gran acuerdo que ha conseguido la mayoría. Sé que no es la intención de Podemos, sé además que Podemos lo que intenta hacer es mostrar un problema que existe y al que tenemos que prestar atención.

Cuarto paquete ferroviario. Se trajo aquí el real decreto-ley que lo único que buscaba era la convalidación para hacer la transposición de la directiva europea y que no hubiera una multa; era lo que se buscaba con ese decreto. Nosotros lo dejamos claro y apoyamos que se tramitara como proyecto de ley para que pudiera haber modificaciones que se acordaran con los trabajadores; lo dijimos bien claro y lo volvemos a decir y creemos que es un punto en el que tenemos que llegar a un acuerdo.

Con respecto a los partidos catalanes, hoy lo han hecho con menos vehemencia que en la Diputación Permanente y agradezco que el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya haya nombrado a los extremeños y la situación del tren extremeño, porque es cierto que la situación de las infraestructuras de España y sus déficits no tienen solo incidencia en Cataluña sino que tienen incidencia en gran parte de España. La sufrimos los extremeños, los riojanos y una serie de comunidades autónomas. Por eso se lo agradezco y agradezco además el tono que ha utilizado, porque no ha dado pie a partidos de derechas o muy de derechas a utilizarlo en contra de Cataluña para hacer campaña. El portavoz de VOX es diputado extremeño y compartí con él el otro día el acto del Día de Extremadura. Voy a dejar aquí una reflexión manifestada por el escritor Javier Cercas en ese acto, que dijo: cuando criticamos a los catalanes en general o utilizamos la crítica a Cataluña en general a nadie se le tiene que olvidar que estamos criticando a andaluces, a extremeños, a murcianos, que son parte de Cataluña, que han ayudado a Cataluña a crecer y que esta es la situación actual. Creo que es una reflexión que hay que hacer en estos momentos en que Cataluña se ha utilizado muchas veces como arma arrojada entre una y otra parte.

Voy terminando. La situación nefasta en algunos momentos de las infraestructuras españolas tiene que ver con la política que llevó a cabo el Partido Popular durante su gestión. No se invirtió nada o se invirtió muy poco en la red ferroviaria convencional, no se invirtió o se invirtió muy poco en cercanías y lo estamos sufriendo a día de hoy. Quiero recordarles algo a los dos partidos catalanes que han denunciado la situación: últimos presupuestos presentados por el Partido Socialista, últimos presentados, incrementaban considerablemente la partida de cercanías en un 150%; incrementaban considerablemente esa partida de cercanías. ¿Qué decidieron votar en los presupuestos? Decidieron votar que no y por eso les pido que reflexionen en ese sentido, que los partidos tengamos la capacidad de hacer una reflexión fuera de los argumentarios, que entendamos la realidad y que la pongamos sobre la mesa sin intentar hacer discursos que no tienen nada que ver con la realidad y que se nos pueden poner en contra.

Nada más y muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Vamos a hacer un pequeño receso antes de volver a darle la palabra al señor ministro. Muchas gracias. **(Pausa).**

Señorías, retomamos la comparecencia y tiene la palabra nuevamente el señor ministro de Fomento en funciones.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES** (Ábalos Meco): Muchas gracias, presidente, por este receso que destaca mi característica humana y, por tanto, vulnerable.

Gracias a todos los portavoces que han intervenido por el tono y por el esfuerzo en ajustarse al objeto de la comparecencia. No le puedo dar las gracias al portavoz del Grupo Parlamentario Popular por el tono, con lo cual quedamos empatados esta vez, pero usted ha dicho que se estrena en esta Cámara y entiendo que será ese el motivo. Cuando uno da las gracias al compareciente, no lo hace porque realmente esté agradecido es obvio, ni siquiera porque uno no tenga obligación de comparecer en esta Cámara a la que, por cierto, considero mi casa y vengo encantado. No olvide que yo también tengo su condición, la de ser diputado además de miembro del Gobierno, y lo he sido ya durante una década, con Gobiernos distintos y estilos y situaciones muy distintas. Son costumbre de la Casa estas normas que se entienden de cortesía parlamentaria. Simplemente yo recibo las gracias con esa cortesía y no les atribuyo ninguna otra intención más que la cortesía. Si usted quiere prescindir de un hábito parlamentario tradicional e inveterado que es parte del parlamentarismo, lo siento. Yo tengo que decirles que soy muy clásico en casi todo y en los usos del parlamentarismo mucho más, porque el formalismo en democracia no es accesorio, sino sustancial y lo fortalece. En general, en la vida me gusta el civismo, la cortesía, la educación. Se vive mucho mejor, se lo garantizo, y son parte fundamental de nuestra convivencia. Por lo tanto, no son temas baladíes, y perdonen que me entretenga tanto en esta cuestión, pero para mí es nuclear en mi pensamiento político y en mi hacer. Y le diré algo para concluir en este sentido: nuestro carácter es nuestro destino.

Dicho eso, quiero decirle también que comprendo que pueda usted entender que la descalificación da resultado. Yo le digo que no; de nosotros se espera algo más. La descalificación es una característica al alcance de todo común, no así la capacidad para hacer propuestas políticas, no así la capacidad para dar respuesta a los problemas. Eso exige otro nivel. Usted ha descalificado hasta lo que no debía y me ha dicho que he tardado en comparecer en esta Cámara, cuando iniciamos el periodo de sesiones y lo hago inmediatamente de constituirse esta Comisión. Díganme cuantas reuniones de la Comisión de Fomento han tenido. Además, yo hubiera venido encantado aquí no solo a explicar y comentar lo que he hecho en este período en funciones por cierto, hay una comparecencia solicitada y tendré el gusto y el interés de comparecer, pero lamentablemente no puedo hablar mucho más de planes de gobierno. Ojalá. Me gustaría, porque eso significaría que España ya tendría un Gobierno y entonces vendría mucho más encantado. Esto no ocurrió en las legislaturas XI y XII. El Gobierno del Partido Popular no quiso comparecer en todos esos meses de aquella legislatura tan breve y tan frustrante que espero que no se repita y en la que yo también fue diputado. Se negó. En la Legislatura XII hasta que no constituyó Gobierno su partido se negó, el mismo que me reclama que yo comparezca. Es la primera vez que se da este hecho que usted critica. Tal fue así, que no compareció, que eso nos llevó al Grupo Parlamentario Socialista y creo recordar que también al Grupo Parlamentario Ciudadanos a presentar un recurso al Tribunal Constitucional de cuyo fallo ya tenemos constancia. Por tanto, veo innecesario que usted se haga un autorreproche pensando en mí, cuando estoy haciendo lo contrario de lo que hicieron ustedes.

Por lo demás, no le voy a decir que me alegra que le interese mi actividad. Lo único que usted me puede reprochar es que me dedico a la política y es verdad. Estoy en política y, por estar en política, estoy aquí en esta Cámara. Estoy aquí por mi actividad política; no por mi actividad profesional, sino por la labor política que realizo, a la que dedico una media de diecinueve o veinte horas diarias y en la que no distingo mi compromiso político, que es lo que me lleva a estar en política, con el desempeño de mi gestión. Además, usted sabe que soy de los ministros más omnipresentes espacialmente, porque estoy siempre en la calle y en cualquier punto; creo que lo que realmente le molesta a usted es justamente eso, que se me ve demasiado y que quizá hable demasiado; pero no hablo del partido usted sabe que no hablo del partido, hablo de política. Eso es lo que tiene cuando uno se mete en política. No me gustaría que me diera ese consejo a cuyo autor no voy a mentar o al que se le atribuye la autoría: Haga como yo, no se meta en política. Yo estoy en política.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 24

Ha querido también hablar de 2017; creí que no lo iba a decir por no establecer un ejemplo de la huelga de seguridad de los controles de 2017; pensé que no lo iba a decir. En aquel conflicto laboral, que fue noticia en ese agosto, intervino la Guardia Civil de un modo descarado y tengo que decir que en esta ocasión también ha intervenido la Guardia Civil. Quiero felicitar la profesionalidad de la Guardia Civil, que ha hecho un trabajo excelente garantizando la seguridad y, encima, sin ser vista; es decir, con absoluta discreción. No ocurrió lo mismo en el año 2017, que hubo que dictar un laudo, hubo que dictar un laudo. Así fue. No sé si usted se acuerda, pero yo me acuerdo perfectamente. Este agosto, pese a que el motivo de la convocatoria sean estos paros, de los cuales ya he dicho su incidencia, ha sido el agosto más tranquilo en muchos años respecto de la conflictividad laboral. Es curioso. Y esto no es una cuestión subjetiva, están los registros, están las huelgas que se producen; en número de afectación ha sido de lo más tranquilo. Yo he visto incluso escenas en los medios, reporteros diciendo: Estamos aquí, en el aeropuerto, con este problema... Y en el fondo se veía todo tranquilo, todo normal. Los servicios han tenido lugar con bastante normalidad y yo en esto quisiera que distinguieran un poco lo que es un partido político, el Partido Socialista, de lo que son los servicios públicos, que afectan a la dedicación de los trabajadores, pero, sobre todo, a la imagen de España. No me gusta, pues, que se utilicen argumentos que ponen en cuestión la imagen de nuestra patria, de nuestro país, como elementos de inseguridad, de incomodidad, porque ustedes piensan que hacen daño al Partido Socialista, pero a quien hacen daño es a España. España es una potencia turística y tiene mucho que ver con la conectividad. No vinculemos problemas de seguridad, conectividad, movilidad, con la reputación de nuestra patria. Lo digo simplemente porque nos hacemos daño todos y yo creo que hay que mantener esa imagen que, por otra parte, no es un éxito del Partido Socialista, no lo es, ni de este Gobierno, sino de todos los Gobiernos que me han precedido y se han esmerado en dar la calidad de servicios que tiene este país, que es muy importante con respecto a otros. Sé que somos muy dados a las lamentaciones y a compararnos en negativo, pero, si utilizáramos los datos de verdad, veríamos que este país tiene notas excelentes. Por ejemplo, hablando de aeropuertos, y especialmente de Barcelona, no hace falta castigarse tanto; cuatro aeropuertos en el *top ten* europeo. Esta es una noticia de ayer mismo, el análisis realizado por el portal Flightright, que de forma internacional defiende a los pasajeros que usan el transporte, recuerda que entre los diez aeropuertos con menos retrasos están Madrid, Las Palmas, Barcelona y Málaga. Lo digo por poner algo positivo respecto a nuestra calidad de servicios.

Me dice usted lo de Granada. Yo venía para hablar de esto, pero mi obligación es hablar de todo lo que me presenten y, como les dije cuando cerré mi primera intervención, a lo que sea capaz de responder con rigor lo haré ahora y aquello que no pueda responder con ese rigor lo haré por escrito. Saben de todas formas ustedes que también tienen siempre esa posibilidad de hacer preguntas escritas con los datos concretos y así se les puede responder. Pero me habla usted de Granada. Efectivamente, el AVE a Granada, como todos los AVE y como todas las obras estratégicas en infraestructuras, son, como le digo, atribuibles al esfuerzo colectivo de este país. Jamás ha pasado por mi cabeza atribuirme la puesta en servicio de esa infraestructura, que obviamente alcanza a varios Gobiernos, a varias administraciones, pero siempre con un esfuerzo, el de los españoles. Y por eso, porque afecta a varias administraciones y a varios Gobiernos, no será la primera vez que diga aquí que es fundamental llegar a acuerdos nacionales en materia de infraestructuras porque, al final, esto excede la capacidad de un Gobierno. En todas esas inauguraciones que usted me reprocha —se lo pueden contar sus compañeros, también compañeros andaluces— siempre tengo el detalle de agradecer a mis antecesores, muy especialmente al ministro que me precedió, con el cual tengo una excelente relación, y lo hago por decoro y porque sé que cada ministro que ha pasado por el Gobierno de España ha aportado lo mejor de sí mismo. Quiero tener esa convicción porque me sirve a mí también como estímulo. Tengo ese detalle siempre porque es obvio.

¿Qué he hecho yo con respecto a la puesta en marcha en Granada? Dos detalles. Quizá mi gran contribución han sido dos detalles. Uno, reconectar ferroviariamente a Granada, que ustedes la dejaron cinco años con desconexión ferroviaria con el pretexto de que iba a ser inmediata la finalización del AVE, cosa que no ocurrió y tuvieron a Granada cinco años sin conexión ferroviaria. Yo lo conseguí, era una reclamación, no tenía gran coste y tampoco posiblemente tenía mayor futuro, pero era una exigencia y lo hicimos. Dos, fui el único ministro que la fecha que anunció la cumplió. Es un detalle a lo mejor menor, pero es que nadie lo hizo. Todos dieron fechas que nunca cumplieron y el único que dijo una fecha, es verdad que con tiempo y con seguridad de que podía cumplirse, fui yo, y efectivamente entró en servicio cuando dije que iba a entrar en servicio. Ese detalle no es grande, pero traté de no engañar a nadie y eso también es importante en política, no engañar a nadie.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 25

Dicho eso, yo he visto una constante por tratar de encontrar un elemento común en las distintas intervenciones y creo que están un poco forzados algunos argumentos porque servirse de estas huelgas —que ya he dicho el alcance de las mismas— para tratar de sustentar problemas estructurales es un argumento muy débil. Tratar de decir que esto se debe a un irregular funcionamiento de los servicios públicos es muy forzado. Vincularlo a un problema de inversiones públicas cuando he dicho claramente los motivos de las huelgas y el alcance de las mismas, es muy forzado. Lo cual no quiere decir que no tengamos problemas de inversiones públicas, de mejora de los servicios públicos o de lo que quieran, pero no hay que vincularlo a esto, porque si compro eso diría: pues los servicios públicos no están tan mal cuando en una huelga hay doscientas personas que la siguen, no hay un clamor. Si hay un problema estructural y por eso se provocan estas huelgas, yo tendría que decir: pues por el seguimiento de la misma, no tenemos grandes problemas. Así es que no lo utilicen porque, efectivamente, tenemos problemas de inversiones y de funcionamiento de los servicios públicos, pero este no es un indicador que merezca la pena utilizar porque no se corresponde.

Al portavoz de Ciudadanos, que habla de estos meses sin gobernar, le pediría que fuera más riguroso porque entonces no tendría que darle explicaciones. Si no hay Gobierno, ¿por qué tengo que darle explicaciones de este no Gobierno? Es una contradicción. Dice que hay que conciliar el derecho a la huelga y la movilidad. Ha llegado a decir que, pese a todo, respeta el derecho a la huelga, pero, al mismo tiempo, sugiere que no se suprima ningún servicio de movilidad, que aquel que tenga un viaje tiene que utilizarlos. Es muy difícil. Si usted tiene el secreto, me lo cuenta. **(El señor Garaulet Rodríguez: Luego se lo cuento)**. Pero justamente porque hay que respetar dos derechos constitucionales, la libre circulación y la movilidad, y el derecho de huelga, hay que equilibrar, como ocurre siempre cuando se trata de proteger bienes jurídicos de similar naturaleza. Hay que equilibrar, hay que conciliar, pero tranquilícese porque no hace falta que inventemos nada, ya que este país lo tiene resuelto hace tiempo con lo que se llaman los servicios mínimos. Me pregunta usted si se han cumplido los servicios mínimos. Totalmente. Es verdad que los servicios mínimos han sido posiblemente más prudentes o excesivamente prudentes respecto del impacto de la huelga y en este sentido es pertinente la pregunta que el portavoz de VOX me hacía de cuánto suponía eso no ya en el seguimiento de la huelga, sino en los vuelos y trenes cancelados. Ya le adelanto que no hay proporción, y le voy a mandar los datos; no hay proporción. Posiblemente, esto sí exigiría una revisión, pero es verdad que si nosotros elevamos más los servicios mínimos pasaríamos como que obstaculizamos el derecho de huelga. Pero es verdad que tendríamos que buscar un mecanismo de previsión que, sin impedir el derecho de huelga, ajustara al menos una posible estimación respecto de aquello a lo que nos obligan, y es que así como le decía que en el sistema aéreo es predecible, porque también hay nombres y apellidos, en el tema de trenes es más complicado. Uno no sabe cuántos se van a poner en huelga. Dicho esto, también tengo que decir que los datos de la huelga, señor Mayoral, aquí son muy fáciles. Esto de la fuente da igual porque lo comunica el trabajador y se lo tienen que detraer del salario; por tanto, las cifras están claras: aquí, el que dice que está en huelga, está en huelga y el que no quiere que le detraigan no está en huelga. Por tanto, no hay aquí mucha polémica al respecto.

A nosotros cualquier conflicto siempre nos obliga a mediar. Cualquier conflicto aunque sea privado pero que tenga una afección en el servicio público, nos obliga a mediar, y así lo hacemos. Lógicamente siempre nuestra limitación es una u otra, pero por decirles algo —porque entiendo que estamos hablando de conflictividad laboral y la incidencia en los servicios públicos—, pese a cualquier insinuación de mayor conflictividad, la realidad es que los datos oficiales disponibles publicados a 30 de agosto son los siguientes. Los contratos de 2017, 2018 y 2019 hasta mayo reflejan un descenso del 7% en los trabajadores participantes en huelga. Predominan las huelgas de empresa, 95% frente a un 5% del sector, y en el sector privado, 85% frente al 15% del sector público. Respecto a Aena —iré diciendo algunas cosas que han salido, quizá no de modo muy sistemático—, en el caso del personal de Aena en El Prat —lo digo por las instalaciones de El Prat, por el personal de Aena, todo esto que tiene que ver con la gestión del gestor aeroportuario—, llevan años sin convocar una huelga. Exactamente desde 2010 no se convoca una huelga por personal de Aena en El Prat, con una excepción, las huelgas de carácter identitario con motivo del 1 de octubre. La única huelga fue una huelga política; nada que ver con lo laboral.

El portavoz de Ciudadanos me plantea algunas preguntas que casi le invito a que me las haga por escrito para poder darle una respuesta más a su favor en el sentido de que las va a poder conservar y con el tiempo utilizar. Me ha hecho preguntas obvias. Algunas sí las he planteado en esta larga intervención inicial, que ha sido larga y prolija porque el tema tampoco era en principio denso, sino que estaba muy

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 26

acotado y, por tanto, yo me he extendido porque se refería a unas huelgas muy concretas. Me ha preguntado por las medidas para mitigar el impacto de la huelga. En eso me he enrollado mucho; ya me han dicho por aquí que incluso he sido excesivo; por tanto, me limito a la primera intervención y en su caso, como le digo, no me importa volverle a responder por escrito. ¿Hacemos cumplir las obligaciones laborales a las compañías adjudicatarias? Esta es una pregunta obvia, de Perogrullo: claro que sí; claro que sí. ¿Hemos mejorado incluso las condiciones económicas para las adjudicaciones para que no pase lo que en los casos de 2017 de explotación, etcétera? Hemos mejorado las cuantías en todas las adjudicaciones para justamente reforzar estas cuestiones que tengan que ver con la precariedad laboral. Claro que sí, evidentemente, y además ese es el papel fundamental que tenemos que hacer de observancia, de cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales y de garantizar la movilidad. Esas son obligaciones básicas y, efectivamente, todo nuestro celo y nuestro trabajo han ido en esa doble dirección.

Al portavoz de VOX ya le he dicho que le voy a contestar por escrito lo relativo a la afectación, y en cuanto a la otra cuestión que me plantea sobre qué medidas se emplean cuando no hay tantas opciones de movilidad, también le puedo mandar por escrito exactamente cómo se cuantifican o cómo se calculan los servicios mínimos, porque uno de los parámetros para establecer los servicios mínimos es justamente el de las alternativas de movilidad. Por ejemplo, cuando hay huelga en territorios insulares, donde no hay alternativas de movilidad, los servicios mínimos suelen ser del cien por cien porque no hay alternativas. Cuando es en territorio peninsular obviamente hay alternativas y, entonces, en función del recorrido, en función del servicio que se presta, uno atiende no solamente las alternativas de movilidad en este caso ferroviarias —porque hablamos de Renfe— sino incluso por carretera, se ven todas las posibilidades alternativas y ese parámetro se introduce también para la fijación de servicios mínimos, dato que le puedo hacer llegar perfectamente.

Como le digo, señor Mayoral, yo no creo que las huelgas sean un termómetro respecto del funcionamiento de los servicios públicos. Ni a usted ni a mí nos interesa ese termómetro, porque no es un indicador que esté a la altura de la exigencia de los servicios públicos. En cuanto a los trabajadores temporales de Iberia, se cruza mucho la comparativa Barcelona/Prat-Madrid. Espero que solo sea una comparación de magnitudes y no de territorios, pero a pesar de la mayor o menor temporalidad de los trabajadores de Iberia en un aeropuerto o en otro —Madrid o Barcelona—, las huelgas en ambos aeropuertos son prácticamente las mismas: cinco en Barajas, seis en El Prat. Luego, ese no debe ser el indicador. Ha hablado también de la liberalización del ferrocarril. Algo tiene que ver, pero tampoco es el motivo de las huelgas. Nosotros nos limitamos a llevar a cabo la trasposición de una directiva a la que estábamos obligados, y ya lo hicimos tarde. ¿Conocen ustedes los riesgos de sanción económica que comporta la no trasposición de directivas? Uno de los problemas serios que se encontró este Gobierno fue un número elevadísimo de directivas por trasponer y unas sanciones económicas elevadísimas que nos dejó el anterior Gobierno. Nosotros sacamos adelante esta trasposición sin ir en ningún caso más lejos que la propia directiva. Es verdad que este país ha invertido decenas de miles de millones en red de alta velocidad. Presumimos de ello cuando vamos por el mundo, diciendo que España es, después de China, el país con más kilómetros de alta velocidad, alta velocidad hecha por todos los Gobiernos, no es ningún mérito; es mérito nacional. Hay mucho dinero empleado en ello, tan es así que incluso en una comparecencia anterior yo invité a hacer una reflexión sobre reorientar esta política de ferrocarril hacia la media distancia y la convencional, que han sido los grandes paganos de esa ambiciosa apuesta, así como a las cercanías, otro pagano de esa inversión y que es el transporte más elemental, más humano, más necesario, porque la gente obviamente no lo coge ni por goce ni por turismo sino para ir a trabajar, para ir a estudiar, para lo básico. Estos han sido los grandes paganos de la apuesta, pero ya que hemos hecho esa inversión tenemos que sacarle partido.

Normalmente, en el servicio público las infraestructuras no siguen un criterio de amortización. El otro día atendí a un gestor que me decía: ¿Qué periodo de amortización tiene para esta infraestructura? Le dije: Si lo tuviéramos, no la haríamos. Bastante es que no nos cueste la operatividad, bastante es que consigamos que la operatividad no sea deficiente económicamente. La infraestructura se amortiza en aras del crecimiento y el bienestar, pero en términos económicos es muy complicado. En todo caso, hemos invertido mucho; por tanto, dado que hemos invertido mucho deberíamos procurar que esa inversión pudiera beneficiar al mayor número de usuarios, y esto solamente se puede hacer utilizando los surcos, las vías, más de lo que se utilizan ahora, porque ese gasto ya está hecho.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 27

Lo que nos hace falta, en todo caso, es incrementar el uso de esas vías, y esa es una oportunidad que nos puede prestar la liberalización; es así, y en términos de costes también, pero en términos de costes respecto de los usuarios. Esa es la política europea que tenemos y por eso tenemos una directiva y por eso tenemos también la obligación de trasponerla. Nosotros lo vamos a intentar y estamos en ese proceso de liberalización, que sería, si así lo desean, un buen tema para debatir en esta Comisión y exponer los planes, y como lo estamos haciendo porque es un asunto muy delicado en el que tenemos que acertar porque no es fácil y porque tenemos que conjugar aquí también muchos intereses, no solamente de la competencia, sino también de nuestra propia inversión como país en los medios públicos que tenemos. Pero, bueno, esto lo podríamos hacer en otro momento.

Otra cuestión sería la relativa al uso de la infraestructura ferroviaria respecto de la utilización de esta infraestructura, que es el criterio medioambiental. El país tiene que hacer una gran apuesta por el transporte ferroviario porque es un transporte sostenible, no contaminante y, además, para que sea un medio muy utilizable, tenemos que plantearnos como estrategia la conectividad, la intermodalidad para que el ferrocarril llegue a los centros logísticos de fabricación, como estamos haciendo ahora para Almussafes, en mi tierra, para la Ford, o para que llegue a los puertos y podamos utilizar esta red ferroviaria. Es una cuestión muy interesante y espero que tengamos ocasión para hablar de la misma.

Al portavoz de Esquerra Republicana, como le he dicho, y no voy a insistir, no creo que esto tenga que ver con una conexión con un carácter estructural; entiendo, sin embargo, que en su posición política pretendan que, a ser posible, el aeropuerto de Barcelona tenga un gestor de la Generalitat —digámoslo claro— pero, frente a esto, he de decirle que no es un problema de descentralización sino un problema de modelo. AENA es una empresa cotizada y, por lo tanto, cuando incluso usted me plantea que hay problemas para saber exactamente el producto que obtiene cada aeropuerto, el condicionamiento es justamente la naturaleza bursátil de AENA, y es que tiene otro funcionamiento, otras normas de transparencia. En todo caso, el hecho de formar parte de una red aeroportuaria nos permite que los costes, que las tasas sean menores precisamente al tener una estructura en red. Es una estructura que además nos permite cohesionar al territorio nacional, porque gracias a que hay aeropuertos que producen más beneficio, otros que no lo producen pueden ser compensados. Pensemos que estamos garantizado aquí un derecho básico, que es el de la movilidad, y para garantizar los derechos, a mí no se me ocurre otra fuente que la solidaridad. Los derechos solamente se pueden ejercer sobre ese principio básico de solidaridad, no sobre el principio de egoísmo. Este es el modelo que tenemos. Lo cierto es que estamos dispuestos a profundizar, en tener más en consideración a las entidades de gobierno territorial, en este caso a la Generalitat, pero también a las entidades locales porque a un municipio con una instalación aeroportuaria le afecta completamente. Tiene cuestiones positivas, otras negativas y a veces muy poco positivas pero, en fin, hay que tener en cuenta a esa Administración; en el caso de la Generalitat hemos creado esas comisiones de coordinación y podemos profundizar más en la participación, pero la naturaleza jurídica de la empresa es la que es y el modelo de gestión aeroportuario nacional de momento es el que es y a nosotros nos parece que sí nos permite vertebrar el territorio, como nos lo permite también cualquier infraestructura que cumpla con esa función de vertebración territorial; de ello se deriva siempre la cohesión social y, de esta forma, nos evitamos muchos requerimientos territoriales, como decían aquí, ultraperiféricos o periféricos. Es decir, la obligación del Gobierno de una nación es pensar en toda la nación, obviamente, sin provocar agravios e injusticias a ningún territorio, pero siempre procurando una cierta igualación, que es lo que se llama cohesión.

En cuanto a estas diferencias que establece muchas veces entre El Prat y Madrid, es verdad que son dos aeropuertos que no se construyeron simultáneamente y, por lo tanto, son dos aeropuertos distintos. Le tengo que decir que el aeropuerto de El Prat es mucho más eficiente, más funcional y esa eficiencia lleva a que quizá no sean necesarios tantos recursos humanos como el de Madrid, pero simplemente por las operaciones porque es más eficiente el de El Prat. Pero si se refiere a las inversiones, en el plan director está previsto invertir del orden de los de 1500 millones en el aeropuerto de Madrid-Barajas y algo más de 1800 millones para el Aeropuerto de El Prat.

Ha hablado de un asunto muy concreto, que es el control de pasaportes en El Prat, y le tengo que decir al respecto que, efectivamente, este era un problema que hemos abordado incrementando desde 2017 de manera significativa las dotaciones. Esta plantilla ha crecido, sobre todo con carácter fijo, lo digo por el tema de la precariedad; en concreto, en 2017 había 258 efectivos en control de pasaportes en Barcelona; ahora, en 2019, hay 344 efectivos, por lo que se ha incrementado de forma significativa en dos años en 86 efectivos, la mayoría de ellos, como le digo, en plantilla fija. Antes le he comentado que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 28

para el periodo 2017-2026 los planes de ampliación en el aeropuerto de Barcelona son de 1824 millones, le digo exactamente la cifra, y la prevista en Madrid asciende a 1500.

Me acaba de indicar el presidente que el portavoz del Partido Nacionalista Vasco se ha ausentado porque se tiene que ir a otra Comisión; son cosas de los grupos pequeños, que se tienen que repartir mucho, pero quiero decirles respecto de las fotos espectaculares que nos ha mostrado del avión militar, que la normativa de seguridad aérea de aviación civil y militar no tiene nada que ver. Este es un vuelo de naturaleza militar y, por lo tanto, le es de aplicación otra normativa. Este, además, era un vuelo claramente excepcional y no creo que lo que esté planteando en reivindicación sean vuelos excepcionales, sino vuelos ordinarios, y me imagino que es por el aeropuerto de Hondarribi por lo que está planteando eso. En todo caso, quiero decirle que esto vendría bien. Hay una noticia de última hora, y es que finalmente se ha llegado a un acuerdo con las autoridades francesas, porque teníamos ahí un problema en el sistema de seguridad, y se espera la implantación de este sistema en el segundo semestre de 2020. Esta es una información de última hora y creo que positiva para lo que ha planteado. En cuanto a lo que ha formulado respecto del *brexit* y el tema de aduanas, en concreto, en el Puerto de Bilbao, él es consciente de que la Presidencia del puerto autónomo corresponde a la comunidad autónoma y, por lo tanto, debe saber que estamos en coordinación con esa Administración autónoma respecto de las aduanas, que es competencia en todo caso del Ministerio de Hacienda.

En lo que a mí me afecta, que es la conectividad, tengo que decir que el modo marítimo es un modo muy regulado no a nivel europeo, como es el de carreteras, sino a nivel mundial. Con lo cual, está asegurada la conectividad y los únicos problemas que tiene, lógicamente, son de aduanas, pero ya el Ministerio de Hacienda, en coordinación con el propio puerto, lo ha previsto dentro del plan de contingencia para hacer frente al *brexit*. En cuanto a lo de la integración ferroviaria, estamos en perfectas condiciones para comentárselo, como así le hemos trasladado a su propio portavoz, el señor Aitor Esteban, cuáles son las previsiones, los tiempos y la situación actual de los proyectos de integración ferroviaria en Euskadi y la Y vasca. Todo esto lo tienen ya, aunque tampoco me importa reiterarlo.

El señor Miquel i Valentí —creo que concluyo con él— me ha planteado algunas cuestiones respecto al aeropuerto de Girona. Para nosotros forma parte de la propia estructura de El Prat como un elemento más a nivel estratégico. Estamos trabajando en el proyecto de la estación del AVE. También lo dije cuando fui a ver las obras de la conexión de cercanías con El Prat. Alguna cosa, como lo relativo a las cuentas de resultados para el aeropuerto, ya se la he dicho. Quiero decirle, de todas formas, que Girona ha recibido recientemente un premio por la calidad del servicio aeroportuario concedido por el Consejo Internacional de Aeropuertos. Así que enhorabuena, es una nota también positiva que hay que celebrar.

Si quiere le digo algo sobre inversiones en Cataluña. No es exactamente el motivo de esta comparecencia, pero como seguí el debate de la Diputación Permanente y vi que aquello era muy variado, ya venía preparado sobre algunas de las inquietudes que manifestaron en ese sentido. Yo he reconocido varias veces que Cataluña necesita más inversión, lo he dicho cada vez que se me ha interpelado y cada vez que comparecí en la anterior legislatura, tanto en el Congreso como en el Senado. No obstante, también observo que hay un compromiso, aunque ustedes lo puedan cuestionar, del Gobierno de España con Cataluña. La licitación de inversión de fomento entre junio de 2018 y julio de 2019, que es el periodo en el que yo he sido responsable de Fomento, se incrementó un 77 % hasta alcanzar los 891 millones de euros. Además, las adjudicaciones de inversión aumentaron un 87 %. Solo en lo que llevamos de 2019 se han duplicado respecto del año pasado. Es verdad que teníamos unas inversiones pendientes de reconocimiento de acuerdo con la disposición adicional tercera del Estatuto, y así lo intentamos cumplir asignando 2000 millones de euros en los presupuestos que no votaron. Yo sé que les duele decirlo, pero no me discutirá que no votaron. Es que yo a veces dudo, ¿votaron o no votaron? No votaron, y ya está. Si yo a estas alturas ya no quiero hacer ni juicios de intenciones. Hoy he aprendido una frase: lo pasado, pisado. Pero ocurrió, ocurrió. Hoy tendrían esos 2000 millones de euros, pero no los tienen; es la consecuencia de no haber aprobado aquí los presupuestos. Aquellos presupuestos suponían 2000 millones de euros para Cataluña, es que eran 2000 millones de euros sinceros. Aquí alguno podría decir: Nos los estuvieron vendiendo; 2000 no. Sí, 2000 millones recogidos en un proyecto de ley de obligado cumplimiento, o, al menos, de obligada exigencia. Porque es muy importante, no es lo mismo exigir una cosa porque usted dijo no sé qué, que exigir una cosa que está en la ley. El grado de cumplimiento ya no es opcional ni se puede burlar, es más exigente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 29

En Rodalies estamos trabajando en un conjunto de actuaciones inmediatas, algunas ya licitadas y en ejecución, entre las que quiero destacar por su importancia las siguientes: La conexión con la nueva terminal de El Prat, que es una gran obra no solamente económica y de conectividad; lo es de ingeniería, y vale la pena conocerla. Las integraciones en L'Hospitalet de Llobregat —son obras que ya forman parte de la reivindicación del movimiento ciudadano—, en Moncada i Rexach y Sant Feliu de Llobregat. La renovación de la línea Maçanet-Caldes, con la implantación del sistema Ertms entre L'Hospitalet de Llobregat y Mataró. También en la renovación de la subestación de Vilanova i La Geltrú y en la estación de la Sagrera, que avanza, como dicen los medios de comunicación, a un ritmo nunca visto; —esto no es mío, esto es cogido de un titular de La Vanguardia—. Además, trabajamos en un programa de mejora y adquisición de material rodante. Como ustedes saben, hemos sacado a licitación ya toda la renovación del material rodante; los 3000 millones de euros que había comprometidos para ello ya están en licitación y, de esos 3000 millones de material rodante, 1000 millones están previstos para Cataluña, y resolverán buena parte del problema que tiene ahora de material rodante, que es el que nos está causando dificultades y que, evidentemente, compartimos y lamentamos. Es un material que no se ha renovado en mucho tiempo.

En el ámbito portuario también le podría decir algo sobre lo que hemos invertido, 110 millones de euros. Esta inversión sitúa a la ciudad de Barcelona como la primera del ranking racional de inversión portuaria. Sobre la inversión que tenemos prevista en los aeropuertos ya le he hablado. En cuanto a la AP-7 también le tengo que decir que algo les tocará.

En fin, estamos haciendo el esfuerzo, quizás no el que debemos; quizás, por supuesto, no el que necesita Cataluña, pero nótese al menos la intención. Como le he dicho, nos hubiera encantado haber tenido la oportunidad de haber gestionado ese presupuesto que a ustedes les mejoraba muchísimo la situación. Pero, fíjese, pienso más en Andalucía, que era la comunidad que más iba a recibir; pienso en mi tierra, en la Comunidad Valenciana, que iba a ver incrementado muchísimo las prestaciones; pienso en Extremadura y en tantas otras, e incluso en el funcionamiento de las comunidades autónomas para lo que había 5000 millones de euros. Lo digo para los que piden ahora liquidación de cuentas. Eran 5000 millones de euros para las comunidades autónomas que no han podido llegar. A veces, más que lamentarse de lo que hacen otros, también estaría bien pensar qué parte de responsabilidad tiene uno en aquello que se produce.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Iniciamos un turno de réplica, normalmente siguiendo el orden de intervención con el que discurrió el primero. Empezará, por tanto, el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Miquel i Valentí.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Gracias, presidente.

Gracias, ministro. Decía usted que el aeropuerto de El Prat se encuentra entre los aeropuertos que acumulan menos retraso. Yo le agradezco que se refiera al aeropuerto de El Prat con ese nombre, porque es el nombre con el que se conoce tradicionalmente al aeropuerto, no con el que ustedes decidieron unilateralmente ponerle; un tema interesante para debatir otro día. Decía usted refiriéndose a ese aeropuerto, que se encuentra entre los diez aeropuertos con menos retrasos. Yo lo celebro, pero yo diría que no es gracias al Gobierno; diría que es a pesar del Gobierno, porque dice usted que el aeropuerto de El Prat es más eficiente y que, por lo tanto, necesita menos recursos. Hombre, con las cifras que yo le he dado referente a las concesiones vinculadas a los puntos de seguridad, se puede ver que un vigilante de El Prat revisa a 10600 personas a lo largo del verano mientras que uno de Barajas a 7700. Igual es verdad que los vigilantes de seguridad de El Prat son más eficientes que los de Barajas. No sé cuál es el criterio del ministro para definir este ranking de eficiencia de los vigilantes de seguridad de los aeropuertos, pero es evidente que si AENA destina al aeropuerto de Barajas los recursos necesarios para que un vigilante solo tenga que revisar a 7700 personas, mientras que destinan al aeropuerto de El Prat unos recursos que hacen que cada uno de los vigilantes tengan que revisar a casi 3000 personas más a lo largo del verano, no es un criterio de eficiencia; a mí me parece un criterio de falta de recursos, de falta de inversión y previsión en este caso de AENA en la gestión del aeropuerto de El Prat. Usted decía que no ha habido huelgas del personal de AENA desde 2010, si no me equivoco en el dato que apuntaba usted. Yo le digo: De acuerdo, seguramente será verdad, pero ¿no tiene AENA ninguna responsabilidad en las huelgas de las empresas concesionarias de los servicios que están ofreciendo los aeropuertos? Claro que tiene responsabilidad. ¿Tiene algo que ver que, como le he dicho, en un aeropuerto por el que circulan 30

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 30

millones de personas en un periodo corto de tiempo se inviertan 41 millones de euros y que en otro por el que en el mismo periodo circulan 35 millones se inviertan 58 millones, es decir una diferencia del 40 % en la inversión? ¿Tiene algo que ver eso con la eficiencia del equipamiento, con la organización del espacio del aeropuerto, con las previsiones, con los circuitos internos de distribución de lo que sea? No, no tiene nada que ver, ministro. Tiene que ver con la inversión y los recursos que se destinan a cada uno de los controles de seguridad de los aeropuertos y, como le he dicho, hay una diferencia importante entre lo que hace un vigilante de seguridad en el aeropuerto de El Prat y lo que hace en el aeropuerto de Barajas, que responde solo a la inversión prevista de AENA con el servicio de seguridad del aeropuerto. A eso es a lo que me refería.

Le insisto en lo mismo que le apuntaba al principio —usted ha sido honesto y se lo agradezco— y es que todo esto deriva de un despliegue de modelo de infraestructuras muy concreto, por el cual hay un gran aeropuerto en la capital y otros aeropuertos en una corona secundaria. Me parece un modelo legítimo —con eso no me meto—, pero me parece poco eficiente en términos de aprovechar el potencial de un territorio. Además, el modelo de una gestión como el que hace AENA no es el elegido por los grandes países de la Unión Europea, señor ministro. Hay pocos países, por no decir ninguno, excepto este, que utilicen un modelo parecido al de gestión aeroportuaria que utiliza España. Eso nos debería indicar que alguna cosa igual no se está haciendo bien. No sé si es la Generalitat, como decía usted, quien debe gestionar el aeropuerto de El Prat, pero está claro que las cosas irían un poco mejor si los aeropuertos pudieran explotar al máximo todo tu potencial y no se viesan capados y limitados como se ven ahora.

Respecto a la inversión en infraestructuras, decía usted que no se acordaba de si votamos o no los presupuestos. Sí que los votamos, y lo hicimos en contra porque no nos parecían interesantes para Cataluña. Igual tampoco me acuerdo yo, pero ¿han invertido ustedes los 4000 millones de euros previstos en el plan de Rodalies de Cataluña en el periodo 2008-2015, en la mitad del cual hubo un Gobierno socialista? No, señor ministro; ejecutaron el 14 %. Y le pregunto otra vez. Respecto al plan de actuaciones prioritarias, ¿invertieron ustedes lo previsto en el mismo o no? Igual es que yo tampoco me acuerdo, pero me temo que invertieron el 12 % de lo previsto, el 12. Así que cuando el portavoz del PSOE o usted mismo nos dicen que teníamos la oportunidad con los Presupuestos Generales del Estado de mejorar las inversiones en Cataluña, yo les digo: ¿Qué garantías teníamos nosotros, señor ministro, de que ese dinero previsto se iba a ejecutar en Cataluña? En los últimos tres años se ha ejecutado solo el 65 % de la previsión de los presupuestos; esto es, de cada 100 euros que nos anunciaron nos dieron 65. ¿Qué garantías teníamos entonces de que, a pesar del incremento en el presupuesto, la ejecución presupuestaria real tendría el incremento que ustedes anunciaron y siguen anunciando ahora? Con los datos encima de la mesa no hay ninguna garantía. De hecho, no han cumplido ustedes nunca. Sería la primera vez que cumple el Gobierno del Estado con su compromiso, en la totalidad por lo menos, porque ya le digo que el 14 % de ejecución en el plan de Rodalies, el 12 % en el plan de actuaciones presupuestarias y el 65 % en los tres últimos años con respecto a la totalidad del presupuesto de infraestructuras para Cataluña. Ustedes nos prometen y ahora pretenden...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Miquel, vaya concluyendo, que ya ha excedido su tiempo en cinco minutos.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Termino enseguida.

Pretenden que Esquerra Republicana y nosotros nos marchemos de aquí como los principales responsables de la no inversión del Gobierno en Cataluña, pero el Gobierno tenía margen. De hecho, tiene casi un 75 % de margen para seguir ejecutando el plan de Rodalies, que es lo que está comprometido y lo que está pendiente.

Le pido disculpas, señor ministro, porque, si usted es omnipresente, imagínese lo que debe ser para un diputado de un grupo de siete diputados que tiene tres diputados en la cárcel. Es algo más que omnipresente. Me tengo que marchar a otra Comisión, así que gracias por su comparecencia y, por supuesto, que leeré sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Miquel i Valentí.

A continuación tiene la palabra por el Grupo Republicano el señor Gómez del Moral Fuster.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 31

El señor **GÓMEZ DEL MORAL FUSTER**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, permítame que haga una mención anterior al portavoz del Grupo Popular. Chulear como el ministro De la Serna con las inversiones y con los problemas que hay en Cataluña, de verdad, se lo aconsejo, mejor no lo haga porque daría para otra sesión larga. Mejor no lo haga porque el desastre del ministro De la Serna aún se alarga.

Dicho esto, ministro, quiero matizar o contradecirle —me atrevería a decir— algunas afirmaciones. La primera casi como divertimento, porque usted ha hablado de una huelga identitaria y se debe haber confundido. Estoy seguro de que un ministro del Gobierno no hablaría de una huelga identitaria porque sabe que no tiene cabida en la legislación. Es más, una huelga, la de octubre, a la que usted se ha referido, que se llevó a los tribunales de Justicia por parte de Foment del Treball y se perdió. Foment perdió, la justicia dio la razón a la huelga. Ha debido ser un lapsus porque estoy seguro de que un ministro no hablaría nunca de una huelga identitaria y quería hacer esta corrección en la Comisión.

Voy a hablar de otra cuestión. Ha manifestado que el aeropuerto de El Prat está entre los cuatro mejores por lo que a retrasos se refiere. Me han sorprendido mucho los datos —no le voy a engañar— porque en el mes de junio, el primer mes de este verano, estábamos en El Prat al 40% de los vuelos que salían con retraso. El 40% de los vuelos con retraso. Si tomamos como referencia los datos de agosto, en que se anularon casi 300 vuelos y hubo menos congestión, para decir que han disminuido los retrasos, las cifras lo aguantan, pero un debate en profundidad no. El cielo está saturado y empezamos el verano con un 40% de vuelos retrasados, siendo el aeropuerto de El Prat el que más retrasos tenía de toda la red en el Estado español.

En cuanto al modelo descentralizado, señor ministro, ha entendido usted bien nuestra propuesta. Sabemos que no es su modelo, pero, efectivamente, nosotros queremos que el aeropuerto dependa de la Generalitat, no le vamos a engañar, lo decimos orgullosos, pero no solo por la titularidad estricta, sino porque creemos que un modelo más próximo al territorio, a los pasajeros, a las empresas, al tejido empresarial, a la sociedad de cada sitio es mejor, simple y llanamente. Creemos que es mejor. Vistos los resultados del modelo de AENA, que no nos satisfacen, la verdad es que mejoraríamos.

Entrando en el capítulo de inversiones, para ir rápido, porque no tenemos mucho tiempo, usted ha hablado de 2000 millones de euros, sinceros —no lo dudo—, pero obligados. Aquí quizá no se hace tanta mención. Ha hablado de la ampliación de El Prat, como que se va a invertir más en El Prat que en Barajas. Bueno, claro, tiene usted razón, pero porque llevamos mucho retraso. Ha hablado usted de 2026. Efectivamente, la inversión principal es en la terminal satélite, que debería estar terminada en 2021 y vamos a estar de 2021 a 2026 con el aeropuerto a la capacidad máxima y saturado. Claro que va a invertir más en el Prat, pero porque está saturado, porque hemos llegado a la capacidad máxima operativa, por tanto, la inversión va a llegar y va a llegar tarde.

En cuanto al titular de *La Vanguardia*, yo le podría dar otros titulares porque me pareció que en su visita a la Sagrera lo encajó con simpatía. Por ejemplo, que con cuál iba a terminar antes si con la Sagrera o con la Sagrada Familia. Esto lo que se comenta en Barcelona, que usted lo vio, porque hasta los periodistas se lo preguntaron y hay que decirlo: lo encajó con buen sentido del humor y contestó a la preocupación de los barceloneses.

Para terminar y, en relación con el señor Ramos, el ministro se apunta a la fiesta de los presupuestos, por tanto, vaya para los dos, para el portavoz del Partido Socialista casi, en este caso en calidad de ministro. Usted ha listado la lista de inversiones que se van a hacer y yo les debo decir que todas las inversiones que usted ha dicho ahora estaban contempladas en el plan de 2008, de hace once años. Usted dice que están haciendo mucho, lo que prometimos en 2008; bueno, vale, entonces nos quedamos tranquilos. Parecía que los presupuestos eran magníficos, pues en los últimos cinco años en 2013 se ejecutó el 64% de las inversiones del Grupo Fomento en Cataluña; en 2014 el 62%; en 2015 el 48,8%; en 2016, el 60% y el 2017, que es el último que tengo cerrado, el 78%. Es que nunca se ha ejecutado lo que se ha presupuestado. Es más, lleva años en que no se ejecuta ni la mitad de lo que se presupuesta, porque decía el ministro con razón: Lo que pasó, pasó, pero sucedió. Pues, efectivamente, los incumplimientos reiterados sucedieron, y me puede decir —termino presidente— que esto era con el Gobierno del Partido Popular, pero si vamos al plan de cercanías que presentó en 2008 un ministro socialista estamos en lo mismo: solo el 14% ejecutado y de las grandes inversiones como la línea Castelldefels-Cornella nada, la duplicación de la línea Barcelona-Vic nada, la duplicación de Arenys-Blanes, nada y la gran propuesta que ahora ha dicho el ministro que se está haciendo, el nuevo acceso de El Prat que de momento tampoco está en marcha, y esto estaba presupuestado insisto en 2008. Las inversiones que se prometieron por parte de un Ejecutivo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 32

socialista —ya no le hablo de la ejecución de los ministros del Partido Popular, sino de ministros socialistas— fueron del 14 %. Por tanto, cumplan ustedes, mejoren las infraestructuras, que buena falta le hace a Cataluña, y seguro que nos podremos entender, hasta sinceramente, como decía usted. Pero la verdad es que sinceridad poquita, porque lo que se ha ejecutado en Cataluña es más bien nada.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gómez del Moral.

Tiene la palabra, a continuación, el señor Sánchez del Real, por el Grupo Parlamentario VOX.

El señor **SÁNCHEZ DEL REAL**: Muchísimas gracias.

Gracias, señor ministro, por la oferta de documentación. Luego le pediré otro tipo de información —quizás no he sido yo claro en mi exposición— porque no me refería a las condiciones por las que se declaran los estados o los mínimos.

Debo decirle que, a pesar de mi tortícolis creciente, ha sido bastante impresionante escucharle decir la cita del innumerable, con Fraga detrás. Ver a un ministro socialista decir una cita de Franco —lo de no se meta en política— me ha dejado un poquito perturbado, pero uno casi lo ha visto todo. Y ya puestos a comentar citas, usted ha dicho que lo veía todo tranquilo durante la huelga —no sé si sabía que la cita era de Franco, pero lo engancho con lo que usted decía—, pero también los muertos están muy tranquilos. El estado absoluto de parálisis es enormemente tranquilo, es el más tranquilo de los estados, que diría algún filósofo. Ha llegado a decir que criticar es hacer daño a España. Ya sé que usted quiere a España —en eso estoy encantado de estar de acuerdo con usted—, pero criticar a España es precisamente quererla mucho. No hay que ser Unamuno para poder decir que España no nos gusta como está, y no nos gusta cómo está por una secuencia de ministros que hacen lo mismo.

Hemos descubierto, dicho con todo el cariño, a un ministro un poquito Schrödinger. No sé si hay que abrir la caja para saber si está coleando o no, para saber si está vivo o muerto porque, por un lado, lo mismo nos dice que está todo tranquilo, que está usted gobernando mucho y está haciendo un montón, pero, por otro, nos dice que aquí nos dedicamos a trasponer directivas. No sé si es usted un ministro Schrödinger y tampoco sé si el Partido Socialista está en un estado sólido o gaseoso. Lo que sí sé es que se vuelven ustedes líquidos cuando viene el momento de enfrentarse a los requerimientos de siempre: pasan ustedes al estado líquido, se hacen agua, como decía una amiga mía en una novela un poquito erótica.

Lo que sí me daría vergüenza —aprovecho para contestar al señor Ramos Esteban, pero por generalización a todos los socialistas— sería ser un «ista» volviendo a tu tierra a la que representas, después de haber repartido carnés de extremeño. Mire, yo soy ceutí, motrileño, alicantino, barcelonés —*jo parlo català molt bé*—, madrileño, mostoleño; soy bostoniano, si me pongo a ello; si me pongo extremo, soy hasta mainés, de Maine —lo he mencionado antes—, y tengo mujer e hijos extremeños. Pero lo que soy es español, y además a mí lo que me daría vergüenza, cuando volviera a cualquiera de esos sitios —el de mis padres, el de mis hijos o el de mis amigos—, sería ser socialista. Yo no me he metido con los catalanes —como usted ha dicho, falseando mis palabras, que están grabadas—, yo he criticado a los «istas», a los socialistas y a los independentistas, y cómo ustedes se hacen agua cuando asistimos a obscenos ofrecimientos de 2000 millones de euros. Cuando usted vuelva a Badajoz y cuando cualquier socialista vuelva a su tierra, digan ustedes «ista» y les reproducirán la frase del ministro: «¡Si les voy a dar 2000 millones!». Se vuelven un estado líquido con oferta de la liquidez de todos los españoles.

A lo que hemos venido aquí es a que esta cosita pequeña funcione. En realidad, los datos que nosotros necesitamos significan realmente el verdadero impacto. Además, quiero contestar también al compañero Garaulet, de Ciudadanos. Yo no he criticado la existencia de los sindicatos; he criticado la existencia de estos sindicatos horizontales —ya que estamos en citas, en lugar de los verticales tenemos los sindicatos horizontales— regados de millones. Sin embargo, el señor ministro nos viene a decir que después de que nos hemos gastado todos los españoles un montón de dinero en los sindicatos, encima son malos, que no hacen bien su trabajo, que ni siquiera hacen bien una huelga. La única huelga buena —volvemos a los «istas»—: la identitaria. Así que haga usted, por lo menos, señor ministro, que los sindicatos hagan su trabajo bien, que hagan bien la huelga, por lo menos que tengan una cierta efectividad o consigan algo, porque lo que nos ha venido a decir es que nos hemos gastado un montón de dinero entre ministerio y sindicatos y el problema no queda resuelto, y además no queda resuelto porque —hablaba antes de una novela un poquito erótica: cójanse una habitación y soluciónenlo, si es que tienen que solucionarlo— el problema es que no tenemos Gobierno. Repito, están en ese estado de que ni

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 33

gobiernan ni dejan de gobernar. Esto se está convirtiendo en una situación parlamentaria de Faemino y Cansado: no era yo, era otro señor.

En resumen, datos. Nos gustaría saber el dato que yo le pedía —quizás no me haya expresado yo bien y, entonces, es culpa mía—, si realmente está medido el impacto de esta huelga más allá del impacto directo sobre la persona que iba a coger el avión. ¿Está medido el impacto sobre la imagen de ciudades como Barcelona? Es que ahora ya uno, aunque sea viceministro de un país o vicepresidente, creo que era de Corea, no sabe si va a llegar y si va a volver.

Dice usted que somos nosotros los que hacemos daño a España por criticar. No, señor ministro, lo que hace daño a España es no tener una visión, un proyecto y no darnos los datos —cuando pueda, por favor— de cuál es su proyecto para España en términos de infraestructuras ferroviarias, aéreas y, ya que estamos, marítimas. Sobre todo, dejen de entregarse ustedes a ponerse líquidos cuando los «istas» hablan con los «istas». Que este señor cuando vuelva a Badajoz o cada socialista a su tierra en lugar de repartir carnés puedan hacerlo con orgullo diciendo: estamos haciendo un proyecto de España de infraestructuras para que todos los españoles sean iguales, que lo dice la Constitución. Ahí están los padres de la Constitución que nos lo dijeron (**señala los retratos de los siete padres de la Constitución**), y es lo que tenemos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sánchez.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, el señor Mayoral Perales tiene la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor ministro, por las respuestas. La preocupación por la mejora de los servicios públicos la comparto, así como algunas cosas más, pero nuestro grupo no puede compartir que las liberalizaciones optimicen el empleo de los servicios públicos; no ocurre eso, en general, sino justamente lo contrario: salen más caros, son peores y las condiciones de la gente que trabaja son peores. Sí es cierto que hay cuatro listos que se lo van a llevar más crudo, algo que suele ocurrir en todas las privatizaciones o lo que se viene a denominar procesos de liberalización. La gente que trabaja cuando se habla de procesos de liberalización se tiene que echar la mano a la cartera porque vienen los malos.

Nosotros creemos que hay dos cuestiones. En primer lugar, no entendemos por qué no se han hecho las salvedades como las que hizo Francia para garantizar el servicio público frente a este proceso de entrada de empresas privadas a la prestación del servicio. En segundo lugar, nosotros creemos que Europa es un lugar donde estamos y donde hay que ir a demostrar una posición de país para defender cuál es la concepción que nosotros tenemos de los servicios públicos. Obviamente, habrá que discutir con el resto de los socios porque, desgraciadamente, la Unión Europea ha entrado en una deriva integrista neoliberal en muchos temas que ha puesto en cuestión, incluso, el propio proyecto europeo. El thatcherismo no solamente ha significado la apertura del *brexít* y la marcha del Reino Unido hacia los Estados Unidos en ese nuevo pacto geopolítico, sino que ha tocado servicios públicos y ha socavado elementos centrales que permitían la articulación democrática en Europa poniendo en cuestión elementos clave del proceso de construcción europea, que tenga a la gente dentro y no solamente a las transnacionales. Yo creo que esa reflexión hay que hacerla. Nosotros somos conscientes de que no son medidas que se vayan a tomar de un momento para otro, pero para poder hacerlo hay que empezar a andar y a dar pasos. Hay que abrir esa reflexión y poner en cuestión que, si realmente se quiere plantear un proyecto de país y un proyecto de Europa, hay que tener un modelo alternativo al thatcherismo, que es lo que nos viene a plantear esta nueva reedición de lo que ya es muy viejo, es ineficiente, no funciona y lo que supone, además, es degradar las condiciones de trabajo de la gente.

No he hablado solo de las huelgas, también he hablado de las demandas judiciales en el cumplimiento del convenio. Es decir, la situación es un poco más compleja. Nosotros estamos muy preocupados también con las condiciones que se van a poner en las renovaciones de los contratos de servicios de Ferrovial de personal a bordo, que se renuevan en 2019, con cuáles van a ser las exigencias en calidad en las condiciones de trabajo. Creemos que eso tiene que ir en los pliegos, tiene que ser una prioridad. Que la gente que trabaja tenga buenas condiciones, garantiza que haya un buen servicio. Por eso, creemos que tiene que haber un compromiso social en ese sentido, mientras vamos trabajando en los procesos de internalización, que es a lo que hay que ir a un nivel estratégico, no táctico. Debemos empezar a hablar de esa serie de cuestiones.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 34

Igualmente, ¿qué vamos a hacer con ese contrato del servicio de seguridad del aeropuerto de El Prat de Barcelona? ¿Cuáles son las condiciones sociales que se van a empezar a exigir en las subcontratas? Creemos que ese es un elemento clave para garantizar las buenas condiciones en el servicio, amén de la necesidad de ser capaces de cubrir las necesidades de prestación del servicio para garantizar que, obviamente, con esos montantes, sea posible que haya personal suficiente para que la gente pueda realizar el trabajo en buenas condiciones laborales.

En definitiva, nosotros creemos que las cuestiones de las que estamos hablando son cuestiones clave en torno a los servicios públicos. Nos parece que en un momento como este, el hecho de que los trabajadores de tierra de Iberia estén poniendo encima de la mesa sus problemas sobre las condiciones laborales, nos debe hacer reflexionar sobre una cuestión no solamente coyuntural como puede ser ese paro y esa mejora de las condiciones concretas de la gente que trabaja, porque cuando existe un 50% de temporalidad lo que hay ahí es un nido de fraude —a los ojos de cualquier gestor público, uno tiene que saber responder a las evidencias—, sino también nos debe hacer reflexionar nuevamente a nivel estratégico, a nivel de modelo de país: ¿nos haría falta tener o no una aerolínea de bandera?, ¿sería útil para nuestro país? Eso es hacer país, porque lo que han estado haciendo hasta ahora aquellos que les gusta involucrarse en las banderas es involucrarse en ellas para poder vender nuestro país a mejor precio y terminar llamando a España marca en vez de país y no ser capaces de reconocernos como somos. Ahí podemos encontrarnos pero, junto con la coyuntura, es necesario que hagamos unas reflexiones estratégicas. Frente a la ausencia de un proyecto de país por parte de las élites extractivas, desde lo político es necesario articular los intereses de las mayorías sociales de este país, que están en coincidencia con la defensa de los servicios públicos y, al mismo tiempo, la defensa de los servicios públicos coincide con la de mejora de las condiciones de trabajo y la lucha contra la precariedad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mayoral.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor Garaulet Rodríguez.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, lo que yo quería decir es que había que conciliar los dos derechos y usted luego lo ha especificado. Del mismo modo le pido que también usted concilie su vida laboral y familiar porque si el ministro no concilia y trabaja diecinueve o veinte horas, y queremos que haya conciliación laboral y familiar de todos los españoles, qué imagen vamos a dar a la sociedad. **(Risas)**. Sí, sí, derechos me pide, pero luego no lo hace. Se lo aconsejo desde un punto de vista de salud.

Volvamos al tema. Nosotros vemos que cuando un problema se va repitiendo año tras año debe haber un problema en origen y tenemos que revisarlo. Cuando existe un problema se levanta una especie de bandera porque hay una ineficiencia, tal como acaba de decir el señor Mayoral, que se ha ido. Dentro de los pliegos de condiciones, a los que el señor Ramos se refería diciendo que se ha subido de un millón a un 1 800 000, ¿debemos de incluir ya también cláusulas desde el punto de vista de salvaguarda laboral y social para que esas empresas que hacen ese servicio puedan hacerlo de forma adecuada, sin tener que estar minorando o rebajando los derechos laborales de sus trabajadores para que les sean rentables los costes laborales? A lo mejor habría que pensar en eso, en una nueva forma de contratación; ahí lo dejo. No quiero decir que se esté haciendo mal o que sea una forma ilegal pero, a lo mejor, deberíamos meter cláusulas de responsabilidad social corporativa para que estas empresas den un servicio público en condiciones también desde el punto de vista laboral y que la gente que está trabajando en ellas lo haga de forma adecuada. Eso es lo que le trasladamos desde Ciudadanos.

Por eso es importante incluir y revisar si existe una problemática ahí. A lo mejor no es 1 800 000 sino 2 200 000, pero sí que debe haber una inversión para mejorar la calidad del servicio, así como las calidades laborales de nuestros compañeros. Quienes trabajan allí son personas que quieren hacer su trabajo de forma adecuada y correcta, y por hacer ese trabajo quieren tener los rendimientos económicos, laborales y sociales a los que tienen derecho, lisa y llanamente. ¡Es que todos los años tenemos el mismo problema! Y, efectivamente, esto afecta a muchos ciudadanos de los que también tenemos que estar pendientes porque son los que nos votan. Por tanto, no estoy diciendo que se haga mal o se deje de hacer, sino que abordemos este problema y que lo hagamos, señor ministro, entre todos. Efectivamente, hay que hacer un pacto nacional de infraestructuras, por supuesto que sí, así como sacar muchos de estos temas del ámbito político porque son asuntos que afectan directamente a los ciudadanos y hay que quitarles el sesgo político. Ahí le doy la razón, hay que quitar el sesgo político.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 35

Ya me gustaría tener los índices de ejecución del presupuesto que tienen Cataluña en la Región de Murcia. Por cierto, hago un inciso para lamentar desde nuestro grupo parlamentario el fallecimiento de las dos víctimas de las inundaciones que están teniendo lugar en el sureste español. Traslado mi apoyo a todos los damnificados y a las familias de estas personas que se están viendo afectadas por estas inundaciones. Le vuelvo a decir que nosotros tenemos que dar soluciones, pero la ejecución en mi tierra no llega al veintitantos por ciento. Me parece muy bien que ustedes exijan su parte del pastel, pero esto es una nación y todos somos un país. Existe una problemática y por eso necesitamos una oficina nacional de evaluación que establezca las prioridades, que vea no solo cuál es el impacto económico, sino que tenga en cuenta también el impacto social y los beneficios sociales y que priorice cuáles son las infraestructuras. En todo eso estamos de acuerdo.

También le diría una cosa, la Generalitat con el Mobile corrió para que no hubiera huelga. Pero, claro, ya en verano, como eso era una cosa española y nos podía servir para pedir que el gestor pasase a ser de la Generalitat, pues corremos menos. Todo el mundo tiene que poner su parte. Está muy bien que se haga en lo que afecta directamente a la Generalitat, pero como este es un problema español no lo vamos a hacer, vamos a mediar menos. No, hay que trabajar todos juntos y eso es así.

Le voy a decir una última cosa, señor Ramos. Yo siempre he estado con el mismo discurso, pero a mí me gustaba más su discurso cuando estaba en la oposición que cuando está ahora en el Gobierno. Me gustaba más su iniciativa cuando estaba en la oposición, su forma de tratar los temas y su forma de encarar las iniciativas, que ahora dando vaselina al Gobierno. **(Risas)**. Sinceramente, señor Ramos, me gustaba más antes que ahora. Esperemos que en las próximas elecciones, que vienen ya, vuelva usted a estar en la oposición.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, permítame darle un consejo: no se tome tan mal mis palabras. Sobre todo, porque si cumple su deseo de que la legislatura sea larga, tendremos que tener muchos debates y no es conveniente que desde el primer momento tengamos estos encontronazos. ¿Verdad, señor Ábalos? Y con el debido respeto, señor Ábalos, usted no es precisamente un ejemplo en el tono, en la actitud y en el estilo parlamentario; al menos, no es el espejo en el que este diputado se va a mirar, se lo aseguro.

Le preguntaría que cuándo ha escuchado usted la descalificación en mis palabras porque, desde mi punto de vista, no ha habido ninguna descalificación. Lo que sí le pido es que abandone, por favor, ese estilo paternalista y hasta hiriente del que ha hecho gala en su respuesta porque, además, ha hecho una cosa que para mí tiene cierta gravedad, que es insinuar la falta de educación por mi parte y eso no está bien, señor Ábalos. Lo único que yo pretendía decirle en mi primera intervención es que las cosas no se solucionan solas. Señor Ábalos, las cosas no se solucionan solas. Con la inacción y con la derivación de responsabilidades no se ataja ni se solventa un problema. Eso es precisamente lo que ha pasado con el aeropuerto de El Prat y con el paro de Renfe: inacción y derivación de responsabilidad. Así mismo, no pasa nada, señor ministro. Por cierto, ya que le gusta tanto hablar de la herencia recibida y en su segunda intervención ha hecho un prolijo análisis de la herencia recibida, no se olvide y asuma que está gobernando con los Presupuestos Generales del Estado del Partido Popular, que no los redactó el Partido Socialista, que se los dejó el Partido Popular en el Gobierno. No se olvide de ese pequeño detalle porque, claro, usted presume de actuaciones que son con cargo a esos Presupuestos Generales del Estado hoy prorrogados.

Si usted quiere hablar de herencia recibida, ya que usted tiene tan alta trayectoria parlamentaria, se acordará de lo que pasó en 2011 cuando el Partido Popular asumió el Gobierno de la nación, cuando asumió la responsabilidad de gobernar y gestionar el Ministerio de Fomento, donde había graves desequilibrios económicos y financieros, donde había una deuda financiera de las empresas del Grupo Fomento de más de 42000 millones de euros. Recordará usted también las pérdidas en la cuenta de resultados de las empresas del grupo de más de 670 millones de euros. Señor Ábalos, la herencia es todo, y nosotros también tuvimos que asumir una herencia y corregir todos esos desequilibrios a lo largo de la X Legislatura.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 36

Señor ministro, para terminar, no se moleste, pero creo que España y los españoles necesitan un ministro de Fomento a jornada completa. Sin embargo, usted —y esa es la reflexión que he querido manifestar en esta Comisión— se dedica a otras cuestiones como actividad principal. No seré yo, señor Ábalos, quien descalifique la actividad política, faltaría más. Yo soy absolutamente respetuoso con la actividad política, absolutamente respetuoso con todo aquel que se dedica a la política, sea cual sea la formación política en que la ejerza. Por supuesto, respeto la actividad política y la reivindico, pero también le reivindico, señor Ábalos —no sé si las veinte horas que ha dicho antes, porque coincido con el portavoz de Ciudadanos que no es bueno ni para la salud—, que haya un ministro de Fomento a jornada completa por el bien de España y su futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Lorite.

Por último, y para cerrar este turno, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Yo solo voy a hacer unas reflexiones porque, además, como las pullas las he tirado al principio en la primera intervención, estas me las voy a ahorrar. Voy a volver a Cáceres y no a Badajoz, porque soy diputado por Cáceres, vivo en Cáceres y soy de Cáceres. Es cierto que yo sí me siento orgulloso de mi «ista», del de socialista, y le voy a explicar el porqué. Hay otros «istas», además de nacionalistas o socialistas, que no ha nombrado y que seguramente le suenen, pero no voy a entrar en ello.

En esta Comisión nos tenemos que hacer una reflexión, que además creo que es una reflexión para esta legislatura, si empieza a andar, que es en qué términos ponemos el debate de las infraestructuras. Hay dos formas de hacerlo: podemos hacerlo pensando en territorios que es lo que siempre hemos hecho —me incluyo porque es lo que siempre hemos hecho todos—, y al final acabar enfrentándonos unos territorios con otros, o bien, podemos hacerlo en términos de ciudadanos. ¿Qué diferencia hay? Que cuando se hace en términos de ciudadanos lo que tenemos que buscar es la igualdad de oportunidades en cuanto a movilidad de todos los ciudadanos, independientemente del territorio donde vivan. ¿Qué ocurre? Que en esta Comisión se da mucho el debate territorial, si se ha invertido más o si se ha invertido menos, o si en mi territorio se ha invertido lo que se debía invertir. Pero no nos ponemos a pensar si conseguimos con ello conectar de forma razonable a los ciudadanos o no. Yo sí vuelvo a Extremadura orgulloso, y me voy a ir al tema territorial. Cuando nos hemos puesto a comprobar cuáles son las cifras de inversión en alta velocidad en Extremadura, hemos visto que en licitación, en un año del Partido Socialista, se han invertido 714 millones, que es lo mismo que invirtió el Partido Popular en seis años y medio.

Y vuelvo al debate de territorios, aunque comparto que hay que cambiar la dinámica. En ese sentido sí me siento orgulloso y voy a ir a mi tierra esta tarde muy orgulloso de lo que se ha invertido en infraestructuras en Extremadura. Pero, además, le voy a decir una cosa. Uno es español y demuestra ser más español cuando se siente orgulloso porque se invierte en Extremadura y se invierte en Cataluña. En esos dos territorios durante la última legislatura del Partido Popular había un agravio comparativo, se invertía menos y las infraestructuras estaban deterioradas. Me alegro de la inversión en Cataluña que ha hecho el Gobierno socialista y también de la que hace en Extremadura.

Termino con otra reflexión que creo que nos tenemos que hacer en esta Comisión —la han comentado antes dos portavoces— sobre los contratos que sacan las empresas públicas o las contrata. Tenemos que buscar la forma de garantizar las condiciones laborales, evitar que en una parte se conviertan en subasta. Durante la época del Partido Popular las contrata de algunas empresas públicas eran una pura subasta económica, en la que al final se iba a una precariedad laboral que no nos podemos permitir ninguno. Creo que tenemos que hacer una reflexión; por lo menos ya estamos aquí tres de acuerdo: Ciudadanos la ha planteado, Podemos y el PSOE. Tenemos que buscar la forma de cómo se plantean los contratos públicos para que se puedan garantizar las condiciones laborales y no solo las condiciones económicas, que también se tienen que garantizar. Yo, como digo, termino mi intervención. Esta Comisión tiene que servir para algo más que para tirarnos pullas, aunque está bien y nos divertimos, así hacemos un «barrachina», pero creo que tenemos que buscar la forma de abrir algunos debates que son interesantes, como garantizar la movilidad de todos los ciudadanos independientemente de donde vivan y olvidarnos del debate territorial, así como conseguir que las relaciones laborales en el tema del transporte nos lleven a una situación de equilibrio y que los trabajadores no sufran.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 37

Muchas gracias por la intervención de los demás grupos. Creo que poco a poco vamos entendiéndonos en algunos temas. Esperemos que en la legislatura podamos llegar a acuerdos que son importantes para todos, evitando el debate partidista, territorial y de otras cosas que no les interesan a los ciudadanos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.

Por último, para cerrar la sesión, en turno de conclusión, el señor ministro en funciones.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES** (Ábalos Meco): Quiero también expresar aquí mi pésame a los familiares y amigos de las dos personas fallecidas en Albacete, cuyo vehículo ha sido arrastrado por el agua.

Voy a invertir el orden esta vez. El señor Miquel i Valentí se ha ido. De todas formas, el señor Gómez del Moral también ha insistido en alguna de las cuestiones, cuando decía que no votaron afirmativamente el presupuesto porque no tenían garantías de que se cumpliera el presupuesto. Así no hay forma de votar nunca nada. Digo yo que será más fácil votar, como decía antes, un proyecto de ley que no un acuerdo político. Este compromete más, insisto. Pero por esa regla de tres, evidentemente, nunca diríamos que sí a nada. De todas formas, estamos trabajando —se lo adelanto, ya lo comunicaremos— en un plan de *rodalies* con la Generalitat, con la inversión que usted está planteando. Yo creo que va a ser muy interesante. Es un adelanto, simplemente.

El señor Gómez del Moral me ha planteado el tema de la puntualidad, ahora me referiré a él, así como también el señor Valentí. Un matiz: lo de huelga identitaria no le gusta, pero fue una huelga política. Fue una huelga política, no fue laboral. Por eso he hecho la diferencia. No fue por razones laborales, fue una huelga con motivación política.

Por la circunstancia de la comparación de lo que he hablado de la eficiencia del aeropuerto no me refería al personal. He dicho que tiene instalaciones más eficientes y esto tiene que ver con las dimensiones, con la superficie. El perímetro del aeropuerto de Madrid es de 46 kilómetros, tiene cuatro terminales; el aeropuerto de Barcelona tiene un perímetro de 12 kilómetros, dos terminales. Esto es lo que tenía que ver con la eficiencia, la funcionalidad y, efectivamente, esa superficie también hace que haya más personal para atender todo esto. En Madrid también hay más pasajeros de conexión, lo que también implica la necesidad de más filtros de seguridad. El número de controles de seguridad de pasajeros en Madrid es de 19 para 5 terminales; en Barcelona, 11 para 2 terminales.

En cuanto al plan de Rodalies de 2008, me está usted reclamando datos de ejecución de 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016, los años que ha citado. Yo puedo ser tremendamente solidario con los anteriores, pero no llego a tanto como para dar respuesta a esto. Y aprovecho ya para dar un dato al portavoz del Partido Popular: ¿Sabían ustedes que en seis años dejaron de invertir 12460 millones de euros, lo equivalente a toda la inversión de un presupuesto? Esa es la realidad con la que nos encontramos. También, dicho sea de paso, nos encontramos con un presupuesto de 2018 que no es nuestro. Y cuando hemos querido hacer uno nuestro, nos lo han tirado ustedes para atrás. ¡Qué lo vamos a hacer! Por eso, tenemos que gobernar con lo que tenemos. Y cuando nos piden cosas, tenemos que limitarnos a lo que tenemos.

También quiero decirle otra cosa al portavoz de Ciudadanos, que es de Murcia. El día que quiera traemos lo que este Gobierno ha invertido en Murcia, porque igual no le dice nada Cataluña. **(El señor Garaulet Rodríguez: La ejecución)**. No, no, todo lo que se ha destinado e, incluso, invertido; lo licitado e invertido. Se va a llevar una gran sorpresa, porque se pone a la cabeza de España. **(El señor Garaulet Rodríguez: Viene de atrás)**. No, no, de atrás, no; en el tiempo en el que yo estoy de ministro. Yo no tengo nada que decir de los demás. **(El señor Garaulet Rodríguez: Está hecho. Ejecutar unas obras previstas desde hace cinco años)**. No, no, es que le voy a dar la cifra, y así no se le ocurrirá ninguna muestra de agravio con este Gobierno; yo no hablo de otros. De otros que respondan otros; ya tuvieron ocasión. Yo le digo con este Gobierno; se va a sorprender. **(El señor Garaulet Rodríguez: ¿Sí? Eso espero)**. Seguro. Lo que no sé es cómo tendremos que explicarlo a los demás. Pero a usted le va a gustar.

Igual pasa con Extremadura. Hemos hecho un esfuerzo muy importante; y en términos de inversión por habitante, muchísimo más importante. Pero, bueno, esto también es por tener una política nacional, y unas veces les toca a unos... No lo digo simplemente porque me parezca mal —no, porque lo he hecho yo—, sino porque esto va así: unas veces hay que invertir mucho en un sitio y otras veces en otros. **(El señor Sánchez del Real: Siempre son los mismos)**. Yo recuerdo que en mi tierra se invirtió mucho para que tuviéramos alta velocidad. Ahora lo estamos haciendo para Galicia y para otros territorios, porque esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 25

12 de septiembre de 2019

Pág. 38

es una política de vertebración y de solidaridad. Ahora bien, sí es verdad que cuando se insiste mucho en algún sitio es normal que los demás se quejen. **(El señor Sánchez del Real: ¡Ah, ahí está!).** Ahí está, pues, el hecho de tener una política nacional que cohesione, vertebre y distribuya lo más adecuadamente posible.

Le agradezco los consejos de conciliación familiar; seguramente, en mi familia se lo van a agradecer mucho. Pero si hiciera lo contrario, me criticarían más; si me fuera de vacaciones, me criticarían más. Esto es como todo: uno se puede ir tranquilamente y no pasa nada, desaparecer mes y medio y estar pensando en el país; otro se va una semana y es un impresentable. ¿Cuál es la diferencia? El nombre del señor o de la señora. **(Risas.—Aplausos).** Por tanto, les agradezco mucho lo de la conciliación, pero ya sé que hay veces que, haga lo que haga, me van a tratar igual.

Por ceñirme a temas más concretos, además de lo que les he dicho sobre las dimensiones que a veces justifican un personal distinto en un aeropuerto que en otro —no es por mala intención, sino, simplemente, por atender a la realidad—, quisiera darles algunos datos sobre puntualidad, porque es muy fácil instalar discursos negativos, que, realmente, cuando tienes los datos, no se compadecen. Yo sé que los datos son los datos, pero la percepción es la realidad, y, por tanto, como esto es así, hay mucha insistencia en trabajar sobre la percepción. Si hablamos todos los días de que esto va mal, todo es impuntual, se cancelan vuelos, pero no damos un solo dato; esto, que además es fácil de asimilar, no como aquello de qué bien funciona, qué puntual —esto no vende, lo que vende es lo otro, la queja—, al final se va estableciendo una percepción negativa. Pero los datos que tenemos no nos dicen justamente eso. Es decir, acerca de la puntualidad, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat los datos estadísticos muestran lo contrario. Y esto es fruto del esfuerzo conjunto de todos los actores en la implantación de un programa que se llama BCN a punt. Lo pusimos en marcha este verano, precisamente porque el verano pasado este Gobierno se estrenaba y se encontró con muchos problemas de gestión —el año pasado hubo bastantes problemas, muchos—. Y los datos que nos dan julio y agosto es que la puntualidad ha mejorado notablemente: 8 puntos porcentuales en julio y 9,5 puntos en agosto en la cota 15 con respecto a 2018, o sea, el plan ha funcionado. Ha habido un menor número de cancelaciones: el promedio de cancelaciones diarias ha pasado de veinticuatro en 2018 a nueve en 2019 y ha habido una reducción importante de las demoras. Y estas mejoras son especialmente relevantes si se toma en consideración que el aeropuerto ha atendido en estos dos meses de verano a casi medio millón de pasajeros más que el año pasado, es decir, ha mejorado la puntualidad teniendo mayor movimiento de pasajeros. En definitiva, creo que los datos del plan avalan la bondad del mismo y, por tanto, no es cierto que estemos peor; todo lo contrario, estamos mejor.

El señor Miquel también ha hablado de que el modelo de AENA no es el que se está desarrollando, sino más bien lo contrario. La información que tengo es justamente la contraria, que es el modelo por el que también va el europeo, que está evolucionando hacia grandes operadores, como Aéroports de Paris, Schiphol o Fraport, sociedades de capital mixto público-privado, aunque este es otro tema de debate.

Al portavoz del PP solo le digo, ya que al final parece que todo esto es menor, que lo importante es mi vida, que no se preocupe, que ya me apaño, que puedo con todo. **(Risas).** Y sé que le molesta, porque, si no, no le preocuparía eso. No le molesta si esto funciona más o menos, porque aquí le he dejado bien claro que he hablado más que de los temas que usted ha sido capaz de exponer. Lo que les molesta es que soy secretario de Organización del Partido Socialista Obrero Español. **(Risas).** Eso es lo que les molesta. En cambio, la señora Cospedal podía con todo: con la defensa nacional, con llevar el partido y con hacer la vida imposible a la vicepresidenta del Gobierno. **(Risas.—Aplausos).** Podía con todo. Pero para eso hay que ser del Partido Popular, y yo, lamentablemente, soy socialista y llego adonde llego. Pero veo que les molesta, porque a otros no les dicen lo del tiempo completo. En todo caso —estoy convencido—, nos vamos a llevar bien. **(Risas).**

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor ministro. Ha sido un placer. Esperamos verle pronto por aquí nuevamente.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.**