



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 225

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 10

celebrada el martes 26 de noviembre de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo (Núñez Quintanilla), para explicar el contenido del Proyecto de ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, así como del Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000341)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO (NÚÑEZ QUINTANILLA), PARA EXPLICAR EL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICAN LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA, Y LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA, ASÍ COMO DEL PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, DE 5 DE SEPTIEMBRE, Y DE LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000341).

La señora **PRESIDENTA**: Se abre la sesión.

Muy buenos días.

Comenzamos con la celebración de la comparecencia del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, al que le quiero dar la bienvenida a esta comisión, para explicar el contenido del Proyecto de ley por el que se modifican la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, así como del Proyecto de ley de modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, y de la Ley 14/2014, de Navegación Marítima.

Si les parece, una vez que el señor Núñez Quintanilla termine su turno de palabra, se abrirá un turno de intervención con unos tiempos ya marcados: una primera intervención para los portavoces de ocho minutos y una réplica hasta los tres minutos. Sepan también que tienen a su disposición el servicio de traducción durante todo el transcurso de la sesión.

Sin más dilación, reiterando las gracias al señor secretario general, le paso la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchísimas gracias, presidenta.

Muy buenos días.

En primer lugar, me gustaría agradecer a la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso la oportunidad de poder presentar hoy aquí, al menos someramente, el contenido de estos dos proyectos legislativos de modificación de las leyes sobre Navegación Aérea y de Seguridad Aérea, por una parte, y de reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Ambas leyes son —no creo que les descubra nada— de una naturaleza eminentemente técnica. En muchas ocasiones, versan sobre cuestiones un tanto ajenas al devenir diario del común de los ciudadanos, pero créanme que las dos son importantes.

Estos dos proyectos legislativos se justifican por un conjunto de motivos comunes. El primero de ellos es la necesidad de actualización del marco normativo. La aprobación de la primera de las normas se produjo en el año 1960, lo que da buena muestra de la necesidad de adaptar algunos conceptos en la Ley sobre Navegación Aérea, simplemente por el tiempo que ha transcurrido desde su aprobación, máxime cuando su última actualización es —creo recordar— del año 2002. Y han pasado veintiún años desde la aprobación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, sobre Seguridad Aérea. Si bien no pueden parecer demasiados veintiún años, lo cierto es que durante este periodo se han visto no pocas modificaciones sustanciales en el ámbito aéreo, desde la extensión de la liberalización del mercado aéreo hasta la proliferación de drones, pequeñas aeronaves no tripuladas, y el paso del tiempo ha demostrado que algunos ajustes normativos requerían una cierta actualización.

Asimismo, si bien el proyecto de reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante trae causa de un real decreto legislativo aprobado en el año 2011, lo cierto es que el *corpus* principal de normas que regulan más específicamente lo que tiene que ver con la marina mercante permanece prácticamente sin modificación desde la aprobación inicial, en el año 1992, de la antigua Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante. Y es en esta parte principal, la que tiene que ver con la marina mercante, donde esta ley modifica más preceptos normativos.

Por último, la Ley de Navegación Marítima es la más reciente de las leyes que mencionamos hoy aquí, pues se aprobó en el año 2014. Tras diez años de vigencia de la ley, no se ha hecho una modificación sustancial de todos sus términos, pero es cierto que, tras estos diez años, algunos de los preceptos que en su momento se recogieron en la norma han quedado obsoletos y necesitan actualización. Esto nos ha motivado, aprovechando la oportunidad de este vehículo normativo, a incluir determinados mecanismos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 3

de racionalización en la gestión de las Administraciones públicas, tanto en el ámbito marítimo como aéreo. Asimismo, hay algunas necesidades de actualización normativa que traen causa de adaptación de nuestra normativa bien a la terminología o bien a preceptos aprobados por la Unión Europea que necesitan modificarse.

Querría proceder a un repaso, sin extenderme en todos los detalles, de los principales puntos que contiene el Proyecto de ley de modificación de la Ley sobre Navegación Aérea y de la Ley de Seguridad Aérea. Como les decía al principio, ni esta ni la modificación de la parte marítima abordan una revisión integral ni suponen un cambio sustancial o total del modelo de organización de la gobernanza aeronáutica o marítima en nuestro país, pero sí se necesitan modificaciones que se consideran, en algunos casos, inaplazables.

Estas dos leyes, tanto la Ley sobre Navegación Aérea como la Ley de Seguridad Aérea, en lo que tienen que ver con la actuación de la Administración aeronáutica y la gobernanza de la seguridad aérea en España, son las normas vertebrales. En esencia, aparte de esa actualización, lo que se persigue es un ejercicio de racionalización, de simplificación y de reforma para dotar también de mayor coherencia al régimen jurídico en aspectos de planificación de los aeropuertos de interés general, de transporte aéreo internacional o de operaciones de bajo riesgo y de procedimientos de obtención de autorizaciones, certificaciones, licencias y otras habilitaciones para el ejercicio de profesiones aeronáuticas.

Voy a entrar en las modificaciones que se contienen respecto a la Ley sobre Navegación Aérea, al menos en las más importantes. Se crea una única comisión medioambiental por cada aeropuerto de competencia estatal. Hasta ahora, en los distintos aeropuertos de interés general —les puedo poner el ejemplo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas— coexisten diversas comisiones con competencias en el ámbito medioambiental, bien en lo relativo a la afectación ambiental general o bien en lo relativo al ruido. Se trata de que, dado que, al final, estas comisiones tratan sobre una materia única, que es la afectación medioambiental de estos aeropuertos, todo el trabajo se centralice en una única comisión. Desde un punto de vista práctico, se ahorran órganos y trabajo y, desde un punto de vista de utilidad, no se llega al caso de tener pronunciamientos distintos en comisiones, lo que afectaría al mismo aeropuerto. Esta comisión mantiene un equilibrio entre la representación de los distintos actores institucionales en estas comisiones y sustituye a las múltiples comisiones que han venido existiendo hasta ahora.

También se integra el régimen de los planes directores y las servidumbres aeronáuticas, y la novedad más relevante es que se unifica el órgano competente para su adopción en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: hasta ahora, en función del tipo de instalación aeroportuaria, se pronunciaban distintos órganos dentro del ministerio sobre estos planes directores y de servidumbre y, ahora, se unifican en uno. De esta manera —y esto es importante—, tratamos de garantizar la coherencia entre la planificación que se hace en el aeropuerto, que es la que se da en el plan director y las servidumbres, para que el planeamiento territorial que hacen los municipios o las comunidades autónomas en torno a los espacios aeroportuarios se correspondan con las necesidades reales, efectivas y actualizadas de los aeropuertos, que no se impongan servidumbres más allá de las estrictamente necesarias.

Además, se incluyen modificaciones relacionadas con la posibilidad de hacer una excepción con determinados transportes aéreos, y dar así un régimen más flexible. Estos pueden los transportes de emergencia o los relacionados con el transporte privado de empresas, en la mayoría de los casos relacionados con la formación: escuela de aviación, trabajos técnicos, deportivos —aeroclubs, por ejemplo— y turismo. Estas modificaciones no tienen otro objetivo que facilitar el funcionamiento del sector rebajando un poco el conjunto de cargas administrativas que tienen que afrontar, y permitirles que crezcan.

Asimismo, esta modificación de la Ley sobre Navegación Aérea —les doy algunos ejemplos de modificaciones puntuales, pero que tienen su importancia— elimina la exigencia de que en la placa de la aeronave figure el nombre del propietario. Hasta ahora, en la matrícula de las aeronaves figura el nombre de la aerolínea propietaria, lo que hace que, cuando haya una venta o compra de una aeronave, esa placa tenga que modificarse para poner el nombre del nuevo comprador. Pero la matrícula no tiene por qué cambiar y, por tanto, esta cuestión es simplemente para facilitar el tráfico comercial de aeronaves y ahorrar un trámite que entendemos que no aporta más que la mera inscripción del nombre del propietario en la matrícula, cuando ese es un dato que consta en los registros de aeronaves y no tiene mayor interés.

También esta norma aclara expresamente la condición del personal aeronáutico de los pilotos a distancia de UAS, de aeronaves no tripuladas, de drones, y del personal de apoyo a la operación. Este personal, que tiene la denominación de personal aeronáutico, se ve sometido en función de la ley a un determinado conjunto de normas que rigen su actividad. En lo que atañe a los pilotos de drones, tiene que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 4

aplicarse el mismo conjunto de preceptos. Les pongo un ejemplo un poco tonto: uno no puede ejercer de comandante de una aeronave si ha bebido y, por tanto, lo mismo debe ser aplicable a un piloto de una aeronave no tripulada.

Asimismo, esta norma también agiliza la notificación del hallazgo de una aeronave abandonada o el de sus restos al propietario eliminando el requisito de publicación en el *BOE* en tres fechas —hasta ahora, era lo que recogía el texto de 1960— durante los tres meses siguientes al hallazgo. Se facilitan, así, los trámites para deshacerse de los restos que se hayan encontrado abandonados de una aeronave que caiga en un terreno. Al eliminar esta obligación de publicación durante los tres meses en el *Boletín Oficial del Estado* se simplifica este régimen.

Se adecúa el régimen aplicable a la navegación aérea militar estableciendo una serie de excepciones que lo que buscan es facilitar nuevos desarrollos tecnológicos de la industria militar. Esto es una demanda que en su día se nos transmitió respecto del texto de 1960: aquellos desarrollos tecnológicos que tengan implicaciones en el ámbito de la navegación aérea y que vengan de la industria militar se desarrollen sin el corsé que muchas veces aplica la legislación civil. Además, actualiza el régimen del tráfico aéreo y deroga los preceptos que no tienen sentido hoy en día. Les ponía un ejemplo antes a los miembros de la Mesa de las numerosas referencias que se hacen en el texto de 1960 al extinto Ministerio del Aire, que dejó de existir en el año 1977, creo, más o menos en la fecha en la que nací yo, que ya tengo unos años. No tiene sentido que estas cuestiones se recojan en una norma que todavía está en vigor. Este es un ejemplo también de derogación de determinados preceptos obsoletos en la norma. Les pongo otro ejemplo: la designación por parte del, creo recordar, jefe del Estado Mayor del Aire de los directores o jefes de los aeropuertos. Se recoge una provisión que hoy en día carece de sentido, toda vez que los aeropuertos están integrados en la red de aeropuertos de AENA y su régimen de designación de directores está especificado y es ajeno al de la Ley de Navegación Aérea.

En lo relativo a la modificación de la Ley de Seguridad Aérea, les voy a poner un ejemplo de algunas de las cuestiones que se abordan. Modifica el procedimiento aplicable para la verificación del cumplimiento de los requisitos exigidos para obtener licencias, certificados o autorizaciones. Básicamente, reduce los requisitos y los plazos. Aunque podemos estar pensando en grandes aerolíneas y en grandes aeropuertos, el sector tiene una nutrida representación empresarial de pequeñas empresas de trabajos aéreos: extinción de incendios, emergencias, entes públicos que hacen uso de servicios aéreos —sin ir más lejos, Salvamento Marítimo— por medio de los helicópteros de rescate y, también, la aviación comercial de pasajeros o de carga. Todo ese personal que va a bordo, todas esas aeronaves y todos esos intervinientes van certificados, tienen sus licencias y tienen sus autorizaciones. Reducir los plazos y los requisitos en la medida en la que sea posible es lo que hace esta modificación de la Ley de Seguridad Aérea. Creemos que, en tanto no afecta a cuestiones de seguridad, es una buena medida y va a facilitar la existencia y el desarrollo del sector.

Asimismo, la Ley de Seguridad Aérea aclara que no todas las actividades y operaciones aeronáuticas requieren autorización y solo excepcionalmente, en relación con algunos servicios, modifica y actualiza el régimen de infracciones y sanciones, establece determinados criterios de proporcionalidad que hasta ahora no se daban, fijando, por ejemplo, la gradación de la sanción para el caso de transporte de mercancías peligrosas en función de la peligrosidad de la propia mercancía, y no fijando, de inicio, la sanción como grave o muy grave por el tipo de incumplimiento. Esto, por así decirlo, da un poco de tranquilidad al posible infractor porque el régimen que se le va a aplicar es más proporcional. Además, esto es muy importante, porque introduce un régimen de infracciones similar al que se contempla para el sector aeronáutico general en lo relativo a la utilización de aeronaves no tripuladas. Al aplicar el régimen general a las aeronaves no tripuladas te puedes encontrar con que el régimen sancionador general de la norma no está pensado para las especificidades de este tipo de drones. Por tanto, lo que se hace es establecer un régimen *ad hoc* para este tipo de situaciones.

En resumen, y por no extenderme mucho, les diría que las medidas conducen, entre otras cosas, a un uso más eficaz y más eficiente de los recursos públicos, lo que redundará en un mejor comportamiento de la actividad administrativa y, por lo tanto, en un mejor servicio a la ciudadanía. Además, se establecen medidas de flexibilización que creemos que van a permitir el impulso del sector aéreo en España.

Voy a pasar a la parte marítima, si no les importa, porque vamos un poco ajustados de tiempo. Voy a hablar del Proyecto de ley de reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima. De nuevo, no se altera —creo que puedo referirme a mis palabras anteriores— el régimen sustancial de funcionamiento de la Administración Marítima Española ni

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 5

el régimen general del comercio marítimo o de la navegación marítima recogido en la Ley de Navegación Marítima, pues este proyecto de modificación lo que busca es establecer determinados ajustes normativos, cuya adopción se ha mostrado conveniente bien por el paso del tiempo, bien por las condiciones actuales.

Se regulan determinadas competencias de la Administración Marítima ante situaciones de crisis, porque los tiempos convulsos que nos han tocado vivir nos han llevado a la conclusión de que hay necesidad de abordar un conjunto de competencias de manera más ajustada a la realidad actual. Les pongo algunos ejemplos. Al inicio de la pandemia del COVID-19 no teníamos una competencia expresa recogida en la Ley de Puertos para poner algún tipo de restricción al acceso a nuestros puertos de barcos que procedieran de zonas en las que se sospechaba que el índice de contagios de COVID-19 era alto. La Ley de Puertos del Estado y Marítima Mercante no recoge, entre los preceptos originales señalados respecto a la contaminación marítima, la contaminación atmosférica por los gases emitidos de motores procedentes de los buques, un requisito que la Unión Europea y la normativa proveniente de la Organización Marítima Internacional nos obligan a controlar y a certificar y, en su caso, a multar. En el año 1992 nadie pensó en la ciberseguridad en los buques o en riesgos geopolíticos que hiciesen necesario —se lo dice un servidor, que es el que las ha firmado— las detenciones de yates de oligarcas rusos. Todo este tipo de cuestiones necesitan ser recogidas en el conjunto de competencias de la Administración marítima española.

Otras modificaciones atienden a realidades que no se daban hace treinta y dos años y que ahora sí, al igual que en el ámbito aéreo. Proliferan las pequeñas embarcaciones no tripuladas, los proyectos innovadores o de aparataje marítimo de todo tipo, que en su momento no contempló la ley original. Ahora se recogen en esta norma las condiciones de seguridad que deben cumplir, quién tiene que certificarlos o quién tiene que aprobarlos. Además, se actualiza el régimen de las tasas, porque tanto sus importes como las propias tipicidades de las tasas se han quedado desfasados, y el procedimiento sancionador en el ámbito de la marina mercante, principalmente en cuestiones relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio marino.

La actualización del régimen de registros y abanderamiento es otra de las principales modificaciones. La actual arquitectura normativa española consta de un registro ordinario establecido en nueve listas y un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en las islas Canarias. El paso del tiempo ha mostrado que la arquitectura institucional con la que se diseñaron ha quedado un poco obsoleta. Pretendemos modificar los registros dotándoles de mayor agilidad en la tramitación, reduciendo plazos, estableciendo procedimientos más ágiles. A su vez, queremos separar esa estructura de dos registros en varios más encaminados a distintas cuestiones. En primer lugar, queremos separar el registro de buques propiamente dicho del registro de empresas navieras, y por dos motivos: porque puede haber empresas navieras que no tengan buques y porque puede haber buques con empresas navieras que estén radicadas fuera de España, en territorio de la Unión Europea —eso lo prevé la propia normativa europea—.

Además, así facilitamos la gestión y su relación con otro registro también muy importante en el ámbito mercantil marítimo: el Registro de Bienes Muebles. Igualmente, se crea un registro especial de buques y embarcaciones de recreo, que se radica en las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla. Nace hueco en la ley, pero se concibe como un instrumento de desarrollo de la actividad relacionada con la náutica de recreo empresarial en estos dos territorios. Esta creación da respuesta, además, a una demanda expresa de las dos ciudades autónomas recogida en el grupo de trabajo que se constituye en estas Cortes para la mejora de las condiciones socioeconómicas de Ceuta y Melilla. Por último, se crea un Registro de buques y embarcaciones históricas y de sus reproducciones singulares. Esto también da respuesta a una demanda de las asociaciones y del sector cultural marítimo en España, que ha sentido en no pocas ocasiones que estaban desprovistos de un elemento registral que permitiese dar una adecuación a sus necesidades particulares. Un barco histórico no se puede registrar ni en su registro ni en sus normas específicas por las mismas normas que un barco moderno simplemente porque no cumple, y el primer paso es establecer ese registro especializado para esos barcos.

Asimismo, se crea un régimen especial relativo a la navegación de recreo. Es un sector que está creciendo en España. Si comparamos los números de actividad de nuestro sector de náutica de recreo con países de nuestro entorno —Francia o Italia, por citar los países más próximos—, creemos que hay margen de mejora, y creemos que ese margen de mejora pasa por mejorar el régimen normativo en el que se desarrolla el sector. Esta modificación aplica, entre otras cuestiones, a las normas de seguridad y protección del medio marino, en todas las embarcaciones de recreo cuyo propietario tenga residencia en España, con independencia de la bandera del barco. Si no, podríamos encontrarnos casos —como nos hemos encontrado— en los que propietarios residentes en España abanderan sus embarcaciones en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 6

otros países con una legislación mucho más laxa para no tener que cumplir con su parte relativa a la prevención de la contaminación y a velar por las condiciones de seguridad.

También se mejora el régimen de seguros de la náutica de recreo, y se incluye dentro de dicho régimen la recuperación de restos de naufragios, que se incluye dentro del seguro obligatorio de responsabilidad civil de las embarcaciones, o del seguro de accidentes cuando la embarcación sea objeto de arrendamiento náutico. Porque si no, al final, cuando hay un accidente, el encargado de deshacerse de la embarcación, de remover los restos —que tiene obligación legal de hacerlo—, se desentiende. La mejor manera de hacerlo es incluyendo estas posibles medidas dentro del seguro. Se crea, asimismo, un fichero informático de embarcaciones de recreo que refuerza el cumplimiento de las obligaciones de aseguramiento y la colaboración con el sector. Además —si me permiten decirlo—, facilita la vida de los ciudadanos, porque el Servicio Marítimo de la Guardia Civil no tiene que parar el barco para pedir el seguro o la documentación, dispone de un acceso a este registro informático y puede consultarlo directamente con la matrícula del barco sin molestar al señor que está allí dándose una vuelta disfrutando del mar y del viento.

Se modifican, asimismo, determinados preceptos muy concretos en esta norma del régimen aplicable al sistema portuario de titularidad estatal. Entre ellos, se mejora la tramitación de algunos expedientes relativos a las autoridades portuarias, proyectos de obra o revisiones de acuerdos y contratos y cumplimiento de trámites medioambientales, o los relativos al establecimiento de servidumbres en el entorno de las instalaciones de iluminación de costas y de señalización marítima. Se especifica la naturaleza del servicio de suministro de combustible como servicio portuario y se aclaran determinadas cuestiones que afectan a las tasas de ocupación de actividad o a las ayudas a la navegación de las embarcaciones deportivas o de recreo.

Voy rápido, perdónenme, pero tengo un tiempo un poco justo en esta parte y, como las modificaciones relativas a la parte portuaria son bastante concretas, antes de terminar, me gustaría hablar un poco de las modificaciones que se hacen a la Ley de Navegación Marítima. Se actualiza una figura: la regulación del despacho de buques. El despacho de buques es la autorización por la que la Administración marítima da permiso a un buque para hacerse a la mar. Se establece el término «habilitación» en la misma para facilitar la posibilidad de que estos despachos se hagan no mediante una autorización, sino mediante una declaración responsable. Creemos que hay casos en los que es excesiva esa necesidad de solicitud de una autorización de despacho y que se puede hacer por el propio usuario. En concreto, esto está enfocado a servicios de náutica de recreo, turísticos, etcétera, en los que mediante el uso de una aplicación se puede comprobar que el barco cumple todos los requisitos y es el propio patrón, capitán o representante el que, mediante una declaración responsable, se hace a la mar, cumpliendo el resto de requisitos. Se trata de facilitar un poco el funcionamiento del sector. Por otro lado, se regula un nuevo certificado de registro que sustituye a los actuales certificados de matrícula y patente de navegación para homologarlo a los certificados de registro internacionales. Nuestros barcos salen fuera de España y es muy conveniente que el formato de papeleo —me van a perdonar la expresión— que usan sea idéntico o lo más parecido posible al que se usa en el ámbito internacional.

Se mejora la protección de los créditos marítimos, reforzando la posición de los suministradores o reparadores de buques y consignatarios, y se flexibiliza la garantía mínima exigida para el embargo judicial de buques. Ahora mismo está fijada en cuantías y eso dificulta que en muchas ocasiones el juez pueda establecer la cuantía menor en atención a una deuda más pequeña, lo que, por un lado, facilita que este procedimiento de crédito marítimo privilegiado pueda reclamarse por parte de los deudores de pequeñas cantidades —esto vela, por así decirlo, por los pequeños suministradores de bienes y derechos a los buques—, y por otro, a la vez, facilita la fluidez del armador, levantando esos créditos cuando no tenga que atender cuantías de garantía muy elevadas. Por último, agiliza la respuesta frente al abandono de buques y embarcaciones de recreo, favoreciendo la gestión de las instalaciones náuticas y la prevención de daños al medio marino.

Si me permiten, aquí voy a referirme brevemente a este aspecto, porque es una cuestión un tanto singular. Nuestro procedimiento de abandono de buques es muy complejo; además, los buques de recreo en España no pagan un impuesto como el impuesto de circulación de los coches. Eso hace que muchas veces los particulares, cuando ya no tienen interés en una embarcación, simplemente se desentienden de ella. Nadie les cobra una tasa anual por esta embarcación, y el que tiene algún problema económico o ya no tiene interés en la embarcación se desentiende. ¿Qué pasa con esas embarcaciones? Que acaban en no pocas ocasiones en un descampado, con el problema que estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 7

embarcaciones suponen medioambientalmente, porque están hechas en la mayor parte de los casos de fibra de vidrio, que es un material altamente nocivo para el medio ambiente. A su vez, si no acaban en un descampado, acaban medio hundidas en un pantalán, en una instalación deportiva o en un amarre o en una boya, flotando en una ría. El facilitar que en el momento en que se detecta el abandono de una de estas embarcaciones se pueda proceder de manera rápida a la declaración de abandono y a la remoción de la embarcación y traslado para su reciclaje es bueno tanto para el operador económico —el dueño de la marina o el puerto deportivo, que en cuanto ve que se detectan los impagos puede proceder al inicio de ese procedimiento de abandono para que se declare como tal, llevarse la embarcación y deshacerse de ella, porque así vuelve a tener a su disposición el pantanal y no tiene que hacerse cargo del coste económico de esa embarcación abandonada— como para las administraciones y los encargados de velar por el correcto funcionamiento del ámbito marítimo, desde el punto de vista de la prevención de la contaminación y de la seguridad, porque esas embarcaciones a veces quedan flotando a media agua, se las lleva la marea, pueden acabar contra las rocas o pueden acabar vaya usted a saber dónde. Entonces, creemos que esta en concreto es una medida realmente buena. Perdonen, pero en mi vida administrativa pasada como director de la Marina Mercante he tenido muchos episodios de estos y me ha marcado. Es una broma, nada más.

Por concluir, creemos que son dos proyectos de ley buenos, que son necesarios, comedidos en sus términos, que se refieren a cuestiones altamente técnicas, pero a la vez beneficiosas para el conjunto de los dos sectores —el aéreo y el marítimo—, y hemos tratado de reflejar en ambos textos las fases de aportaciones de audiencia pública, las sensibilidades o las aportaciones que nos han hecho los distintos sectores. Consideramos que son dos buenas normas y creemos que merece la pena que salgan adelante, si sus señorías tienen a bien aprobarlas.

Con esto termino. Y con mi agradecimiento de nuevo por darme hoy la oportunidad de exponer las dos normas ante esta comisión, me someto a sus preguntas.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor secretario general.

Tras esta intervención, tienen la palabra, como bien saben, por un tiempo máximo de ocho minutos, los diferentes portavoces de los grupos parlamentarios en orden de menor a mayor. No obstante, nos ha pedido hacer una excepción el Grupo Popular; por lo que, si les parece, comenzamos por su grupo y después continuamos el procedimiento.

Por tanto, tiene la palabra ahora el señor Ramajo Prada.

El señor **RAMAJO PRADA**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor Núñez, y gracias por venir a explicar estos dos proyectos de ley.

En el Partido Popular tenemos claro que el transporte de personas y de carga por vía aérea es clave para la economía y el desarrollo de nuestro país, tiene una media anual de 283 millones de pasajeros, lo que supone un 4,9% del PIB, y aporta 37 000 millones de euros. Mostramos nuestra total predisposición como grupo mayoritario de esta Cámara para intentar llegar al mejor texto posible, ya que los 49 aeropuertos de interés general, con un total de 153 instalaciones aéreas en España, merecen el mejor proyecto de ley. Como usted ha explicado, al ser un texto netamente técnico y, como ya detalló el ministro Puente, contiene —se supone— las modificaciones que se consideran imprescindibles e inaplazables para reforzar la coherencia de la normativa aeronáutica. Trabajemos, pues, en ese rumbo, señorías del Grupo Socialista, porque ya conocemos la ineficacia del señor Puente al frente del ministerio. Les animo a ello para quedarnos solo con su caos ferroviario, que sufrimos todos, y no extenderlo también al transporte aéreo, porque en su Gobierno sí son expertos en el sector aéreo, pero más en el de los rescates de aerolíneas como Air Europa, en vuelos innecesarios en el Falcon tanto en España como al exterior, o en aterrizajes en suelo español del aeropuerto de Barajas por vicepresidentas venezolanas como Delcy Rodríguez cuando tenía prohibido pisar suelo de la Unión Europea. Por cierto, continuamos sin saber las versiones, ciertas o no ciertas, o si todo es mentira. Señorías socialistas, intenten no despistarse, nada de enmiendas intrusas o que no aporten nada; para eso, no cuenten con nosotros.

Señor secretario general, ¿cree usted, como ha dicho, que este proyecto de ley se queda corto en algunos aspectos o que es demasiado comedido? ¿Cree que se ha planteado ahora por el Gobierno solo para buscar esa renovación normativa y se pierde una oportunidad teniendo en cuenta la amplitud de aspectos que regulan estas dos leyes? Señor Núñez, ¿no le parece que el texto profundiza poco en actualizar cuestiones tecnológicas como las de las aeronaves no tripuladas, los drones, sus permisos de manejo, drones de diferentes tamaños y usos y se queda solo con la identificación como personal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 8

aeronáutico o en cuestiones superfluas, y no avanza en la Estrategia europea 2.0 para los Drones, que dirige su orientación técnica y política futura?

Sobre la regulación de las servidumbres aeronáuticas, o sea, sobre el instrumento esencial para garantizar la seguridad de las operaciones de los aviones en los aeropuertos, ¿me podría explicar si este texto se ajusta al principio de seguridad jurídica y se integra de una manera plena en la normativa internacional y comunitaria? ¿Su estabilidad en el tiempo no será efímera y se tratará de un parche que plantea el Gobierno y que no perdura en el tiempo? ¿Cree que se debería incluir, además, un marco normativo sobre el abandono y destino final de esos aviones abandonados en los aeropuertos españoles, en la actualidad noventa y nueve, que deben a AENA más de 7 millones de euros y que no incluye este texto?

Y con relación a la cogobernanza, algo muy importante: ¿no le parece que se debería dar más participación a las comunidades autónomas y a las provincias en este proyecto de ley? Además, este texto no soluciona lo relacionado con el artículo cincuenta y uno ter, porque el proyecto de ley solo se refiere a que las obras del sistema aeroportuario y de navegación aérea deberán someterse al informe previo de la administración urbanística competente, pero solo en lo relativo a las obras, y no incluye las actividades vinculadas con la explotación aeroportuaria o de navegación aérea que se realizan. ¿Lo vería lógico?

En resumen, señor Núñez, ¿considera que estamos ante un perezoso proyecto de ley que solo ha considerado lo imprescindible, pero que no ha incluido otros tantos temas que se podrían incorporar para mejorar y potenciar el transporte aéreo español y convertirlo en más moderno y competitivo y así situarlo como referente europeo e internacional?

Muchas gracias. Esperamos sus reflexiones.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ramajo.
Tiene la palabra el señor Fabra.

El señor **FABRA PART**: Gracias, señora presidenta.

Agradezco la comparecencia del secretario general, que nos ha presentado este Proyecto de ley de reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima. Con esta reforma se afronta un reto importante, siendo uno de los objetivos recuperar la competitividad y fortalecer el papel de la Marina Mercante. Hay que tener en cuenta que España tiene 8000 kilómetros de costa, más dos archipiélagos, más las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. El sector marítimo genera casi el 3% del PIB nacional, el 77% de las importaciones son por vía marítima y casi 100000 personas tienen su trabajo relacionado con este sector. Es por eso tremendamente importante ser cautos y ser conscientes de la importancia que tiene cualquier modificación con respecto a esta ley.

En la Unión Europea, España es el cuarto país en cuanto al PIB, el segundo en tráfico portuario y, sin embargo, ocupa el decimocuarto puesto en flota mercante con bandera nacional. El transporte marítimo es esencial para la economía azul y genera 4,5 millones de empleos en Europa y un valor añadido de 175000 millones de euros. España debe liderar este sector, especialmente en regiones como Canarias, donde el transporte marítimo es vital para la diversificación económica. Por tanto, el transporte marítimo es y seguirá siendo una columna vertebral del comercio internacional. Debemos aprovechar todo su potencial, y necesitamos políticas ambiciosas y efectivas que impulsen nuestra competitividad y que modernicen nuestra flota y generen empleo de calidad.

Estamos de acuerdo en que hay que proporcionar una seguridad jurídica y una mejora de la competitividad de nuestros puertos y empresas navieras, además de la actualización del marco normativo, para generar menos burocracia y poder crear más puestos de trabajo. Este texto adapta nuestra normativa a los estándares europeos e internacionales, y por ello me gustaría preguntarle cuáles son los aspectos específicos de esta normativa que se han ido incorporando, y si esto incluye nuevos compromisos que puedan impactar a corto plazo en nuestros operadores nacionales. La autorización en la gestión de expedientes de autoridades portuarias busca agilizar los procesos, como usted bien ha dicho. ¿Qué plazos manejan para la implementación efectiva de estas mejoras? Hemos visto cómo países vecinos, como Francia y Portugal, han conseguido aumentar su tonelaje abanderado hasta un 50% en los últimos años. Mientras tanto, en España ha habido un retroceso de hasta el 5%, por lo que esperamos que este nuevo texto contribuya a una mayor competitividad y a que el mercado recupere los datos anteriores.

El proyecto busca revertir la disminución de buques registrados en el Registro especial de Canarias. Por ello, señor secretario, ¿cómo cree el Gobierno que estas medidas atraerán a nuevos armadores frente a otras banderas europeas con regímenes fiscales y laborales más beneficiosos? Al mismo tiempo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 9

afrontamos retos como el cumplimiento de la normativa medioambiental, incluyendo las directivas europeas sobre reducción de emisiones. Esto no puede convertirse en una barrera que desvíe el tráfico hacia puertos de países no europeos, que afecte a nuestra economía y control logístico. Por eso, ¿podría explicar también cómo se va a tener en cuenta este proceso?

Ha hablado usted del abandono de embarcaciones, que es un problema relevante, y que a nuestro entender se enfoca exclusivamente a la gestión una vez ocurrido el hecho, y preguntamos si hay herramientas efectivas para poder prevenir este fenómeno. Se mencionan ajustes en las tasas de ocupación de actividad, lo que nos hace preguntar qué criterios han guiado estos cambios y cómo esperan que impacten en la competitividad de nuestros puertos frente a otros del Mediterráneo.

Le pedimos, por tanto, al Gobierno que pase de las palabras a los hechos y que adopte medidas necesarias para que nuestro sector marítimo sea un sector competitivo y haga que España lidere este sector a nivel europeo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fabra.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rego Candamil. **(Pausa)**. No está.

Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), la señora Vaquero Montero tiene un tiempo de ocho minutos.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Egun on.

Ongi etorria Núñez jaunari. Le adelanto ya que a los dos proyectos de ley que hoy ha presentado no vamos a presentar enmienda a la totalidad y vamos a ir al trámite de enmiendas, que yo me imagino que es una de las informaciones que el Gobierno querría tener hoy.

Con relación al Proyecto de ley por el que se modifican la Ley sobre Navegación Aérea y la Ley de Seguridad Aérea, el grupo anterior ha hecho algún comentario sobre la regulación de la nueva figura de las afectaciones al planeamiento. Tal y como ha alertado el Consejo de Estado en su dictamen, es algo confusa la reacción que se da e introduciremos enmiendas en ese sentido para que quede un poco más claro qué es lo que se pretende, porque es cuestionable que el Estado pueda imponer condiciones sobre futuras actuaciones que puede que se concreten o no. Para nuestro grupo es imprescindible que se aclaren esos términos.

Por lo demás, estudiaremos y presentaremos las enmiendas correspondientes a los dos proyectos de ley. Y le pido disculpas ya de antemano porque los grupos pequeños es lo que tenemos, que no podemos estar en dos comisiones a la vez y, por lo tanto, escucharé atentamente la contestación que dé a todas las preguntas que se formulen en esta Comisión en los vídeos en un momento posterior.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Vaquero.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el señor Ruiz de Pinedo Undiano.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenos días, secretario. Gracias por sus explicaciones.

Por nuestra parte, creemos necesaria esta adaptación y, en ese sentido, tampoco vamos a plantear una enmienda a la totalidad, esperamos ir mejorando algunas cuestiones. Mi reflexión no va a ir tanto sobre lo que es esta ley, sino que es una pregunta. Uno de los elementos del proyecto de ley que se refiere a la aviación hablaba de la gobernanza dentro de los aeropuertos. Es uno de los temas, junto con las comisiones de aeropuerto, que hay que organizar, y facilitar que los diferentes servicios puedan ser complementarios y coordinarse de mejor modo.

Nosotros tenemos una reflexión relacionada solamente con el aeropuerto concreto o incluso con el grupo de aeropuertos, me explico. En mi comunidad autónoma, en Euskadi, tenemos tres aeropuertos en un radio de 80 kilómetros con especificidades diferentes. Con la actual operativa, el aeropuerto de Bilbao es el que peores condiciones tiene en situaciones de viento. Todos habréis visto las fotografías de los aviones aterrizando en Loiu, son aterrizajes seguros, pero son espectaculares por el movimiento de las alas. Muchos de los aviones desviados por no poder aterrizar se vuelven a Madrid, teniendo un aeropuerto, el de Vitoria, que es de los más seguros del Estado, con menos problemas de viento; falta operativa para poder desviar ahí los aviones. Esa operativa teóricamente sería competencia del Gobierno vasco, pero de momento, está sin hacer ese traspaso de competencias. Habría cinco tipos de servicios diferentes en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 10

cuanto a competencias: tendríamos los servicios aeronáuticos integrados en la Red nacional de Ayudas a la Navegación Aérea, que es el control aéreo, de competencia estatal; los servicios aeronáuticos que sirven para instrumentar la ordenación del tránsito y la ordenación de los vuelos y los servicios aeroportuarios estatales, como los aduaneros, policía, correos, seguridad. Además de esos tres, hay otros dos servicios que son transferibles, que son, por ejemplo, los servicios que no siendo estrictamente aeronáuticos pueden tener incidencia en ellos y se refieren al funcionamiento de aeropuertos y las actividades del recinto aeroportuario, o sea, la descarga de equipajes, el servicio de mostradores, servicios de las compañías aéreas, etcétera. Si hubiera una coordinación entre los aeropuertos, entonces sería posible que las compañías pudieran decidir dónde aterrizar en esas situaciones sin que muchos de estos vuelos tuvieran que ir hasta Santander, por ejemplo. Pregunto: ¿en este modelo de gobernanza no sería posible atender esas problemáticas? Lo digo porque muchos elementos son referidos al tema de competencias que están sin transferir y otros, simplemente para que en ese modelo de gobernanza del que nos habla se tengan en cuenta estas casuísticas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Tiene la palabra, por Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies, presidenta.

Senyores i senyors diputats, senyors secretari general, gràcies per la compareixença, per les seves explicacions. Intentaré no esgotar els vuit minuts. Nosaltres abordem aquestes dues lleis des d'una doble òptica. En primer lloc, una constatació de que el govern està còmodament instal·lat amb uns models de governança portuària i aeroportuària extraordinàriament centralitzats, que impedeixen, per exemple, en el cas dels aeroports, que cada aeroport pugui tenir la seva estratègia comercial particular, que puguin competir entre ells, que puguin servir a l'economia i al territori del seu entorn. Això, a més a més, és una visió molt antiga que s'hauria d'haver superat ja fa temps, que és com analitzem la política d'infraestructures. La visió més antiquada és mirant el formigó. Mirant la infraestructura. La infraestructura és la que dona sentit a la política de gestió de les infraestructures, o bé —que és cap a on jo crec que s'hauria d'anar—, és a dir, cap a l'activitat que genera la infraestructura, que és el que permet que s'hi faci. Quina és la prioritat? Les activitats que es generen, les oportunitats econòmiques.

I en aquest sentit, doncs veiem això que són dues lleis que senzillament es mouen amb comoditat amb un model instal·lat i que pràcticament no el modifiquen i no l'alteren. Per a nosaltres seria un motiu d'esmena a la totalitat, perquè no estem d'acord amb aquest model i hem tingut oportunitat de parlar-ne amb vostè.

Per una altra banda, per això li deia que hi ha una doble aproximació, és evident que aquestes dues lleis, que tenen una bona càrrega de transposició de normativa europea, de noves normatives en seguretat, etcètera, etcètera, tenen aspectes positius. Vostè ha explicat una sèrie de casos en els que hi ha determinades simplificacions administratives, agilització de tràmits. Tot el que vostè ha fet referència d'elements per millorar la gestió de les embarcacions de nàutica esportiva, per exemple. Són casos que conec perfectament i que, efectivament, és una millora, és una facilitació. La necessitat d'incorporar, en el cas de la navegació aèria, els elements que fan referència al pilotatge a distància, imprescindible. És una gran necessitat i, a més a més, és tendència.

Per tant, si analitzem si ens aproximem a aquestes lleis des d'aquesta òptica de dir simplificació, millora tècnica, millora de determinades condicions, aquestes lleis tenen aspectes positius. Si ens concentrem en la primera part, com he dit, nosaltres no podríem donar suport a aquestes lleis. Si ens concentrem en la segona, és una oportunitat per millorar les condicions d'activitat.

En tot cas, el que sí que intentarà fer el nostre grup és intentar aprofitar l'oportunitat per introduir millores que vagin en la línia d'això que estic dient, que la mirada no estigui tan concentrada en la infraestructura; que el model de gestió portuari i aeroportuari espanyol es descentralitzi molt més del que està; que hi hagi més capacitat d'autonomia, més capacitat de generar competència entre infraestructures. I veurem si hi ha espai per poder aconseguir aquestes millores.

Gràcies.

Muchísimas gracias, presidenta.

Señoras y señores diputados, señor secretario general, gracias por su comparecencia, por sus explicaciones.

Intentaré no agotar los ocho minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 11

Nosotros abordamos estas dos leyes desde una doble perspectiva. En primer lugar, una constatación de que el Gobierno está cómodamente instalado en unos modelos de gobernanza portuaria y aeroportuaria extraordinariamente centralizados. Impiden, por ejemplo, en el caso de los aeropuertos, que cada uno pueda tener su estrategia comercial particular, que puedan competir entre ellos, que puedan servir a la economía y al territorio de su entorno. Esta es una visión muy antigua; tendría que haberse superado hace mucho tiempo, y es cómo analizamos la política de infraestructuras. La visión más anticuada es mirando al hormigón, mirando la infraestructura; la infraestructura es la que da sentido a la política de gestión de las infraestructuras. O bien —que es hacia donde yo creo que deberíamos avanzar— hacia la actividad que genera la infraestructura, que es lo que permite que se haga, y cuál es la prioridad, las actividades que generan las oportunidades económicas.

En este sentido, vemos que se trata de dos leyes que sencillamente se mueven cómodamente en un modelo instalado y que prácticamente ni lo modifican ni lo alteran. Para nosotros sería un motivo de enmienda a la totalidad, porque no estamos de acuerdo con este modelo, y hemos tenido oportunidad de hablar de ello con usted. Pero, por otro lado, y por eso le decía que hay una doble aproximación, es evidente que estas dos leyes, que tienen una buena carga de transposición de normativa europea, de nuevas normativas sobre seguridad, etcétera, tienen también aspectos positivos. Usted ha explicado una serie de casos en los que hay determinadas simplificaciones administrativas, agilización de trámites, todo a lo que usted se ha referido, elementos para mejorar la gestión de las embarcaciones de náutica deportiva, por ejemplo —son casos que conozco perfectamente y, efectivamente, es una mejora y facilita las cosas—; la necesidad de incorporar, en el caso de la navegación aérea, los elementos que hacen referencia al pilotaje a distancia, es imprescindible, una gran necesidad y, además, es tendencia. Por lo tanto, si analizamos y nos aproximamos a estas leyes desde la óptica de decir: simplificación, mejora técnica, mejora de determinadas condiciones, estas leyes tienen aspectos positivos. Si nos concentramos en la primera parte, como he dicho, nosotros no podríamos apoyar estas leyes. Si nos concentramos en la segunda, es una oportunidad para mejorar las condiciones de la actividad.

En cualquier caso, lo que nuestro grupo intentará hacer es aprovechar la oportunidad para introducir mejoras que vayan en la línea de lo que estoy diciendo: que la mirada no esté tan concentrada en la infraestructura, que el modelo de gestión portuario y aeroportuario español se descentralice mucho más de lo que está, que haya más capacidad de autonomía, más capacidad de generar competencia entre infraestructuras, y veremos si hay espacio para poder conseguir estas mejoras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí. Gràcies, presidenta.

Benvingut, senyor Núñez.

El projecte de Llei tracta dos temes molt diferenciats dins el marc del sistema marítim de l'Estat. Em referiré primer a la Llei de Ports. Per un costat, planteja millores i adaptacions a la regularització del sistema portuari i per l'altre, millores en la regulació de la marina mercant. Respecte de la part de la marina mercant, estem pràcticament d'acord amb tot el que es planteja, però lamentem veure com el projecte de Llei passa de puntetes en la part de regulació del sistema portuari. Entenem que estem perdent una oportunitat històrica per donar un pas endavant en la seva regulació, però no per això presentarem una totalitat, sinó que presentarem esmenes per tal de millorar aquest text.

Fa anys que es debat i es veu necessària una reforma del sistema portuari. Recordem que ve des del 2011 i que és fruit d'un pacte d'Estat entre el Partit Popular i el PSOE. I l'única cosa que s'ha fet d'ençà ha estat incorporar burocràcia i rigidesa mitjançant diferents iniciatives legislatives de caràcter sectorial, com per exemple la Llei de contractes públics. I no és assumible que es deixi passar aquesta oportunitat de millora del marc legislatiu del sistema portuari amb l'excusa, que és parcialment certa, que ens cal un debat en profunditat, perquè precisament ara el podríem fer, no? És un debat reiterat en moltes ocasions, però molt especialment en el desenvolupament del marco estratègic, que malauradament no s'acaba mai i que es va anar traslladant en diferents iniciatives legislatives.

Esquerra Republicana, com a formació política que aspira a que el Govern de la Generalitat desenvolupi totes les competències, té com a ideal que els ports d'interès general, tant el de Barcelona i Tarragona, que són catalans, passin a competència de la Generalitat de Catalunya. I de la mateixa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 12

manera, els principals ports del País Valencià com València, Gandia o Castelló, a la Generalitat Valenciana. I el mateix ens passa amb els ports de ses Illes.

Tot i això, en el context polític actual entenem que sense possibilitat d'entrar en el fons de la qüestió, és imprescindible afrontar un doble repte en el sistema portuari de l'Estat. Governança de les autoritats portuàries i reducció de les rigideses i ineficiències generades per un marc regulador centralista i fiscalitzador, que no té en compte que els grans ports necessiten una enorme proximitat a les dinàmiques de l'economia local, alhora que han de competir en un marc global que és molt més flexible que el de l'Estat espanyol.

Cal segmentar l'actual sistema portuari, trencant un marc regulador idèntic per a les 28 autoritats portuàries. El mateix marc per a petits ports de caràcter local com a ports de caràcter internacional com Barcelona, Tarragona, València, Bilbao, Algesires o Las Palmas. Això no té massa sentit. L'any 1992 es van fixar per llei els ports d'interès general i veiem que en les darreres dècades, per exemple, l'estat francès, italià o portuguès han emprès reformes de calat que han comportat una jerarquització o concentració portuària i, en algun cas, una gestió més coordinada entre els ports.

Per tant, allò del «café para todos» en una economia globalitzada ens resta competitivitat als grans ports i al conjunt de l'estat del sistema portuari de l'Estat respecte als seus competidors europeus com Anvers, Rotterdam, Hamburg o el nord del Marroc, com Tànger-Med. Cal atrevir-se a segmentar. Cal atrevir-se a gestionar de forma diferent allò que és molt diferent. I els ports són molt diferents i segurament alguns petits ports que no té cap sentit que la seva formulació actual com d'interès general perquè no disposen de l'estructura mínima per autogestionar-se i caldria replantejar-se si passen a ser gestionats també pels seus governs autonòmics. Mentre que alguns ports tenen unes estructures de governança molt capacitades i responsables i que han de disposar de més autonomia en la seva gestió, eliminant rigideses, tràmits innecessaris i burocràcia que no aporten cap mena de valor.

Creiem que aquesta segmentació ha de fonamentar-se en criteris objectius basats en el volum anual de tràfic de mercaderies i amb l'import anual de la xifra de negoci. Les autoritats portuàries que formarien part d'aquest primer nivell de segmentació disposarien d'una autonomia especial en matèria de contractació, d'aprovació de projectes i licitacions amb una menor fiscalització per part de Puertos del Estado, en la fixació de les taxes portuàries o en la gestió dels seus béns patrimonials, així com que aquestes autoritats portuàries han de poder ampliar els seus òrgans d'administració per donar major participació als sectors socioeconòmics dels seus respectius *hinterlands*.

Per tant, nosaltres presentarem esmenes a aquest projecte de llei en aquest sentit, perquè lluny de ser un simple ajust tècnic, nosaltres pensem que té profundes implicacions econòmiques, socials i ambientals. Per tant, és un projecte polític també, perquè no només parlem d'infraestructures, sinó que parlem d'un model de país. Els ports són punts estratègics de la nostra economia, però també espais on sovint es posa en risc la sobirania pública i els drets laborals.

I sobre els drets laborals ens preocupa que aquesta reforma faciliti encara més l'entrada de capital privat en la gestió tant portuària com aeroportuària, perquè això significa més subcontractació, més precarietat i menys control públic. I voldríem saber com es garantirà que la gestió dels ports no caigui en mans de grans corporacions que només busquen beneficis a curt termini. Quines mesures s'han previst per protegir els drets dels treballadors marítics i portuaris? I presentarem també esmenes, entre altres, per tenir clar quina serà la tripulació mínima per garantir la seguretat i el dret dels treballadors. I no podem permetre que aquesta modificació sigui una porta oberta a més privatització i desregularització.

I, finalment, aquesta modificació hauria de reforçar la sobirania pública sobre les infraestructures crítiques i garantir que els beneficis generats es reinverteixen en les comunitats locals. No podem permetre que els ports es converteixin en espais d'especulació privada mentre les ciutats portuàries o aeroportuàries, en aquest cas és el mateix, pateixen l'impacte sense obtenir-ne cap benefici real. Aquesta reforma no pot ser l'excusa per aprofundir en un model neoliberal, i més en el cas de reformes laborals.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor Núñez. El proyecto de ley trata de dos temas diferenciados dentro del sistema marítimo del Estado. Me referiré primero a la ley de puertos: por una parte, plantea mejoras y adaptaciones y la regularización del sistema portuario y, por la otra, mejoras en la regulación de la marina mercante. Con respecto a la marina mercante, estamos prácticamente de acuerdo con todo aquello que se plantea, pero lamentamos ver cómo el proyecto de ley pasa de puntillas en la parte de regulación del sistema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 13

portuario. Entendemos que estamos perdiendo una oportunidad histórica para dar un paso adelante en su regulación, pero no por ello presentaremos una enmienda a la totalidad, sino que presentaremos enmiendas para mejorar este texto.

Hace años que se debate y se ve necesaria una reforma del sistema portuario. Recordemos que viene del 2011 y que es fruto de un pacto de Estado entre el Partido Popular y el PSOE, y que lo único que ha hecho desde entonces ha sido incorporar burocracias y rigidez a través de distintas iniciativas legislativas de carácter sectorial, como, por ejemplo, la Ley de Contratos del Sector Público. Y no es asumible, pues, que se deje pasar esta oportunidad de mejora del marco legislativo del sistema portuario con la excusa —que es parcialmente cierta— de que nos hace falta un debate en profundidad porque precisamente ahora lo podríamos estar haciendo. Es un debate reiterado en muchas ocasiones, pero particularmente en el desarrollo del marco estratégico que, desafortunadamente, no se termina nunca y que se ha ido trasladando con distintas iniciativas legislativas de Esquerra Republicana, como formación política que aspira a que el Gobierno de la Generalitat desarrolle todas las competencias. Cree que es ideal que los puertos de Barcelona y Tarragona, que son catalanes, pasen a ser competencia de la Generalitat de Catalunya y también que los principales puertos en el país valenciano —como Valencia, Gandía o Castellón— pasen a la Generalitat Valenciana y lo mismo nos ocurrirá con los puertos de las Islas Baleares. Todo esto en el contexto político actual —entendemos que sin posibilidad de entrar a fondo en la cuestión—, es imprescindible afrontar un doble reto en el sistema portuario del Estado: gobernanza de las autoridades portuarias y reducción de las rigideces e ineficiencias generadas por un marco regulatorio centralista y fiscalizador que no tiene en cuenta que los grandes puertos necesitan darle una oportunidad a las dinámicas de la economía local al tiempo que competir con un marco global que es mucho más flexible que el del Estado español.

Hay que segmentar el sistema portuario actual rompiendo el marco regulador para las veintiocho autoridades portuarias, mismo marco para pequeños puertos de carácter local que para puertos de carácter internacional como Barcelona, Tarragona, Valencia, Bilbao, Algeciras o Las Palmas. Esto no tiene demasiado sentido. En el año 1992 se fijaron por ley los puertos de interés general y vemos que en las últimas décadas los Estados francés, italiano o portugués han emprendido reformas de calado que han comportado una jerarquización o concentración portuaria y, en algún caso, una gestión más coordinada entre puertos. Por lo tanto, aquello del café para todos en una economía globalizada resta competitividad a los grandes puertos y al conjunto del sistema portuario del Estado con respecto a sus competidores europeos, como Amberes, Hamburgo o el norte de Marruecos.

Hay que atreverse a segmentar, hay que atreverse a gestionar de forma distinta de aquello que es muy distinto también. Los puertos son muy distintos y seguramente algunos pequeños puertos que no tiene ningún sentido que su formulación actual tenga interés general porque no disponen de la estructura mínima para autogestionarse, habría que replantear si pasan a ser gestionados también por sus Gobiernos autonómicos, mientras que algunos puertos normalmente tienen unas instituciones de gobernanza muy capacitadas y responsables y han de disponer de más autonomía en su gestión, eliminando rigideces, trámites innecesarios y burocracia que no aporta ningún tipo de valor. Creemos que esta segmentación tiene que fundamentarse en criterios objetivos basados en el volumen anual de tráfico de mercancías y en el importe anual de las cifras de negocio. Las autoridades portuarias que formarían parte de este primer nivel de segmentación dispondrían de una autonomía especial en cuanto a contratación, aprobación de proyectos y licitaciones, con una menor fiscalización por parte de Puertos del Estado, y la fijación de los impuestos portuarios o la gestión de sus bienes patrimoniales, así como también estas autoridades portuarias han de poder ampliar sus órganos de administración para poder dar mayor participación a los sectores socioeconómicos de sus respectivos hinterlands.

Presentaremos enmiendas a este proyecto de ley en este sentido porque, lejos de ser un simple ajuste técnico, nosotros creemos que tiene profundas implicaciones económicas, sociales y ambientales. Es un proyecto político también porque no solo hablamos de infraestructuras, sino que hablamos de un modelo de país. Los puertos son puntos estratégicos en nuestra economía, pero también espacios donde a menudo se ponen en riesgo la soberanía pública y los derechos laborales. Y sobre los derechos laborales, nos preocupa que esta reforma facilite todavía más la entrada del capital privado en la gestión tanto portuaria como aeroportuaria, porque esto significa mayor subcontratación, más precariedad y menos control público. Quisiéramos saber cómo se garantizará que la gestión de los puertos no caiga en manos de grandes corporaciones que tan solo buscan beneficios a corto plazo, cuáles son las medidas que se han previsto para proteger los derechos de los trabajadores marítimos y portuarios, y presentaremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 14

también enmiendas, entre otras, para tener claro cuál será la tripulación mínima para garantizar la seguridad y el derecho de los trabajadores. No podemos permitir que esta modificación sea una puerta abierta a más privatizaciones y desregularizaciones.

Finalmente, esta modificación debería reforzar la soberanía pública sobre las infraestructuras críticas, garantizando que los beneficios generados se reinviertan en las comunidades locales. No podemos permitir que los puertos se conviertan en espacios de especulación privada, mientras que las ciudades portuarias o aeroportuarias —en este caso sería lo mismo— sufran el impacto sin obtener ningún beneficio real. Esta reforma no puede ser la excusa para profundizar en un modelo neoliberal y más en el caso de reformas laborales.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, señor Núñez, secretario general. Nosotros primero hablaremos del proyecto de ley sobre navegación y seguridad aérea. Efectivamente, usted ha dicho que es necesaria la actualización, somos conscientes de ello, y por eso ponemos el énfasis en aquello que significa racionalizar, simplificar y dotar de mayor coherencia al régimen jurídico aplicable. Usted también ha señalado el tema importantísimo de que hay un régimen de participación único de las Administraciones territoriales en los órganos colegiados que conocen asuntos relativos al impacto ambiental. Para nosotros eso es fundamental. También entendemos que es importante la simplificación de la placa identificativa sobre el régimen de servidumbres aeronáuticas y la actualización del concepto de personal aeronáutico —que también lo ha señalado—, incorporando a los pilotos a distancia y al personal que realiza tareas de apoyo a la operación de aeronaves, o sea, a los drones.

También entendemos que es importante la flexibilización del régimen aplicable en operaciones que se presentan bajo riesgo y la adecuación del régimen aplicable a los servicios de transporte aéreo para eliminar preceptos obsoletos inaplicables. Todo esto yo creo que va en beneficio de una mayor eficacia de lo que teníamos que, como usted bien dijo antes, necesita su actualización. Usted lo ha remarcado en el tema de los barcos y las embarcaciones: se simplifica la publicidad sobre el hallazgo de aeronaves abandonadas, entendemos que, en los dos casos, tanto en embarcaciones como en aeronaves, y se amplía el margen de flexibilidad para el establecimiento de un régimen reglamentario aplicable a aeronaves que presenten especiales características y el régimen relativo a la exigibilidad del certificado para las aeronaves militares o de interés de defensa. Como decía, se trata sobre todo de reforzar la seguridad jurídica.

Pero nosotros, aparte de eso, lógicamente también tenemos una serie de preguntas que no vienen enmarcadas necesariamente en la ley pero que nos preocupan y que nos ocupan. Sabe perfectamente —ya sé que sus competencias son mínimas, pero creo que también puede influir como Ministerio de Transportes— que se llegó a un acuerdo sobre el *handling* y que todos nos implicamos mucho en que eso fuera algo positivo. Por tanto, estamos preocupados de que el seguimiento que se hace de ese acuerdo sea el correcto y no suceda que un acuerdo que nosotros entendíamos que era bueno termine afectando al estado de ánimo, sobre todo de los trabajadores de ese sector.

Sabe también perfectamente que sobre el tema del control remoto en el aeropuerto de Menorca hemos tenido diferentes conversaciones y que no lo compartimos, pero lo respetamos, ¡faltaría más! Ya sabe que nosotros no lo vemos de forma inmediata. Usted también nos habla de un horizonte de una serie de años y lo veremos. Al final, se verá si es cierto o no es cierto —posiblemente tenga usted razón— en un horizonte más lejano del que se plantea, pero mientras no se plantee ese horizonte no tiene sentido mantener una torre de control que todo el mundo dice que está obsoleta y no únicamente eso, sino que se cae a pedazos; hace quince años que se tenía que haber reformado. Y como todavía no tenemos el otro plan a punto, lo lógico sería que una parte importante de las inversiones que se están haciendo fueran destinadas a la torre de control de Mahón, en este caso de Menorca. Asimismo, estamos preocupados —aquí también se ha hablado de ello— de la ampliación del Aeropuerto de Palma. Nosotros pensamos que una racionalización del aeropuerto es suficiente y que no es necesaria una ampliación. Creemos que ya se anduvo por ese camino y que es el correcto; querríamos que nos lo ratificara, si es posible.

Y, finalmente, queríamos hablar del tema de la OSP. Sabemos que no tiene una relación directa con lo que estamos hablando hoy, pero nos importa muchísimo. Sabemos que se llegó a un acuerdo sobre el tema en Canarias, Lanzarote y Madrid, querríamos saber en qué situación está, y si puede adelantarnos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 15

algo del servicio de la OSP de la ruta Menorca-Barcelona, que ya sabe que nosotros estamos muy interesados en ese tema.

Para cambiar de ley, en referencia a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, otra vez lo mismo: actualiza tanto el régimen de abandonmentamiento de los buques como los registros marítimos, incorporando un nuevo registro; revisa las normas aplicables; adapta la navegación de cabotaje a la realidad del actual tráfico marítimo, etcétera. También quisiera señalar sobre los aspectos que mi compañera de Esquerra Republicana ha manifestado, y, por tanto, no me voy a reiterar, que nosotros en esta ley sí que introduciremos una serie de enmiendas que creemos que podrían ayudar a mejorar el texto.

Por otro lado, para hablar de cosas que no tienen nada que ver con la ley, porque ya tendremos tiempo suficiente para ello, sí que estamos preocupados por una serie de cosas que en diferentes preguntas le hemos trasladado y querríamos que nos confirmara o que nos diera su opinión al respecto. Sobre todo, en cuanto el tema del Centro de Coordinación de Salvamento de Tarifa, nosotros apostamos por el mantenimiento, sabemos que ustedes no lo apoyan, pero queremos saber por qué y que nos lo explique detalladamente. También querríamos tener conocimiento del estado de tramitación en el que se encuentra la apertura de la línea marítima entre el Puerto del Rosario y Tarfaya, si hay posibilidades o no las hay.

Finalmente, ya lo sabe perfectamente, estamos preocupados por el tema del corredor de cetáceos en el Mediterráneo. El 8 de octubre del 2024 tuvo lugar una convención con setenta expertos y agentes del sector. Ellos mismos consideraron viable la posibilidad de establecer algún criterio y querríamos saber si usted nos puede avanzar algún aspecto más de este posible o futuro acuerdo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Alonso.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Flores.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia, señora presidenta.

Estaba revisando mis notas porque, después de haber escuchado a la representante del Grupo Republicano, me han asaltado dudas. Su diatriba contra los inversores nacionales y extranjeros, contra el capital, contra la especulación, etcétera, me han hecho preguntarme: ¿estamos hablando de puertos comerciales, verdad que sí? Estamos hablando de instalaciones marítimas que sirven para que la gente trafique con mercancías, para que unos descarguen, otros carguen, unos compren y otros vendan; es decir, estamos hablando de instalaciones que sirven para que el mercado se desarrolle y en donde las empresas privadas son bienvenidas, las nacionales más todavía que las internacionales, y en donde está bien, está muy bien, es deseable que todo el mundo haga dinero. Se ha confundido usted, no estamos hablando de puertos militares —que eso sí que son competencias exclusivamente del Estado, y ahí es donde no interviene la iniciativa privada—, sino de puertos comerciales. Por lo tanto, esa tendría que ser la clave: de qué manera hacer que nuestros puertos comerciales sean cada vez más rentables y que nuestras empresas navieras y portuarias ganen dinero, que es para lo que la gente normalmente se levanta de buena mañana a la hora de ir al trabajo. En ese sentido, nosotros hemos optado por consultar con quienes se dedican a esto, con quienes son los usuarios de esas instalaciones y por preguntarles cuáles son las carencias que encuentran en este proyecto de ley o qué cosas desearían ver incluidas o desearían clarificar. Y nos encontramos con que, efectivamente, hay algunas cosas que todavía chirrían y estamos a tiempo de eliminar esas disfuncionalidades.

Los navieros españoles nos cuentan las dudas que les suscita la regulación de los registros y, particularmente, del registro de Canarias. Nos recuerdan que las directrices europeas permiten reducir a cero el impuesto sobre sociedades o la tributación objetiva, reducir también a cero las cuotas de la Seguridad Social, crear registros especiales como el nuestro en el caso de Canarias, pero nos recuerdan que el registro de Canarias lleva tiempo perdiendo competitividad, que es cada vez menos competitivo y que pierde volumen de negocio, del 60 al 40% en los últimos diez años, fundamentalmente por cuestiones de índole laboral. Esta ley incluye algo que los navieros consideran perjudicial, que es el límite al número máximo de horas extraordinarias anuales. Estamos hablando de un sector de negocio en el que los primeros interesados en incrementar sus horas extras son los propios trabajadores; créanme que cuando termina tu jornada laboral en un buque mercante en alta mar hay pocas ocasiones para el esparcimiento, así que qué mejor entretenimiento que hacer horas de más, ganar dinero de más y poder descansar.

Las exigencias en materia de riesgos laborales españoles obligan también a hacer formación cada vez que incorporan a un trabajador. ¿Qué pasa cuando un buque incorpora a trabajadores en un puerto intermedio que no es un puerto español? Es práctica habitual que trabajadores se embarquen en un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 16

determinado puerto, presten servicio durante un tiempo en el buque y, quizás, desembarquen en otro puerto. ¿Cómo se verifica o cómo se articularía esa exigencia de formación? Como digo, el límite al máximo de horas no beneficia al sector.

En relación con el uso de los puertos, la asociación de estibadores, ANESCO, ha hecho públicas también sus quejas o sus reservas. Una tiene que ver con el servicio de repostaje, con el servicio de tráfico de combustible; otra tiene que ver con la regulación de las tasas de ocupación de obras e instalaciones; y otra tiene que ver con los criterios de revisión de la tasa de actividad en el caso de modificaciones sustanciales en el título concesional que la ley permite, pero que la ley no acota o no limita, siendo deseable para las empresas del sector una dosis más de seguridad al respecto.

Por mi parte, esas serían las observaciones. Mi compañera, la diputada Patricia Rueda, hará otras sobre la Ley sobre Navegación Aérea.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Buenos días, secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo. Gracias por su comparecencia. Al inicio de su intervención ha comentado que el proyecto de ley por el que se modifican la Ley sobre Navegación Aérea y la Ley de Seguridad Aérea es un proyecto técnico y, más allá de esa mención que ha hecho sobre la actualización de términos, ha comentado dos cuestiones que consideramos claves. La primera tiene que ver con un nuevo régimen sancionador. Ha dicho que se modifican criterios sancionadores, un régimen más proporcional al infractor, un régimen *ad hoc* para las infracciones, y esto se traduce en más funciones de inspección y más funciones de sanción, y, aunque es esencial, ciertamente, garantizar la seguridad aérea, puede suscitar mucha preocupación que sea este Gobierno una vez más quién redacte leyes sancionadoras y recaudatorias, sanciones para los españoles y manga ancha para Sánchez y socialistas corruptos, como Chaves y Griñán. **(El señor Ramos Esteban: ¿Qué tiene que ver eso con los puertos?)**.

En su intervención también ha mencionado la adaptación de la normativa que procede de indicaciones de la Unión Europea y eso también nos ha resultado altamente preocupante, porque, bajo ese precepto, este Gobierno ha facilitado que siete presos de ETA salgan de la cárcel en 2024 al beneficiarse por la reforma legal que recorta sus condenas, y serán muchos más. **(El señor Ramos Esteban: ¡Qué vergüenza! Venimos a hacer política)**. Y estas son las interpretaciones que hace el Gobierno de las directivas europeas. Y preocupa también este fanatismo climático y esas imposiciones de una Agenda 2030 con comisiones medioambientales que miden y valoran el impacto ambiental de las infraestructuras, concretamente ha mencionado los aeropuertos, que son de interés general. ¿Qué van a hacer? ¿Van a paralizarlas, como hizo este Gobierno con las infraestructuras hidráulicas? Porque estamos viendo casos como la ampliación del aeropuerto de Barcelona, que se ha visto largamente atrasado por la protesta de ecologistas y que obvian la necesidad de movilidad aérea.

Ha hablado también en su intervención de reducción de plazos. La ley establece que el plazo para resolver y modificar los procedimientos de sanción será de dieciocho meses en los expedientes por infracciones muy graves y graves, y de nueve meses en los de infracciones leves. Repito, dieciocho y nueve meses. ¿Qué motiva esos plazos tan largos?, ¿hay poco personal?

Asimismo, queremos saber cuál es el motivo por el que el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles no está adscrito a la Dirección General de Aviación Civil, algo que los expertos piden.

Y, aprovechando su comparecencia, queremos trasladarle la inquietud de los controladores aéreos por la escasez de estos profesionales, que de manera directa incide en la seguridad aérea. Tal y como ellos mismos manifiestan, esta se pone en riesgo con una plantilla envejecida, dado que supone una bajada en las facultades psicotécnicas. ¿Contempla este Gobierno, o este ministerio en concreto, redactar un plan mitigador para luchar contra esta falta de profesionales?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar este primer turno, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Herrera García.

La señora **HERRERA GARCÍA**: Gracias, presidenta.

Señorías, buenos días.

Bienvenido de nuevo a esta comisión, señor Núñez, y muchísimas gracias por su comparecencia y por la explicación detallada sobre las razones que llevan al Gobierno a impulsar los proyectos de ley para la modificación de las leyes de Navegación Aérea y Seguridad Aérea, por un lado, y de las leyes de Puertos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 17

del Estado y de la Marina Mercante, y de Navegación Marítima, por otro. En definitiva, la puesta a punto de la práctica totalidad de nuestro régimen legal en materia aeronáutica y marítima.

Como cuestión previa, señorías del Grupo Popular, creo que conviene que revisen su argumentario sobre el ministro Puente, puesto que la eficacia de su gestión está en estos momentos más que demostrada y reconocida. **(Rumores)**. Además, conviene venir informado a esta comisión, puesto que el sistema de control de AENA se modificó precisamente por la privatización que realizó el Partido Popular en 2015 del 49% de la entidad. Igual ahora están un poquito arrepentidos. **(Rumores)**.

Los proyectos de ley que hoy abordamos tienen tal importancia para los sectores marítimo y aéreo de nuestro país, la tramitación de estas leyes tiene tantos ojos puestos encima, que, por respeto a estos sectores, me referiré exclusivamente a lo que para esta normativa va a suponer de conseguir el respaldo de la Cámara. Por utilizar solo un dato parcial, el pasado domingo el semanario *Ara Balears* publicaba un reportaje en el que se daba cuenta de que Baleares mueve al año 16 millones de toneladas de mercancías y de que su dependencia del exterior es del 90%. Por tanto, sin entrar en provocaciones, y menos aún en las de los representantes de VOX, defiendiendo el territorio al que represento y los intereses de dos sectores clave para nuestro país en general.

Señor Núñez, lo ha explicado usted perfectamente, estamos ante modificaciones normativas que nos permitirán poner al día la reglamentación de dos sectores fundamentales, para acompañarnos no solo a los cambios normativos del marco europeo y mundial, sino también para adaptarnos a la evolución tecnológica que se está produciendo en estos ámbitos y a las necesidades expresadas por los principales operadores. Vaya por delante la predisposición del Grupo Parlamentario Socialista para trabajar con el objetivo de alcanzar el máximo consenso en estas materias con todas las fuerzas parlamentarias. Todas y todos los aquí presentes sabemos que gran parte de las actualizaciones que ha señalado en su intervención empiezan a tener carácter urgente y que de ellas depende en gran medida la buena marcha de nuestros sectores aéreo y marítimo, y su correcta adaptación a las nuevas realidades, que son ya un hecho.

En relación con el proyecto de ley que afecta a las normativas de navegación y seguridad aérea —usted también lo señalaba y no quiero dejar de insistir en ello—, nos referimos a la revisión de normativas que datan de los años 1960 y 2003, respectivamente. Es, por tanto, inaplazable que abordemos avances como el de los drones o las aeronaves no tripuladas y, con ello, las transformaciones que suponen para el sector y su seguridad. De manera general, entendemos como muy positivo el objetivo que tiene este proyecto de ley —también el del sector marítimo, al que me referiré después— de clarificar conceptos, simplificar burocracia y reducir cargas administrativas, así como actualizar —sí— los sistemas de tasas y mejorar el régimen sancionador en materias tan sensibles en términos de seguridad.

Usted lo sabe, para una Administración local o autonómica un aeropuerto es un vecino a veces complejo, por las afectaciones que tiene para el desarrollo de los planes urbanísticos y de los proyectos planificados en el entorno de este tipo de infraestructuras, y por ello entendemos como una mejora que se reorganicen en una única comisión ambiental y con paridad de voto entre el Estado y las Administraciones de ámbito territorial aquellas competencias que hasta ahora estaban dispersas en diferentes espacios de debate y toma de decisión. Así como el hecho de que se clarifique la manera en que los planes directores de los aeropuertos de interés general deben integrarse en los planeamientos urbanísticos y territoriales, pues a menudo estos procesos suponen dificultades para los ayuntamientos que tienen un aeropuerto en su término municipal.

Por lo que se refiere al proyecto de ley que afecta a nuestra normativa en vigor para el sector marítimo, me gustaría incidir sobre el hecho de que también ahora hablamos de leyes que tienen ya un pasado, pues en este caso son de 2011 y 2014, y aunque no son tan antiguas como en el caso aéreo, igualmente precisan una modernización para adaptarse a los cambios que han sufrido el transporte marítimo y el régimen jurídico internacional. En este caso, el proyecto de ley apuesta por una verdadera política global y coordinada del transporte marítimo, buscando la eficacia y la eficiencia, y las disposiciones contenidas en el texto afectan, como bien explicaba usted, tanto a la marina mercante como al sistema portuario de titularidad estatal.

Hace unos meses, en esta misma comisión, con motivo del debate de una proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, tuvimos ocasión de llegar a un acuerdo sobre la necesidad de mejorar el régimen de abanderamiento de los buques y los registros marítimos. La actualización que entonces convinimos que era necesaria está ya plasmada en este proyecto de ley, en el que se refuerza la competitividad del segundo registro, del registro canario, a través de una serie de medidas con las que se intenta que se fortalezca frente al resto de registros europeos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 18

Además, y creo que conviene destacarlo, se plantea la creación del nuevo registro especial de buques y embarcaciones de recreo, con oficinas de gestión en Ceuta y Melilla, para ofrecer incentivos que favorezcan el pabellón español. Este nuevo registro, junto con otras medidas también previstas que afectan a la náutica recreativa, ha sido considerado por el propio sector como un avance importantísimo, si no histórico, en el reconocimiento y la seguridad jurídica de la náutica de recreo.

Y de la misma manera que hablábamos de las aeronaves no tripuladas para el sector aéreo, también se aborda en esta modificación legislativa la novedad que suponen los buques autónomos o sin tripulación, una realidad que requiere ser incorporada a nuestro ordenamiento jurídico cuanto antes, por el desarrollo previsto a medio y corto plazo.

Además, en el proyecto de ley se proponen cambios que clarifican conceptos, evitan duplicidades y, en definitiva, mejoran notablemente la claridad de la regulación del sector. Me gustaría destacar, entre otras cuestiones, la inclusión en la legislación de las motos náuticas, la aplicación de las normas de seguridad y protección del medio marino vigentes en España a los buques o abanderados en otros Estados cuyo titular resida en España, como usted antes destacaba, o la mención a los riesgos cibernéticos marinos, otra muestra de la necesidad de acompasar la legislación a la realidad en la que ya vivimos.

Asimismo, creo que vale la pena poner en valor la intención del ministerio de mejorar los espacios de coordinación entre las Administraciones y con el propio sector, a través del comité asesor marítimo previsto en el texto legal propuesto, cuyo debate en profundidad abordaremos próximamente.

En resumen, señor Núñez, en opinión del Grupo Socialista, los dos proyectos de ley que hoy nos ha presentado son necesarios y mejoran de manera notable la situación actual, pues suponen una reordenación no traumática, pero sí exhaustiva, de todo el marco regulatorio de los sectores aéreo y marítimo, por lo que consideramos que sería conveniente que los grupos parlamentarios pudiéramos sacarlas adelante con un respaldo importante, porque tendrán repercusión sobre las condiciones de trabajo de miles de personas sobre millones de usuarios y, en definitiva, nos aportarán a todos mayor seguridad.

Por todo ello, le agradecemos nuevamente su predisposición para explicar las reformas propuestas y reiteramos la voluntad del Grupo Socialista de trabajar conjuntamente con todas las fuerzas políticas representadas en la Cámara y que estén interesadas en aportar propuestas de mejora o ajustes que puedan ser considerados durante el trámite parlamentario.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Herrera.

Para contestar a los portavoces, tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchas gracias, presidenta. Y gracias a los portavoces también.

Si no les parece mal, voy a hacer una respuesta conjunta a los temas que se han ido planteando. Empezaré por cierto achaque que se le hace al proyecto de modificación de las leyes sobre Navegación Aérea y de Seguridad Aérea de ser demasiado comedido o perezoso. Nosotros creemos que no lo es. En concreto, en algunas de las cuestiones que se han mencionado, como en lo relativo a las aeronaves no tripuladas, las normas que se recogen en la ley —que es una ley de básicos y recoge los principios generales, como debe ser— no hacen referencia, porque además creemos que no deben hacerla, a aspectos muy técnicos que no se vienen decidiendo dentro de la normativa española. Como saben, es de la Agencia Europea de Seguridad Aérea de la que emana gran parte de la normativa técnica que tiene que ver con los UAV, las embarcaciones no tripuladas, y el resto de disposiciones de carácter técnico respecto de los condicionantes de este tipo de embarcaciones viene reflejada en la normativa de desarrollo de la norma general, en este caso el real decreto de drones, que, como saben, se aprobó hace poco y está todavía en proceso de rodadura, pues es un sector en crecimiento constante. Creo hablar en nombre de mis técnicos cuando digo que tenemos una aproximación bastante abierta a cualquier tipo de modificación que se deba realizar sobre la normativa de aplicación a los drones. Vamos a darle un poco de plazo a este real decreto para ver cómo funciona y si hay que adoptar algún tipo de modificación, que probablemente haya que hacerlo, porque ya les digo que ha habido sucesivas fases de desarrollo normativo porque el sector crece mucho más rápido de lo que nosotros vamos previendo, pero no duden de que trataremos de hacerlo.

Me han hablado también —y es un tema que se ha mencionado por bastantes de los portavoces— sobre el asunto de las servidumbres aeronáuticas. Yo no soy jurista, vaya eso por delante, mi formación es eminentemente técnica. Puedo entender que les resulte algo confusa la redacción de la norma, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 19

siempre está abierta, por supuesto, a mejoras en su redacción, pero el sentido último sí me gustaría explicarlo. Hoy en día, los planes generales de ordenación urbana se remiten, una vez comenzada su elaboración para los informes de compatibilidad con las servidumbres aeronáuticas, a la Dirección General de Aviación Civil, que emite el informe preceptivo y vinculante, porque alguien tiene que hacer un informe preceptivo y vinculante cuando estas son cuestiones que afectan a la seguridad aérea en su más estricto sentido, la seguridad de los pasajeros. Lo que se pretende es que se alteren esas fases para que las herramientas de planificación urbana de los municipios sepan con antelación qué conjunto de servidumbres van a tener que afrontar. Esto es algo sobre lo que, planteado en la norma y sometido al proceso de alegaciones en la Federación Española de Municipios y Provincias, no se ha manifestado nada en contra. En cualquier caso, el objetivo —como les digo— es facilitar el funcionamiento de las herramientas de planificación urbanística y hacerlo compatible con las servidumbres aeronáuticas. Cualquier mejora que se pueda introducir en ese sentido bienvenida sea. No tenemos un apriorismo respecto a esto.

En cuanto al abandono y destino final de las aeronaves que se ven abandonadas, sí que figuran determinados preceptos que mejoran el procedimiento de abandono de las aeronaves, pero el límite que tiene es el límite de la regulación del ámbito mercantil. Al final, esas aeronaves tienen un dueño y el proceso de abandono tiene que ser también respetuoso con el conjunto de derechos que figuran ahí.

Me hablaba el señor Fabra del decimocuarto, o creo que ya el decimoquinto, puesto de flota nacional abanderada en el registro canario. Es verdad que el registro canario ha ido perdiendo competitividad a lo largo de los años. También convendría que cuando afrontemos este fenómeno tengamos claro el diagnóstico de las causas que radican detrás, porque también he oído hablar de instrumentos financieros, cuando lo cierto es que el conjunto del consenso en el sector es que los incentivos financieros del REBECA, el segundo registro canario, que están recogidas en la Ley del Régimen Económico y Fiscal de las Islas Canarias, son de los más ventajosos de la Unión Europea: permiten exenciones del 90 % en el impuesto sobre sociedades o alternatively la tributación mediante *tonnage tax*, impuesto sobre el tonelaje; unas exenciones a las cuotas de la Seguridad Social tanto del empresario como del empleado, que, por lo tanto, tiene un incentivo en su nómina todos los meses, y la exención de determinados impuestos, actos jurídicos documentados y transmisiones patrimoniales. El problema no está en el esquema de incentivos fiscales, aunque siempre se podrá mejorar. También hay que ser conscientes de que fenómenos similares de mejora en otras banderas —mencionaba el caso de Portugal, el registro de Madeira o Francia— van vinculados a condiciones muy concretas. Madeira se ha convertido en un registro similar en lo esencial a Malta o Chipre; son registros abiertos o que, en la terminología de la ITF, de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, vienen reconocidos como registros de conveniencia. España no tiene un sector naviero como pueden tener Italia, Grecia o Dinamarca. El porcentaje de participación de nuestro sector naviero en la economía es limitado. La aspiración que debe tener el segundo registro especial canario debe ser la de darles un acomodo suficiente para que se sientan cómodos en él y les permita desarrollar su actividad empresarial, crecer y prosperar, pero no creo que nuestro papel aquí sea el de convertirnos en una bandera de conveniencia al uso, sinceramente. En el caso concreto de Francia, el incremento sustancial viene vinculado a un muy agresivo método de *tax lease*, de amortización acelerada del capital, aprobado en Francia —que creo que ya ha finalizado el periodo— y que ha concentrado casi todo el incremento de la flota en determinados segmentos, en concreto gaseros, vinculado a unas condiciones que se pueden plantear, pero tengan presente que son onerosas desde el punto de vista fiscal. Es decir, ese incentivo va contra las arcas de la Hacienda pública.

Me planteaban también el impacto en la competitividad de nuestros puertos de la normativa medioambiental. Creo que el señor Fabra se refería al impacto de la inclusión del transporte marítimo en el mercado europeo de derechos de emisiones. Como saben, en el Ministerio de Transportes hemos estado y estamos vigilantes y auspiciando iniciativas para que la implantación de este sistema no suponga un menoscabo de la competitividad de nuestros puertos. Así, y a iniciativa española —lo quiero destacar, porque ha salido del ministerio—, se incluyó la figura del puerto transparente en la modificación del sistema de comercio de derechos de emisiones, para que, en los tráficos con destino final a un puerto dentro de territorio de la Unión Europea, el trato respecto de los derechos de emisiones de los buques que recalán en esos puertos transparentes, por dejarnos de circunloquios Tánger Med-Algeciras, sea el mismo. Es verdad que queda la figura del transbordo internacional, sobre la que hemos solicitado un adelanto a la Comisión Europea de la evaluación del impacto concreto en la medida sobre la posible desviación de tráficos hacia puertos de fuera de la Unión Europea. En cualquier caso, tengan presente que el MEPC, el Comité de Protección del Medio Marino, de junio del año que viene debe tener ya en vigor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 20

las medidas de medio plazo de la Estrategia de la Organización Marítima Internacional para la Reducción de Gases de Efecto Invernadero, que van a tener, no les quepa duda, incidencia similar a la del ETS. En cualquier caso, veremos cómo va evolucionando.

En cuanto a los desvíos de los vuelos en el aeropuerto de Loiu, y que, en vez de ir a Vitoria, acaban en Madrid o en Santiago, perdónenme, pero esto no tiene tanto que ver con la gobernanza del aeropuerto como con la propia disponibilidad de medios de la aerolínea. Quien acaba decidiendo dónde desvía el avión es la aerolínea, y es la aerolínea consciente de que, cuando desvía un vuelo, tiene que hacerse cargo de los pasajeros y de su equipaje, y eso requiere medios; requiere tener gente que se ocupe del *handling*, que se ocupe del pasaje; gente que se ocupe de contratar un autobús; gente que esté allí a pie de escalerilla para decirle a los pasajeros: no se preocupen, les vamos a llevar en autobús a su destino, o el aeropuerto de Loiu está cerrado por condiciones meteorológicas, o esperen aquí porque si abre en menos de una hora, quizá les compense y podamos hacer un salto si el piloto no ha superado el límite de horas de vuelo... Es un poco complicado. Yo entiendo que es frustrante, no me cabe duda. A mí me ha pasado; yo he ido a Bilbao y he acabado en Barcelona, y me ha sentado a cuerno quemado. Pero, muchas veces, y sobre todo en estos casos, lo que prima es la seguridad, que también tiene una incidencia luego, cuando el avión se ve en un aeropuerto sin nadie que te atienda y del que no puedes bajar porque ni siquiera hay una persona de *handling* contratada para que ponga la escalerilla. Se pasa mal, créanme. Si se les ocurre alguna fórmula para mejorar en ese sentido, por supuesto, estamos siempre abiertos a ello. De todas maneras, quería comentarles que, al margen de las comisiones de los aeropuertos, dentro de las herramientas de cooperación que tiene el ministerio están las comisiones de Aviación Civil, que sí tienen régimen autonómico. Es decir, el ámbito en el que se da es el de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares o el de Cataluña o el del País Vasco, y ahí es donde se habla de OSP, de conectividad, de precios, de operatividad, etcétera. Yo creo que son buenas; atiendo las reuniones, las presido, y son un buen instrumento. Les animo a que, si piensan que se pueden mejorar de alguna manera, lo hagan a través de este vehículo.

También me han preguntado sobre el modelo de gobernanza. Ninguna de las cuatro leyes entra a hablar ni del modelo de gobernanza portuario ni del modelo de gobernanza aeroportuario. Uno y otro, con sus particularidades, al menos desde mi punto de vista, creo que son razonables, creo que funcionan razonablemente bien. Siempre hay margen de mejora, pero, desde el punto de vista del ministerio, creemos que mantienen un razonable equilibrio entre la atención a las demandas de las autoridades autonómicas y locales y el interés general que —no nos olvidemos— es el que justifica, en muchos casos, la implicación del Estado en la gestión de estas infraestructuras.

Por lo que se refiere al modelo aeroportuario, funciona en red y es distinto el modelo aeroportuario de AENA a cómo funciona el modelo portuario, en el que lo que hay es autoridades portuarias con un más que razonable grado de autonomía, a juicio del que les habla, y una función de supervisión y de regulación de la normativa portuaria por parte de Puertos del Estado. Pero eso no significa que ni unas ni otras infraestructuras sean ajenas al sentir de los representantes de las instituciones locales, regionales y autonómicas en las que están ubicadas. No se me ocurre mejor ejemplo que la ampliación del aeropuerto de Barcelona donde, en fin, yo creo que está claro que, si hay un problema, es el de conciliación de voluntades de distintos agentes locales con la voluntad del gestor de la red de aeropuertos nacional.

El señor Alonso me hablaba del seguimiento del *handling*, de la huelga del grupo IAG. Lo cierto es que no entra dentro de mi cartera. Es verdad que yo estuve en la mesa en su momento. Hasta donde yo sé, con las esperables fricciones que tiene todo proceso de transición cuando se da el traspaso de medios de unos operadores a otros, no parece que esté funcionando mal. Lo que sí sé es que el servicio de IAG Services, Iberia Services, sí parece ser una iniciativa que crece, y eso sí es una buena noticia, porque sí puede dar cancha, crecimiento y oportunidades, sobre todo, a los trabajadores del sector de *handling* español.

En relación con la torre de control remoto en Menorca, yo creo que ya le he dicho mi opinión. Si quiere, le emplazo a que volvamos a hablarlo, pero creo que la conoce bien.

En cuanto a la ampliación del aeropuerto de Palma, es una ampliación de las instalaciones no del lado aire, es del lado tierra. De lo que se trata es de que el pasajero tenga una mejor experiencia en un aeropuerto que —como todos, porque este año acabaremos en el entorno de los 306 millones de pasajeros en los aeropuertos españoles— se ve con las costuras un poco apretadas cuando recibe tantísima gente. Pero las actuaciones no suponen un incremento de las operaciones aéreas del aeropuerto. Yo creo que lo que hay ahora es razonable. El aeropuerto tiene capacidad suficiente en el lado aéreo, pero se trata de que el pasajero no esté como piojo en costura, vamos a dejarle mejorar su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 21

experiencia allí. Es el tercer aeropuerto de la red española, merece cierta atención en ese sentido. En lo que se refiere a las OSP Lanzarote-Madrid y Menorca-Barcelona, estamos pendientes del pronunciamiento definitivo de la comisión. Hemos recibido alguna información informal al respecto sobre una necesidad de darles más información sobre las iniciativas de OSP piloto. Veremos las próximas semanas qué es lo que nos dicen. Yo me ofrezco, si quieren, a hacer algún día un monográfico sobre las OSP y el sistema de bonificaciones en el transporte aéreo y marítimo, a venir aquí y darles cumplida cuenta de ello. Es una temática que ya de por sí da para bastante.

Me ha planteado también el tema de la mudanza del Centro de Coordinación de Salvamento a Tarifa. Es un cambio de edificio, simple y llanamente, en el que se mantienen todos y cada uno de los puestos de trabajo y de la estructura de mando. Si porque a alguien no le apetezca cambiarse de su oficina a otra oficina a una distancia que no llega a los 20 kilómetros con compensación por desplazamiento no vamos a poder hacer nada, yo tengo que decir que apaga y vámonos. O sea, decidimos aquello asambleariamente y ya está. Este es un tema en el que yo tengo que confesarles que no comparto para nada la visión que se ha transmitido por parte de algunos de los representantes de los trabajadores.

En relación con la línea de Tarfaya, le puedo confirmar que la Autoridad Portuaria de Las Palmas de Gran Canaria tiene previstas algunas actuaciones económicas en favor de esta línea, pero le tengo que decir también que la viabilidad económica de esa línea va a ser complicada. La experiencia me dice que no hay tantísima población, no hay *hinterland* económico suficiente, a mi juicio, a día de hoy. No digo que no vaya a haberlo en el futuro.

En cuanto a los corredores de cetáceos, habrá que plantearlo en los acuerdos de protección medioambiental del Mediterráneo, pero yo creo que debemos hacer un esfuerzo para compatibilizarlo a la vez con una necesidad del archipiélago balear, que es el transporte marítimo del que depende —lo ha dicho la señora portavoz del Grupo Socialista— el día a día en las islas Baleares. Es más, las islas se caracterizan por tener un sistema de logística que depende, casi en el día, del transporte marítimo. Se ha renunciado a tener espacios de almacenamiento o espacios adaptados frigoríficos en los puertos baleares —también por una condición de constricción del espacio en estas ciudades— y no podemos jugar con el suministro diario de comida. Me refiero a que hay que hacerlo compatible.

Por lo que se refiere al conjunto de incentivos fiscales que se recogen para el REBECA, el registro especial canario —y creo que ya lo he mencionado antes—, son, créanme, de los más ventajosos de los países de nuestro entorno. El problema no está en el conjunto de incentivos económicos; es, efectivamente, un problema muchas veces de trabas respecto de la contratación de ciudadanos no comunitarios y, en algunas ocasiones, no les voy a engañar, de coste laboral de la operación con ciudadanos de la Unión Europea. Ahora mismo, el propio texto refundido en su versión actual recoge una exención del 50 % de las tripulaciones respecto de la necesidad de que esos tripulantes sean ciudadanos de la Unión Europea. Lo cierto es que en España los tripulantes de buques, los marinos llevan apareciendo en el catálogo general de ocupaciones de difícil cobertura desde el mismo día de su creación y no han desaparecido en un solo momento; ni cuando en 2012 estaban cayendo chuzos de punta económicos en este país dejaron de aparecer ahí. Es un clamor respecto del sector marítimo —no solo español, sino internacional— que faltan marinos. Mi impresión es que —y en ese sentido va una de las modificaciones que hace la norma— deberíamos flexibilizar la posibilidad de la contratación de ciudadanos de terceros países en el REBECA.

Respecto a lo que me han comentado de las horas extras, creo que es al revés. Según la aplicación de la normativa española, lo que no se daba hasta ahora era la obligatoriedad del cobro de horas extra, porque si como horas extra vamos a entender todas las horas de embarque en un buque de bandera española, son veinticuatro horas al día. Entonces, la excepción era justo la contraria. Esto es una de las cosas que quizá convenga plantearse en la fase de enmiendas: dar una redacción más racional. Porque, además, esa exención respecto a la normativa española trae causa de un acuerdo de patronal y sindicatos representados por unanimidad en las mesas de negociación del ámbito marítimo.

Por último, yo quería mencionar, respecto a los sancionadores, que la ley lo que hace es dar más seguridad jurídica a los posibles sancionados. De hecho, juega a favor de una mejor gradación. Es decir, en vez de identificar una sanción automáticamente —le pongo el caso de las mercancías peligrosas— como grave o muy grave por el mero hecho del incumplimiento de alguna de las normas aplicables al transporte por vía aérea de mercancías peligrosas, lo que se hace es tener en cuenta la peligrosidad de la mercancía, que puede ser una botella de lejía y que, por tanto, no requeriría el inicio de un expediente grave o muy grave, sino leve, antes de iniciarlo. Esto juega a favor de los posibles sancionados, no al revés. Yo creo que, además, es un ejercicio de ajuste del ámbito sancionador bastante razonable. Lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 22

mismo le digo en cuanto a los plazos, lo de los dieciocho meses me atrevo a decir que es un estándar por lo bajo respecto de un expediente administrativo sancionador en una falta grave o muy grave en el ámbito aéreo. Créame que no es desproporcionado ni es una *boutade*, no es así, créame que no.

No sé si me he dejado algo. Si no, yo estoy a su disposición para responder a cualquier cuestión que les surja. Seguro que me he dejado algo, les pido perdón por adelantado y quedo, como les decía, a su disposición para aclarar cualquier extremo que consideren necesario. Les agradezco de nuevo que me den esta oportunidad de dirigirme hoy a ustedes.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario general.

A continuación, hay un nuevo turno de intervención de los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios que así lo deseen, por un tiempo máximo de tres minutos.

El Grupo Parlamentario Mixto no está, el Grupo Parlamentario Vasco ha dicho que se ausentaba.

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias por sus explicaciones. No voy a intervenir ahora. Tendremos tiempo de seguir hablando con las propuestas concretas que podamos hacer.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya... (**Denegaciones**).

Por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta.

Lo mismo que mi compañero de Bildu, creo que ya tendremos suficiente tiempo para la negociación de las enmiendas que vamos a presentar al proyecto de ley.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gràcies.

Ara parlaré en català, perquè ja sabeu que soc també diputat per Tarragona i de tant en tant em toca combinar els dos idiomes i crec que és important.

L'altre dia el diari *Mercantil*, és un diari que vostè coneix perfectament, exposava les xifres que tenim en aquests moments en els diferents ports de tot l'Estat. I posava el focus en el trànsit dels diferents ports espanyols i apreciaven augments del més de 8% a Barcelona o a Bilbao i més del 10% a Huelva, a Sevilla, Vigo o Tenerife i fins al 60% a Màlaga. Celebrem, lògicament, aquest increment en el trànsit total, però si augmentem el focus i entrem en el trànsit de contenidors, el descens és, si cap, preocupant en el 76% a Tarragona i, en canvi, tenim un increment del 312,3% en creueristes.

És clar, tot això a nosaltres ens preocupa. Ja sabem que ara —i aprofitem per saludar el nou director del Port— ens preocupa perquè marca un tipus de model. És veritat que, segons el ministre Puente, diu que l'increment comporta millores; sense increment no hi ha aquestes millores. Depèn. Depèn del model que s'adopti. Ja sabem, perquè l'altre dia vam estar en una visita que també vostè hi era en un creuer, i ens va dir perfectament que el tema de la massificació en les ciutats no els correspon. No té vostè competències, però sí que ens preocupa, com en aquest cas, com a ciutadà de Tarragona, l'increment que es produeix de forma puntual en ciutats petites com a Tarragona, que les col·lapsen i que no ajuden gaire, per no dir no ajuden gens, al desenvolupament econòmic i comercial de la ciutat. Per això, li preguntem sobre el tema si vostès estan preocupats per la baixada de contenidors a Tarragona i en canvi de la pujada de l'increment, molt espectacular —també és veritat que partíem d'una base molt petita— l'increment tan espectacular dels creueristes a Tarragona.

I en referència al tema d'aeroports, bé, ja sabem la voluntat del ministeri i de molts actors en referència a Catalunya, de l'aeroport del Prat. Però ja sap vostè que nosaltres no estem en aquesta mateixa línia, però sí que entenem que l'aeroport de Reus, igual que el de Girona, juguen un paper molt important o han de jugar un paper molt important. Quin paper pot jugar l'aeroport de Reus com a aeroport sud de Catalunya en el sentit d'una possible conversió de l'aeroport del Prat en un *hub* aeroportuari..., aeri, perdó? Tenint en compte que simplement aquest any ja només ha tingut un increment del 13,1% a les xifres de l'any

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 23

anterior del 2023, que ja eren bones, tenint en compte el que significa l'Aeroport de Reus, i més tenint en compte l'operativitat en... Que desgraciadament en pocs mesos —que ja sé que això no correspon a vostès, sinó a les aerolínies—, que personalment penso que tenen una potencialitat tremenda i que no té gaire sentit que algunes línies s'aturin durant tot el període, que és... Com a mínim que s'allarguin fins a l'octubre i que s'allarguin des de la Setmana Santa fins a l'octubre, que és el que, des del meu punt de vista, que no en soc un especialista, tindria que ser-hi.

I som conscients, som conscients, perquè també ens ho ha dit vostè moltes vegades, alguna vegada millor dit, que AENA funciona com una empresa privada i per tant a nosaltres no ens agrada, però és la realitat i la intentarem canviar. Però de moment és així i, per tant, la hem d'acceptar. Però sí que ens preocupa el tema de la seguretat aèria i, en aquest cas, ens preocupa una sèrie de queixes que ens fan els sindicats —i jo, que crec que en alguns casos tenen bastanta raó— que és, per exemple, el tema de la manca de tècnics de manteniment de navegació aèria. Tenen previst vostès «pressionar», entre cometes, a Aena perquè aquesta manca de personal, que és evident, se solucioni en els propers mesos i, sobretot en les temporades punta?

Moltes gràcies.

Gracias. Ahora voy a hablar en catalán. Ya sabe que soy diputado por Tarragona y de vez en cuando tengo que combinar el uso de ambas lenguas porque creo que es importante.

El otro día el diario El Mercantil, que se trata de un diario que usted conoce perfectamente bien, exponía las cifras que tenemos en la actualidad en los distintos puertos de todo el Estado. Se centraba sobre todo en el tránsito de los distintos puertos españoles y apreciaban aumentos de más del 8% en Barcelona o en Bilbao y más del 10% en Huelva, Sevilla, Vigo o Tenerife y hasta el 60% en Málaga. Celebramos evidentemente este incremento en el tránsito total. Pero si nos centramos un poquito más y hablamos del tránsito de contenedores, el descenso es si cabe preocupante, un 76% en el caso de Tarragona. En cambio, tenemos un incremento del 312,3% en el número de cruceristas. Evidentemente, todo esto nos preocupa —aprovechamos para saludar al nuevo director del puerto— porque marca un tipo de modelo. Es cierto que, según el ministro Puente, el incremento comporta mejoras y sin incremento no se producen estas mejoras. Depende del modelo que se adopte. Ya sabemos, porque el otro día estuvimos en una visita en la que usted también estaba presente, que en un crucero —nos lo dijo perfectamente claro— el tema de la masificación en las ciudades no le corresponde, no tiene usted competencias, pero sí que nos preocupa, y en este caso como ciudadano de Tarragona, el incremento que se produce de manera puntual en ciudades pequeñas como Tarragona, ya que las colapsan y no contribuyen al desarrollo económico ni comercial de la ciudad. Por este motivo, preguntamos si están ustedes preocupados por la bajada del número de contenedores en Tarragona y, en cambio, el incremento tan espectacular —también es cierto que partíamos de una base muy pequeña— de los cruceristas en Tarragona.

Con referencia al tema de aeropuertos, ya saben ustedes la voluntad del ministerio, de muchos actores en referencia a Cataluña, al aeropuerto de El Prat, pero ya sabe usted que no estábamos en esta misma línea. Pero sí entendemos que los aeropuertos de Reus y Girona tienen un papel muy importante o deben tener un papel muy importante. Me gustaría saber qué papel puede tener el aeropuerto de Reus como aeropuerto sur de Cataluña, en el sentido de una posible conversión del aeropuerto de El Prat en un hub aéreo, teniendo en cuenta que este año solamente ha habido un incremento del 13,1% en las cifras anteriores de 2023, que ya eran buenas, teniendo en cuenta lo que significa el aeropuerto de Reus, y más teniendo en cuenta la operatividad, que desgraciadamente son pocos meses. Ya sé que esto no les corresponde a ustedes, sino a las aerolíneas, que personalmente pienso que tienen una potencialidad enorme, y no tiene mucho sentido que algunas líneas se paren durante todo el periodo o que se alarguen hasta octubre y que se alarguen desde Semana Santa hasta octubre, que es lo que, en mi opinión, que no soy un especialista, tendría que ser.

Somos conscientes, porque también lo ha dicho usted alguna vez, de que AENA funciona como una empresa privada. A nosotros no nos gusta, pero es la realidad. Intentaremos cambiarlo, pero de momento es así. Por tanto, tenemos que aceptarlo. Pero sí nos preocupa el tema de la seguridad aérea, y en este caso nos preocupan una serie de quejas que hacen los sindicatos, y creo que en algunos casos tienen bastante razón. Por ejemplo, el tema de la falta de técnicos de mantenimiento de navegación aérea. ¿Tienen previsto ustedes presionar a AENA para que esta falta de personal, que es evidente, se solucione en los próximos meses, sobre todo en las temporadas punta?

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 24

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda tiene la palabra.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Secretario general, reconocemos el conocimiento que tiene en las materias que son de su competencia y la buena educación, algo inusual. Es cierto que ha respondido a dos de las cuatro preguntas formuladas. Esta nueva norma al final no deja de ser una norma que viene por parte del Ejecutivo, un Ejecutivo del que sinceramente no nos fiamos. No nos fiamos de las leyes que este Gobierno redacta, leyes que sueltan a violadores y terroristas y que amnistían delincuentes. Hoy hemos visto en las portadas que la UCO señala al fiscal general por filtraciones, y no nos fiamos de un Gobierno que está liderado por un Sánchez que no respeta el Estado de derecho, la separación de poderes, la libertad de prensa y la verdad; un Sánchez que es capaz de la omisión del deber de socorro mientras los españoles se ahogan en Valencia o en Málaga, una omisión de socorro que recoge el Código Penal. Y a los brazos de este PSOE, que es un PSOE corrupto moral y económicamente, se lanza el Partido Popular, y lo demuestran con sus reuniones en Moncloa, ya sea Feijóo o ya sean, como hemos visto recientemente, los barones territoriales. Se le entregan cuando le regalan un cargo a Teresa Ribera, se le entregan con ese reparto de jueces de Radiotelevisión Española y aprobando leyes como la regulación masiva de inmigrantes ilegales. Hoy, el representante del Grupo Popular en esta comisión ha dicho: Este grupo mayoritario de esta Cámara... Y ha hablado de trabajar con el PSOE. Este grupo mayoritario, desgraciadamente, hace ya tiempo que dejó de ser la oposición y se ha convertido en el pagafantas del Partido Socialista.

Nosotros no le vamos a tender la mano a este Gobierno, estaremos muy atentos a todas las enmiendas que se van a registrar, pero nosotros, en este momento en el que el Gobierno ha demostrado una vez más que abandona a todos los españoles, cuando nosotros tenemos muy presentes los fallecidos por la DANA, en este momento nosotros estamos al lado del honrado pueblo español y seguiremos siendo una oposición total al '1', ese '1' que estamos haciendo todo lo posible para que acabe en el banquillo y para que los españoles volvamos a las urnas más pronto que tarde.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Herrera

La señora **HERRERA GARCÍA**: Gràcies, presidenta.

Començaré dient que em sembla una falta de respecte a la ciutadania, que mos segueix i que mos mira i que mira el que dèiem de les lleis que estan en tramitació, que facin servir argumentaris que segurament ja mos faran es paper durant tot el dia o durant tota la setmana. No fa falta canviar l'argumentari. Pot servir es mateix per a cada dia.

Bé, tornant a la qüestió, respecte de les qüestions que s'han comentat sobre la possible cogovernança o participació dels territoris, volia explicar que crec que les comissions aeroportuàries i portuàries que se plantegen en aquests projectes de llei no resten en cap cas representativitat a les comunitats. Se garanteix la paritat de representació, se garanteix l'eficiència evitant duplicitats i diferències de criteri. No se limita el nombre de representants, de tal manera que poden créixer fins que estiguin incorporats tants membres com es consideri necessari perquè estigui ben representat el territori. Se limita l'aplicació als aeroports de competència de l'Estat. Per tant, en el cas de Catalunya quedarien fora els aeroports de Lleida, Alguaire i d'Andorra-la Seu.

I, a més, la presidència, tot i que deixa de ser rotatòria i, per tant, quedarà associada al ministeri, d'aquesta manera, allibera càrrega de feina en els territoris i no té una aportació extra en qüestió de votacions. Per tant, crec que temps tindrem de parlar i de millorar aquesta redacció, si així ho consideren els grups i si existeix aquest marge de millora. Però crec que ara per ara no és qüestió ni motiu de preocupació el que es preveu perquè en tot cas millora i manté la representació dels territoris.

Res més. Gràcies.

Gracias, presidenta.

Comenzaré diciendo que es una falta de respeto a la ciudadanía utilizar comentarios que ya se utilizaron durante el resto de la semana. No hace falta cambiar el argumentario, puede ser el mismo para cada día.

Volviendo a la cuestión, con respecto a las cuestiones que se han comentado sobre la posible cogobernanza o participación de los territorios, quería explicar que creo que las comisiones aeroportuarias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 25

y portuarias que se plantean en estos proyectos de ley no restan en ningún caso representatividad a las comunidades. Es decir, se garantiza la calidad de la representación, se garantiza la eficiencia, evitando duplicidades y diferencias de criterio. No se limita el número de representantes, de tal manera que pueden crecer hasta que estén incorporados tantos miembros como se considere necesario para que esté bien representado el territorio. Se limita la aplicación a los aeropuertos de competencia del Estado —por lo tanto, en el caso de Cataluña, quedarían fuera los aeropuertos de Lleida-Alguaire y Andorra-La Seu— y la presidencia, aunque deja de ser rotatoria, quedará asociada, por lo tanto, al ministerio. De esta manera, libra carga de trabajo en los territorios y no tiene una aportación extra en cuestión de votaciones. Por lo tanto, creo que tendremos tiempo de hablar y de mejorar esta redacción si ustedes lo consideran así y si existe margen de mejora, pero por el momento no es motivo de preocupación, lo que se prevé porque en cualquier caso mejora y mantiene la representación de los territorios.

Nada más. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Gracias, señor Núñez, por sus respuestas, aunque no sean del todo convincentes. El Grupo Parlamentario Popular comparte la necesidad de modernizar los marcos normativos aéreo y marítimo. Sin embargo, es necesario que estas reformas sean ambiciosas en el papel, pero también realistas y aplicables, priorizando la competitividad, la seguridad jurídica y la eficiencia para los dos sectores, para el aéreo y para el marítimo.

Referido al sector aéreo, el Grupo Parlamentario Popular aportará a este texto propuestas positivas y no por imposición que resten o que solo busquen recaudar vía impuestos, porque ¿qué cree que busca el Gobierno con la subida de las tasas aeroportuarias que están dañando al sector turístico de nuestro país o con la posible subida de los impuestos al combustible aéreo, que encarecería el precio del billete? Además, las señorías del Grupo Socialista justifican la mala gestión de AENA porque tiene el 49% del capital privado. Entonces, ¿el señor Óscar Puente es incapaz de gestionar correctamente AENA con el 51%? **(El señor Ramos Esteban: ¿Qué tiene que ver?)**. Y le hago dos comentarios al respecto. ¿Ustedes entonces reconocen que Puente es incapaz de gestionar bien ese ente con ese 51%? Y, como ustedes dicen, si el capital privado es malo, ¿por qué está permitiendo que se privatice Renfe Cercanías si eso está suponiendo de entrada un caos? **(El señor Ramos Esteban: ¿Qué tiene que ver?)**.

Señor Núñez, ¿cree que hoy en día se mantiene la intención del PSOE y de SUMAR sobre la posible supresión de los vuelos cortos de menos de 2,5 horas? Esta propuesta solo reduciría en un 0,9% las emisiones de CO₂ y los pasajeros tendrían que volar a través de otros puertos intermedios europeos, lo que provocaría un efecto rebote. Como idea para reducir las emisiones de CO₂ a la atmósfera, creo que sería más fácil que Pedro Sánchez no hubiera realizado más de 620 viajes en el Falcon en los últimos seis años, algunos... **(El señor Ramos Esteban: ¿Qué tiene que ver?)**. Acabo y termino, señor Sánchez, que siempre está interrumpiendo. **(El señor Ramos Esteban: Sí, sí, pero es que no tiene nada que ver)**.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, continúe la intervención.

El señor **RAMAJO PRADA**: ... que no hubiera realizado algunos de esos viajes de menos de 45 minutos, una cifra récord, con un gasto de más de 7 millones de euros en combustible de queroseno y con una contaminación por encima de las 36 000 toneladas de CO₂. Reducir eso sí sería una medida efectiva para reducir las emisiones de CO₂. **(El señor Ramos Esteban: Pero ¿qué tiene que ver?)**.

Y le comento también, señor Sánchez, ya que siempre está interrumpiendo en esta comisión... **(El señor Ramos Esteban: Ramos)**. No se ponga nervioso, señor César. **(El señor Ramos Esteban: No Sánchez, Ramos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, no hay diálogo.

Puede continuar, ponente.

El señor **RAMAJO PRADA**: No se pongan nerviosos por contar verdades, porque solo estoy contextualizando y no me digan que su Gobierno no es experto en temas aéreos, porque tendrían incluso para hacer un máster. Y también nos podrían explicar en esta comisión otras cuestiones, como por qué el Gobierno no ha dado explicaciones sobre los cincuenta y nueve vuelos con el Falcon a la República Dominicana sin causa justificada, una isla con la que no existen convenios para repostar. **(El señor**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 26

Ramos Esteban: ¿Qué tendrá que ver?). Podrían explicar por qué desde marzo de 2021 el Gobierno ha aterrizado en 118 ocasiones en esa isla caribeña. **(El señor Ramos Esteban: ¡Qué película, de verdad!).**

Respecto al sector marítimo, esperamos que su revisión de tasas sea acorde con las circunstancias. No por más recaudar es mejor, aunque su Gobierno piense lo contrario, ya que puede ser una gran barrera ante otros registros internacionales y, por lo tanto, con armadores que decían inscribir su buque bajo otras banderas para reducir costes. Creo que estos dos proyectos de ley podrían incorporar algunas propuestas normativas que no están incluidas inicialmente para situar al sector aéreo y marítimo en punta de lanza internacional, como siempre lo estuvieron con Gobiernos del Partido Popular.

Agradecemos de nuevo su presencia hoy aquí y muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Para contestar y concluir el debate, tiene la palabra el señor secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchas gracias, presidenta.

Le contesto, señor Alonso. A lo mejor esto no se suele contar aquí o no es la forma en la que se tiene que contar, pero yo el otro día le decía al presidente de Puertos del Estado que muchas veces me causa un poco de asombro ver el ánimo con el que muchos presidentes de autoridades portuarias sacan pecho cuando suben las cifras de tráfico y su silencio pasmoso cuando bajan. Por ejemplo, los datos de Málaga, los datos de Almería o los datos del Estrecho nada tienen que ver con la gestión mejor o peor, que yo no digo que no sea excelsa —además, lo harán lo mejor que puedan—, probablemente será muy buena, de esas terminales. Y lo mismo pasa con Tarragona. Tiene que ver con una coyuntura muy concreta: con el cierre de la navegación en el Canal de Suez y en el mar Rojo y con un reposicionamiento de los tráficos de larga distancia en los primeros puertos de acceso en el Mediterráneo, lo que ha hecho colmatar a Algeciras y que el resto de los puertos de la vertiente mediterránea hagan de aliviadero para que otros buques Feeder acaben haciendo el transbordo bien hacia el norte de Europa o bien hacia el oriente del Mediterráneo. En fin, es mejor ver las tendencias en un plazo razonable que en otro asunto.

Y me hablaba del crecimiento de la cifra de cruceristas en el Puerto de Tarragona. Esta es una cuestión de que la Autoridad Portuaria, el ayuntamiento, la Cámara de Comercio y los sectores interesados se sienten y gestionen cómo quieren que sea ese flujo de pasajeros. No creo que Tarragona, con la cifra de cruceristas que tiene... Es verdad que ha crecido un 300 %, pero es que, si yo tengo 1 euro y mañana tengo 300 en la cuenta, he crecido un 300 % y este es el caso de Tarragona. Yo creo que está muy lejos de ser un puerto en el que la principal afección por saturación sea la de cruceros. Y se puede gestionar, aunque ya le digo que no es mi negociado; cuando pasan a tierra, esto ya deja de ser de mi competencia.

Me hablaba de los aeropuertos de Reus y de Girona. Jugarán un papel, pero hay que ser conscientes de que ese papel va a tener que ver más con su implicación en las pequeñas áreas de actividad económica y aeroportuaria que les circundan que con una especie de aliviadero de tránsitos al aeropuerto de Barcelona. Funciona muy mal esto de conectar dos aeropuertos distintos. Por ponerles un ejemplo, Londres tiene cinco aeropuertos: Heathrow, Stansted, Gatwick, Luton y el London City Airport. Pues bien, no hay ni una sola conexión aeropuerto-aeropuerto y todos tienen que ver con la actividad que se desarrolla en Londres, donde la densidad de la población y la actividad económica son enormes. Lo que sí creo —eso se lo confirmo— es que son aeropuertos exitosos y lo van a seguir siendo. Crecen a unas cifras más que considerables y la senda de crecimiento que tienen la van a seguir teniendo.

Señora Rueda, es verdad que no le he contestado —discúlpeme— al asunto de los controladores, pero le tengo que decir que ayer vi la jornada que organizaron los propios sindicatos de controladores para promover el acceso en la nueva promoción de oposiciones —no son exactamente oposiciones porque no es personal funcionario— a controladores de AENA. Por darle un poco de contexto, le diré que el año pasado superamos el número máximo de aeronaves controladas en espacio aéreo español sesenta y nueve días respecto a los máximos de 2023, que ya eran máximos. La media de selección, formación y entrenamiento, porque un controlador no solo tiene un componente de formación, sino que ha de tener un desempeño en el puesto que le permita tener la habilitación general, lleva su tiempo. A pesar de las convocatorias de personal de ENAIRE y del resto de proveedores, porque no se olviden de que también están Skyway y Saerco, que son proveedores privados, y del esfuerzo que hace SENASA en la impartición de formación, lleva su tiempo. Pero me hablaba de una estrategia y ENAIRE la tiene para completar las plazas de controlador necesarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 225

26 de noviembre de 2024

Pág. 27

Señor Ramajo, si no he sido convincente, me pongo a su disposición para serlo a base de explicarle lo que haga falta de las normas. Sobre lo que me decía de las tasas aeroportuarias, la subida del índice P, el índice que mide el incremento de tasas en AENA y que lleva congelado desde el año 2020, es verdad que ha sido por encima del 3%, pero es que estamos muy por debajo de la tasa media por nivel de aeropuerto de nuestros colegas de cualquier país de la Unión Europea y en impacto son 40 céntimos. La tasa que correspondería al año 2025, que es el índice P de este año, son 5 céntimos. Además, quiero recordarles que son incrementos que vienen recogidos en la propia norma de creación de AENA como semipública o semiprivada, como la queramos ver. Y aquí el margen del Gobierno es aprobar o no un incremento en contra de los intereses de una aerolínea de la que es accionista mayoritario, pero no en el cálculo. ¿Me explico? El Gobierno no decide si toca un 0,5 o un 3; se calcula con una referencia de índices que son estadísticos —lo calcula el INE— y con la fórmula del índice P que viene en la norma, en la Ley 18/2014. El otro margen es decir: No subo el índice P porque no me da la gana. Eso no es razonable porque genera, sobre todo a los inversores que han puesto su dinero en unas acciones de una compañía cotizada en IBEX 35 como AENA, inseguridad jurídica. Si el Gobierno, acorde al procedimiento reglado de cálculo de un índice, le dice qué tiene que hacer, entiendo que no debe hacerlo de otra manera.

En cuanto a las tasas del registro español, créame que son ridículas. Nadie va a dejar de abanderar un barco en el REBECA por el cobro de las tasas. Le digo más, una de las principales ventajas competitivas que tiene nuestro registro es que, cuando uno realiza una inspección a su buque, puede optar por que esa inspección se la haga una sociedad de clasificación, una compañía privada, o se la hagan los inspectores de la Administración marítima pagando la tasa. La proporción de coste de una a otra es de uno a cien, porque la tasa no guarda relación con el coste efectivo. Un caso parecido nos pasa con las tasas de Salvamento Marítimo, que están calculadas igual, con una aproximación. Y ya le digo yo que los problemas que tenemos es que los operadores privados se quejan de lo baratas que son las tasas. Es verdad que, a cambio de estas tasas más baratas, la asistencia a un recurso de inspección por parte de un funcionario no es tan ágil. Una cosa puede compensar la otra. Por eso se dio esa opción, que yo creo que es buena. Por lo demás, le agradezco la buena disposición para entrar a discutir los preceptos de la norma en concreto.

Soy consciente de que me he dejado cosas, pero créame que no es por no responder. Me las he dejado, pero estoy a su disposición para aclararles cuanto requieran.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretario general, por su presencia y sus explicaciones.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Y recuerden que ahora tenemos Mesa y portavoces.

Eran las once y quince minutos de la mañana.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas comunidades autónomas de acuerdo con sus estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.