



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 271

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles 19 de febrero de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible (Puente Santiago):

- Para explicar la política tarifaria en los aeropuertos estatales de la red de AENA. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 214/000070) 2
- Para explicar la política de tasas aeroportuarias aplicadas a aeropuertos no saturados y con potencial crecimiento como destino, así como su impacto en la conectividad y competitividad. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000595) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y un minuto de la tarde.

COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (PUENTE SANTIAGO):

- **PARA EXPLICAR LA POLÍTICA TARIFARIA EN LOS AEROPUERTOS ESTATALES DE LA RED DE AENA. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 214/000070).**
- **PARA EXPLICAR LA POLÍTICA DE TASAS AEROPORTUARIAS APLICADAS A AEROPUERTOS NO SATURADOS Y CON POTENCIAL CRECIMIENTO COMO DESTINO, ASÍ COMO SU IMPACTO EN LA CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000595).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenas tardes.

Comenzamos esta sesión de la comisión, en primer lugar, dando la bienvenida al Congreso al ministro Óscar Puente, que nos acompaña esta tarde para la celebración de dos comparecencias acumuladas: en primer lugar, para explicar la política tarifaria en los aeropuertos estatales de la red de AENA, a petición propia; y, en segundo lugar —se han acumulado, como decía—, a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso para explicar la política de tasas aeroportuarias aplicadas a aeropuertos no saturados y con potencial crecimiento como destino, así como su impacto en la conectividad y en la competitividad.

Como bien saben y acordamos en sesión de Mesa y portavoces, los tiempos de debate y de intervención serán de ocho minutos y tres después en la réplica, si fuera necesario. También quiero recordarles que en esta sesión hay traducción —como han pedido— en catalán y en galego.

Así pues, sin más dilación, le damos la palabra al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. Muchas gracias.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, como señalaba la presidenta, comparezco ante esta Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso para explicar la política tarifaria en los aeropuertos estatales de la red de AENA y lo hago, en parte, a petición propia, pero también a instancias del Grupo Parlamentario Popular. Todo ello en aras de una total transparencia, con el objetivo de poner contexto y proporcionar una explicación detallada y adecuada en esta comisión tras la polémica suscitada por la decisión de una compañía aérea de eliminar rutas en algunos aeropuertos regionales españoles de AENA y por algunos de los argumentos —tengo que decir— falaces que se han utilizado para justificar esta decisión.

Empiezo por decir que nuestro sistema aeroportuario se basa en un robusto esquema conformado no solo por el gestor aeroportuario, sino también por su regulador: la Dirección General de Aviación Civil; sus supervisores: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y también por la participación de las compañías aéreas a través de procesos de consulta reglados. Todo ello configura un sistema equilibrado, resiliente, que posibilita el buen funcionamiento del transporte aéreo en nuestro país, de capital importancia para nuestra economía y nuestra actividad turística. Es un sistema basado esencialmente en el modelo de gestión en red de los aeropuertos de AENA que, fruto de un consenso alcanzado a lo largo de muchos años —consenso, esa palabra en vías de extinción—, es el sistema que hemos decidido darnos en nuestro país por ser el que mejor satisface el interés general, tanto a nivel global como a nivel particular de los distintos territorios y regiones; el único que garantiza el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía española. Este modelo de gestión en red constituye una de las grandes fortalezas de nuestro sistema aeroportuario, aportándole solidez y múltiples ventajas, disponiendo de capacidad de adaptación a los intereses particulares de cada comunidad autónoma.

En la actualidad, AENA dispone de una eficiente red de aeropuertos —grandes *hubs*, aeropuertos turísticos y regionales— con capacidad suficiente y unas infraestructuras modernas y equipadas para ofrecer un servicio en las mejores condiciones de calidad y seguridad. La red de aeropuertos adquiere una especial importancia en un país como España, ubicado en la periferia de Europa, con territorios extrapeninsulares en dos comunidades y dos ciudades autónomas, en las cuales se ubican un total de catorce aeropuertos. Todo ello con la finalidad de facilitar la conectividad de la ciudadanía y el desarrollo del turismo, uno de nuestros principales sectores de actividad económica y de nuestras fuentes de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 3

ingresos. Las numerosas ventajas de este modelo y el equilibrio que aporta el marco normativo que regula la actividad aeroportuaria en España han permitido a AENA realizar las importantes inversiones requeridas para atender la creciente demanda. Las inversiones realizadas en las últimas décadas por AENA en el periodo comprendido entre los años 2000 y 2024 alcanzan los 23 000 millones de euros. Todo ello —tengo que decirlo— sin que el Estado ni ninguna otra institución pública hayan comprometido un solo euro de sus presupuestos, porque AENA lo ha hecho con sus propios recursos.

También gracias a este modelo, las necesidades de inversión, que crecerán de forma sustancial en los próximos años, serán igualmente satisfechas por AENA, sin aportaciones públicas. Todo ello con las tarifas aeroportuarias más competitivas de Europa, muy inferiores a las del resto de los principales gestores aeroportuarios, incentivando la operación de las compañías aéreas. Más adelante les aportaré todos los detalles relativos a las tarifas concretas que se aplican en los aeropuertos españoles de AENA.

Además, me gustaría destacar que el sistema aeroportuario español se rige, entre otros, por el principio económico de solidaridad, que permite tener abiertos los aeropuertos de menor tráfico, como es el caso de los aeropuertos regionales, que proporcionan oportunidades a todos los territorios, y cuya viabilidad económica sería muy compleja si no se gestionaran en red. Dicho de otra forma, la gestión con el modelo de red permite asegurar que los aeropuertos con menos ingresos permanezcan abiertos y en condiciones óptimas para recibir vuelos, aportando oportunidades de crecimiento a los municipios de su entorno a los que dan servicio. En este sentido, debe tenerse en cuenta que, si estos aeropuertos se situaran fuera de la estructura de AENA, una vez finalizado en 2027 el periodo transitorio de las directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas de la Comisión Europea, legalmente no habría forma de mantenerlos abiertos.

Quiero resaltar enfáticamente esta circunstancia, porque tanto el Gobierno de España como AENA somos plenamente conscientes de la función esencial que desempeñan los aeropuertos regionales, tanto en la conectividad como en la movilidad de los ciudadanos, además de en el desarrollo económico de los territorios. De hecho, los aeropuertos regionales españoles cuentan con unas infraestructuras y unos servicios aeroportuarios de primer nivel, como lo prueban los numerosos reconocimientos internacionales con los que dichos aeropuertos han sido distinguidos en los últimos años. Por otra parte, los aeropuertos regionales desempeñan un papel esencial para facilitar servicios muy apreciados socialmente, como el transporte de órganos para trasplantes, el salvamento marítimo, servicios contra incendios, escuelas de vuelo, etcétera. Asimismo, les recuerdo que, en numerosos casos, los aeropuertos regionales son bases aéreas abiertas al tráfico civil cuya prioridad es la actividad militar. Por decirlo de otra manera, la capacidad de los aeropuertos regionales no está concebida únicamente para la actividad comercial de las compañías aéreas, sino que también cubre otras necesidades importantes.

Antes de seguir, creo que es conveniente subrayar que AENA se rige por un marco regulatorio específico, la Ley 18/2014, basada en la normativa europea que establece los servicios que puede prestar, las tarifas aplicables, la supervisión de su actividad, las inversiones a ejecutar y las obligaciones que debe cumplir en su condición de gestor aeroportuario. Ese marco regulador español es muy exigente con el gestor aeroportuario, además de equilibrado, transparente y basado en sólidos fundamentos microeconómicos, lo que aporta una valiosa certidumbre a todos los actores del transporte aéreo que operan en nuestro país. Además, establece unos requerimientos cada vez más estrictos de calidad y de sostenibilidad, con parámetros específicos a los que tiene que dar cumplimiento el gestor aeroportuario. Les puedo asegurar que los órganos del ministerio encargados de la supervisión de la actividad aeroportuaria hacen un seguimiento muy estricto de dicho cumplimiento. En definitiva, se trata de un marco normativo aeroportuario que otorga a las compañías un alto grado de estabilidad y predictibilidad, equiparable al más exigente de los vigentes en cualquier país de la Unión Europea.

Las tarifas aeroportuarias son el elemento central de la sostenibilidad económica a largo plazo del sistema aeroportuario español, permitiendo, con independencia del tamaño del aeropuerto, los niveles de calidad y seguridad demandados, así como la financiación de las cuantiosas inversiones necesarias. En este sentido, tal y como antes les he indicado, AENA siempre ha desarrollado su actividad financiando sus inversiones con recursos propios, sin recurrir a los presupuestos generales del Estado. Esta autonomía financiera constituye una característica muy importante, que permite al gestor aeroportuario financiar por su cuenta todas las inversiones necesarias, como las ampliaciones que se precisen para el desarrollo de su actividad, además de la adecuada operación y el mantenimiento del sistema aeroportuario. Se trata, por tanto, de un sistema que equilibra la evolución de sus diferentes variables, entre las que destacan inversión y coste, por un lado, e ingresos y tarifas, por otro. Jurídicamente —y esto es importante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 4

señalarlo—, las tarifas aeroportuarias de AENA tienen la naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas y son fruto de un tasado mecanismo de cálculo fijado en la ley y en sus desarrollos normativos. No se pueden alterar estas tasas a capricho, ni desvirtuarlas vaciándolas de contenido. Una inexacta determinación de las tarifas aeroportuarias supondría no solo un incumplimiento de la legislación vigente, sino que también comprometería la viabilidad económica del modelo y, por tanto, la ejecución de las actuaciones previstas para la consolidación del tráfico y el mantenimiento de la capacidad necesaria en nuestros aeropuertos.

Por sentido económico, no son, por ejemplo, compatibles las frecuentes exigencias que se le realizan a AENA para que incremente su esfuerzo inversor para modernizar y aumentar la capacidad de los aeropuertos con las simultáneas peticiones de rebaja sin límite de sus tarifas aeroportuarias. No es razonable ni sostenible a la larga y, desde luego, tendría un impacto muy negativo en la calidad del transporte aéreo y en la competitividad de la economía española. En este sentido, para la actualización o modificación de las tarifas aeroportuarias, AENA cumple íntegramente los procedimientos establecidos en la legislación vigente mediante la celebración de los sucesivos procesos de consulta con las asociaciones de compañías aéreas y con las aerolíneas usuarias de los aeropuertos. Además, todo el proceso hasta la determinación de la cuantía de las tarifas está supervisado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. El marco regulatorio aeroportuario no es, por tanto, muy distinto al existente en otros sectores económicos, por ejemplo, las redes de transporte y distribución eléctrica, infraestructuras tan necesarias como las aeroportuarias, en las que los criterios para el cálculo de los peajes responden a principios muy similares.

Llegados a este punto, permítanme que haga una reflexión. No digo que mi capacidad de sorpresa se haya agotado, pero sí es cierto que resulta, cuando menos, chocante que sea el Grupo Parlamentario Popular el que haya solicitado explicaciones respecto de la política tarifaria que se aplica en los aeropuertos españoles, cuestionándose de forma específica la idoneidad de este modelo en los aeropuertos con mayor potencial de crecimiento, así como su impacto en la conectividad y competitividad, porque les recuerdo que precisamente fue un Gobierno del Partido Popular el que promovió y trajo al Congreso para su aprobación la Ley 18/2014, que configuró el actual marco regulador del sistema aeroportuario y el proceso de establecimiento de las tarifas. Es decir, hoy vengo, en parte a petición del Grupo Popular, a explicar el modelo de tasas aeroportuarias que implantó en nuestro país el Partido Popular. En su momento les debió parecer un modelo aeroportuario acertado y útil, pero ahora, que gobierna el Partido Socialista, ponen en duda sus propias decisiones y pretenden adaptarlo sin justificación alguna, con el simple y poco edificante propósito de satisfacer demandas que únicamente responden a intereses particulares.

Pero además de ser sorprendente este cambio de posición, es una pena, porque este sistema es un buen sistema. Ha demostrado que funciona muy bien y, de hecho, AENA es el primer operador aeroportuario del mundo; ha sido el primero capaz de recuperarse más rápidamente que ninguna otra empresa del sector de la gravísima crisis sanitaria y de movilidad generada por la pandemia. AENA es el primer gestor aeroportuario del mundo, es la sexta empresa por cotización bursátil en España, solo superada por tres bancos, por Iberdrola e Inditex —¡ahí es nada!—: más de 31 000 millones de euros de valoración bursátil. Por tanto, nuestro sistema de tasas implantado en el año 2014 por el Gobierno de Mariano Rajoy, y sostenido por el Gobierno progresista desde hace siete años, ha demostrado su eficacia en la recuperación del tráfico de pasajeros por avión, y también ha conseguido demostrar la enorme rentabilidad que ha supuesto una empresa que tiene un 51 % de capital público y que además cotiza en Bolsa. Estos resultados hacen que el sistema aeroportuario español sea reconocido y envidiado a nivel mundial. Por ello, nosotros no vamos a ser hipócritas en esto; no vamos a cambiar las decisiones adoptadas en función de si nos conviene o no. Si algo funciona, lo mantenemos, lo sustentamos y lo apoyamos.

Como resultado del modelo de gestión y de las buenas prácticas desarrolladas por AENA y el Ministerio de Transportes del Gobierno de España, los aeropuertos de la red de España alcanzaron, en el año 2024, un récord histórico de pasajeros: más de 309 millones de pasajeros pasaron por el conjunto de los aeropuertos de España, superando la anterior cifra histórica —también récord histórico— de 283,2 millones alcanzada en el año 2023, el año inmediatamente inferior; un 9,2 % más y un 12,4 por encima del año 2019, el previo a la pandemia. Ya les he dicho que muchos países aún no han recuperado el tráfico aéreo previo a la pandemia, pero, desde luego, España no está entre ellos. De hecho, 21 aeropuertos de nuestra red han alcanzado la mejor cifra de su historia en número de pasajeros, entre ellos, todos los principales aeropuertos de la red. Respecto a los aeropuertos regionales, 32 aeropuertos de AENA de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 5

menos de tres millones de pasajeros anuales, me gustaría destacar que una significativa mayoría de ellos, 17, superó en 2024 el volumen de tráfico previo a la pandemia.

La eficiencia en la gestión ha tenido una clara traducción en la senda tarifaria aplicada en los aeropuertos españoles durante los últimos años. Desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014, las tarifas de AENA han experimentado una bajada nominal del 6,84 % en el periodo comprendido entre 2015 y 2024. Repito, las tasas hoy, nominalmente, son un 6,84 % más bajas de lo que lo eran en el año 2015, pero en ese mismo periodo de tiempo. El IPC acumulado ha sido del 24,39 %; es decir, entre 2015 y 2024, las tarifas han bajado en términos reales en torno al 31,2 %. Al mismo tiempo, este modelo aeroportuario ha permitido que se hayan invertido en ese mismo periodo, 2015 a 2024, más de 4735 millones de euros en el conjunto de los aeropuertos españoles. La solvencia de este modelo nos va a permitir también acometer las importantes inversiones que AENA, con el respaldo del Gobierno de España, tiene previsto realizar durante los próximos años para atender la demanda esperada en muchos de nuestros aeropuertos y las que se configurarán —están aún por aprobar— en el nuevo DORA III para el periodo comprendido entre 2027 y 2031.

El sistema regulatorio español es prospectivo y permite el establecimiento de tarifas del periodo quinquenal a partir de una prognosis de tráfico determinada por el regulador, que es el Ministerio de Transportes. En este contexto, el Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA II, 20232026, estableció una senda tarifaria plana para todo ese periodo. Cada año los valores de referencia están sometidos a unos ajustes regulatorios estrictamente técnicos previstos en la normativa, dependiendo de diversos factores, entre los que se encuentran el volumen efectivo de pasajeros o la evolución de los precios fuera del control del operador. La aplicación de estos ajustes puede jugar a favor o en contra de AENA, dado que determinan una subida o una bajada de las tarifas aeroportuarias. Así, por ejemplo, ha sucedido en estos últimos años pospandemia. Fruto de estos ajustes técnicos, en 2022 las tarifas aeroportuarias bajaron un 3,17 % respecto a las de 2021; las tarifas de 2023 quedaron congeladas respecto a las de 2022. Como consecuencia del fuerte periodo inflacionario sufrido los años anteriores, las tarifas aprobadas para 2024 —estas sí— aumentaron 0,40 euros por pasajero respecto a 2023; para hacer un total, una media en total de tarifa de 9,95 euros por pasajero, de media. En cualquier caso, las tarifas de 2024 quedaron por debajo de las de 2019, a pesar de la fuerte inflación acumulada en todo ese periodo, que fue de un 15,5 %. Es decir, 15,5 % de subida inflacionaria y tasas por debajo de las del año 2019.

En cuanto a este año 2025, recientemente se ha hecho pública la decisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de mantener las tarifas sin cambios, con un ingreso máximo por pasajero ajustado de 10,35 euros, igual que en 2024. Todo ello teniendo en cuenta que el IPC ha aumentado en este último año un 2,8 %. Es importante señalar que este, como les decía antes, es el importe medio para toda la red. Además de que las tarifas aplicables a aeropuertos varían en función de determinados grupos tarifarios, las más altas corresponden a Madrid y a Barcelona. Existen aeropuertos cuyas tarifas se ven bonificadas o incentivadas. Por ejemplo, la tarifa aeroportuaria media en aeropuertos regionales peninsulares, objeto de reciente controversia, es aproximadamente un 40 % inferior a la media de los aeropuertos de AENA; un 40 %. En resumen, las tarifas están diseñadas normativamente para adaptarse a las características de cada infraestructura, y no se suben ni se bajan arbitrariamente, sino como resultado de la aplicación de los cálculos contemplados en la citada normativa. Así lo aprobó esta misma Cámara en el año 2014.

También hay que añadir que AENA ofrece una amplia variedad de incentivos a las compañías aéreas con el fin de fomentar la conectividad en todas sus infraestructuras. Estos incentivos, que son aprobados por el Consejo de Administración de la sociedad de AENA, son los que intentan recuperar e incrementar la actividad, dado que están diseñados para incentivar el tráfico pero no para ser una mera transferencia de renta a las aerolíneas. Ni la regulación aeroportuaria ni la naturaleza de AENA como sociedad mercantil estatal permiten subvencionar la actividad de las compañías aéreas, por muy nobles que fueran los fines que se persiguiesen para hacerlo. En todo caso, correspondería a las Administraciones públicas y no a AENA perseguir esos fines, siempre respetando las directrices de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado. Los incentivos que AENA aprueba deben responder a un *business plan* que, en última instancia, resulte positivo para la compañía como consecuencia de los mayores ingresos que se derivarían de este estímulo a largo plazo. Además, estos incentivos nunca pueden llegar a deformar las prestaciones patrimoniales públicas que son las tasas, cuya correcta aplicación está sujeta a revisión por parte de los distintos órganos reguladores, como el Tribunal de Cuentas o la ya citada Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 6

AENA estima que en 2024 estos incentivos supusieron un ahorro para las compañías aéreas de en torno a 17 millones de euros, que AENA sufragó de su bolsillo. El compromiso del gestor aeroportuario hacia sus clientes, compañías aéreas y pasajeros, no se circunscribe a los grandes aeropuertos. Una prueba evidente de ello es que el grupo de incentivos para los siguientes tres años, aprobado por AENA el pasado mes de octubre de 2024 —es decir, ya en mi etapa como ministro de Transportes—, para los diecisiete aeropuertos y helipuertos de menos de tres millones de pasajeros, no han recuperado los niveles de tráfico previos a la pandemia del COVID. Esta medida, que se suma al incentivo previo existente para aeropuertos regionales, y que sigue en vigor, supondrá un descuento sobre los pasajeros adicionales de cerca del 70 % del coste total de operar en dichos aeropuertos, el denominado coste de rotación. Es decir, la aplicación de estos incentivos en los aeropuertos regionales de AENA supone que el coste de rotación para cada nuevo pasajero, para cada pasajero que las compañías incrementen respecto del que existía el año inmediatamente anterior, sería de 2 euros. Desde luego, es una rebaja muy sustancial si la comparamos con los 6 euros por pasajero que paga la compañía en esos aeropuertos regionales, que sigue estando muy por debajo de la media de 10,35 euros que se paga en el conjunto de la red de aeropuertos. Esta, señorías, es una realidad factual no controvertible y fácilmente comprobable, desde luego.

Como consecuencia de esta política tarifaria, en la actualidad, AENA ofrece una de las tarifas aeroportuarias más competitivas de Europa, que la sitúan en una posición privilegiada para competir con otros aeropuertos europeos, y vaya si lo hacemos. Como he señalado, nuestras cifras no las supera ningún otro país. Los datos de un estudio de *benchmarking* sobre tarifas aeroportuarias de 2024, tomando datos sobre los costes de escala de los principales aeropuertos comparables y los aeropuertos españoles, muestran de manera irrefutable que las tarifas de AENA son extremadamente competitivas, significativamente más bajas que las de la mayoría de los aeropuertos similares de Europa y del Mediterráneo. Y esta competitividad es más clara aún si nos ceñimos a aeropuertos que no reciben ningún tipo de ayuda pública. Además, me gustaría destacar que desde 2022, como consecuencia de la elevada inflación y los estragos de la pandemia, en la mayoría de los países de nuestro entorno se ha producido una subida generalizada en las tarifas aeroportuarias; en algunos casos, con notables aumentos; y parece que esta tendencia va a continuar en los próximos años. Les pongo algunos ejemplos. El aeropuerto de París implementará un aumento de tarifas en el año 2025 de 4,5 %. Fraport ha llegado a un acuerdo tarifario para el aeropuerto de Frankfurt para los próximos cuatro años, que significará un aumento total del 17 % de las tasas aeroportuarias en el periodo comprendido entre 2025 y 2028. Schiphol anunció un aumento de tarifas del 9 % para el 2022 y un incremento acumulado del 37 % hasta el 31 de marzo de 2025 con el siguiente desglose: 12 % en 2023 y 12 % en 2024. Destaca, en 2023, el incremento del 41 % de la tarifa por asistencia PMR. Para el periodo 2025-2027, se ha aprobado un incremento anual acumulativo del 33 %. ANA-Aeropuertos de Portugal S.A.: los últimos años, la Autoridad Nacional de Aviación Civil de Portugal evaluó las propuestas de tarifas de ANA-Aeropuertos de Portugal y aprobó subidas superiores al 7,5 % en 2024, con crecimientos adicionales previstos para 2025.

Asimismo, mientras las tarifas de AENA se han mantenido altamente competitivas en los últimos años, es una realidad que los precios de los billetes de avión, establecidos libremente —esto sí— por las aerolíneas, no han bajado, han experimentado un aumento significativo, especialmente durante los meses estivales, tengo que decir, observándose en algunos casos incrementos particularmente marcados. Por ejemplo, en el año 2022, mientras las tarifas de AENA descendían un 3,12 %, el precio de los billetes de avión aumentó un 15,2 %. En 2024, las aerolíneas que operan en España encarecieron un 10 % de media el precio de los billetes para volar tanto en territorio nacional como al extranjero con respecto al 2023 —y les recuerdo que las tarifas estuvieron congeladas—, con un alza del 11,3 % y del 9 %, respectivamente; muy por encima del incremento de las tarifas aeroportuarias en ese año.

Cuando manejamos todos estos datos, debemos tener claro que, en un mercado liberalizado como el transporte aéreo español, el papel principal de un gestor aeroportuario como AENA es el de ofrecer a las aerolíneas infraestructuras de calidad eficientes, con capacidad para atender su demanda, y la decisión de qué vuelos y destinos se operan corresponde de forma exclusiva a las compañías aéreas en función de sus intereses y de sus políticas comerciales. Como todos ustedes saben, el proceso de liberalización de las compañías aéreas, iniciado en la década de los setenta, fomentó una mayor competencia, provocando la aparición de nuevos modelos de mercado, como el de bajo coste, y una apreciable reducción del precio de los billetes de avión en términos reales en los últimos cuarenta años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 7

La actividad estrictamente aeroportuaria no ha sido una excepción en este proceso liberalizador, habiéndose producido también un significativo aumento de la competencia entre estas infraestructuras en cuestiones como el establecimiento de nuevas rutas, la generación de tráfico de alimentación para los grandes *hubs*, la competencia con otros modos de transporte como el tren de alta velocidad, etcétera. Como resultado, los gestores aeroportuarios como AENA han ampliado su perímetro tradicional de actividad, pasando de ser simples proveedores de servicios aeroportuarios e infraestructuras a convertirse en un importante sector de actividad económica *per se*, destacando por su rol estratégico en el impulso de la conectividad general y el desarrollo económico. En este contexto son muy paradójicas las acusaciones a AENA de operar monopolísticamente por parte de una compañía aérea al tiempo que esta traslada sus aviones y sus rutas a otros aeropuertos. Esto constituye una prueba irrefutable de que AENA no está en una posición de monopolio, puesto que es consustancial al monopolio la cautividad de todos sus clientes, aerolíneas en este caso, sin posibilidad de cambiar de empresa oferente.

AENA ejerce una labor continuada de promoción de sus aeropuertos con el fin de impulsar la conectividad aérea y el tráfico en estrecha colaboración con las distintas instituciones autonómicas y locales, que tienen interés en el desarrollo del turismo y del transporte aéreo, dado que su papel se considera esencial para incrementar el tráfico. En este sentido, se trabaja con las compañías aéreas para analizar el potencial y la creación de nuevas rutas. Como es evidente, ningún turista viaja para visitar un aeropuerto, sino que lo hace para disfrutar de lo que le ofrece el destino. Por tanto, si se pretende incrementar la demanda de pasajeros y contar con más compañías aéreas interesadas en operar en sus infraestructuras con un claro compromiso de permanencia a largo plazo, resulta fundamental la adecuada promoción como destino atractivo por parte de las instituciones competentes de cada localidad o de cada comunidad autónoma.

Para finalizar, me gustaría decir que, como bien saben sus señorías, si estamos hoy aquí es porque la compañía Ryanair ha tomado la decisión de eliminar doce rutas y ochocientos mil asientos para la temporada de verano en España, justificando esta decisión en las tarifas excesivas de AENA. Quiero decirles que esa supresión de ochocientos mil asientos no es tal; Ryanair ofrecerá un millón y medio de asientos más en 2025 en España que en 2024, solamente los reubicará en otros aeropuertos. Por tanto, como consecuencia de ello, esta compañía aérea va a dejar de operar este verano en los aeropuertos de Jerez y Valladolid —mira por dónde, ¿verdad?— y reducirá el tráfico en los aeropuertos de Vigo, Santiago-Rosalía de Castro, Zaragoza, Asturias y en el Seve Bastellers-Santander. Esta agresiva política comercial de la aerolínea no es exclusiva de España y se ha repetido en otros países europeos cuando no se han plegado a sus intereses.

Antes de continuar, creo que es conveniente señalar que la mayoría de estos aeropuertos han tenido crecimientos importantes en el año 2024 respecto a 2019, año previo de referencia a la pandemia. También es importante dejar claro, en lo que respecta a las previsiones de actividad de la mencionada compañía aérea, que sus previsiones son de crecimiento en el conjunto de España, como les he dicho antes, en la próxima temporada de verano. De hecho, Ryanair ha anunciado públicamente que tiene previsto aumentar un 2% en el conjunto de la red de AENA, concentrando, eso sí, el crecimiento en los aeropuertos turísticos de mayor tamaño y en los grandes *hubs*, curiosamente los que cuentan con las tarifas más altas, porque se da la paradoja de que es precisamente en estos aeropuertos donde las tarifas aeroportuarias que se abonan por pasajero son sustancialmente más elevadas que las de los aeropuertos regionales, de los que dicen huir como consecuencia de que las tarifas son altas. Difícil de entender —o fácil, luego lo veremos—. En concreto, el coste por operar en un aeropuerto turístico es un 60% superior al de hacerlo en un aeropuerto regional o hasta de un 150% superior en el caso de los grandes *hubs* de AENA, es decir, Madrid y Barcelona básicamente, todo ello antes de aplicar los incentivos para los aeropuertos regionales a los que me he referido anteriormente, porque, si aplicáramos esos incentivos, las diferencias entre los costes por operar entre unos y otros no serían del 60% ni del 150%, serían todavía mayores.

Convendrán conmigo, señorías, en que estos datos demuestran claramente que no es verdad que la decisión de eliminar rutas en aeropuertos regionales se deba a la cuantía de las tarifas, en las que —les recuerdo— el coste de rotación por pasajero adicional es de 2 euros por pasajero. La compañía aérea también ha hecho público que esta decisión se produce tras no atenderse una propuesta para incrementar el tráfico en los aeropuertos regionales españoles que Ryanair trasladó tanto a mí como ministro como a AENA como gestor aeroportuario. Pero, claro, lo que no ha hecho público Ryanair es el contenido concreto de su propuesta, y creo que hoy es mi obligación trasladársela. Solo voy a emplear un término para calificarla: disparatada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 8

La propuesta de crecimiento de Ryanair consistía en un incremento de ochocientos mil asientos anuales entre 2025 y 2026 en catorce de los treinta y dos aeropuertos regionales durante el periodo 2024-2026. Esta propuesta quedaba condicionada a una política de descuentos en las tarifas y de apoyo en los territorios consistente en: revertir el ajuste tarifario de 2024, es decir, revertir el incremento de tarifas en todos los aeropuertos; descuentos masivos del 50% por mantener o del 100% por incrementar su tráfico en los aeropuertos regionales en 2025 y 2026, con efectos extendidos durante siete años. Se lo traduzco: por cada pasajero que mantuvieran respecto al año inmediatamente anterior, un 50% de descuento en la tarifa y por cada nuevo pasajero un 100% de descuento en la tarifa. ¿Durante cuánto tiempo? Durante siete años; es decir, el tráfico que mantuvieran o incrementaran en siete años recibiría ese tipo de bonificación. Además, aportación de fondos públicos por parte de las entidades locales y comunidades autónomas, algo que ya les aseguro yo que no está en mi mano; no está en mi mano lo que decidan las autoridades locales y las comunidades autónomas de los territorios afectados. ¿Durante cuánto tiempo? Durante cinco años. ¿Por qué cuantía? Por 150 000 euros/año para mantener cada ruta existente y 250 000 euros/año para cada nueva ruta. En fin, creo que las explicaciones aportadas a lo largo de mi comparecencia son suficientes para entender por qué no es posible atender a dicha propuesta. Por cierto, la propuesta se cursó por escrito, así que tienen ustedes fácil comprobarlo si así lo desean.

Atender la petición de Ryanair no solo sería desproporcionado y peligroso para la sostenibilidad del sólido sistema aeroportuario español —hasta hoy al menos, un sistema consensuado—, sino que además resultaría ilegal dado el marco regulatorio aeroportuario existente en España y podría llegar —no podría, llegaría— a considerarse ayuda de Estado por parte de la Unión. El *modus operandi* de Ryanair solicitando constantemente ayudas y retirando aviones cuando apenas existe margen de reacción por parte de las compañías aéreas competidoras —es decir, anuncian hoy que se van al acabar el mes de marzo— podría encajar en una modalidad, denominémosla, de chantaje, que el Estado español y el Gobierno de España ni pueden ni van a aceptar.

Como respuesta a la situación creada, AENA ya ha intensificado los contactos habituales tanto con las compañías aéreas como con las instituciones locales y autonómicas para desarrollar nuevas rutas y cubrir el vacío creado por Ryanair. De hecho, en algunos aeropuertos en los que esta compañía ha manifestado su decisión de eliminar rutas, la programación de verano apunta a un incremento global del tráfico, del número de asientos, por supuesto. También hay compañías aéreas que han anunciado públicamente que están abiertas a cubrir esas rutas que Ryanair ha dejado vacías para conectar aeropuertos medianos y pequeños o ciudades de menor tamaño, y otras que no lo han expresado públicamente sí están trabajando en esta línea en privado.

Por otra parte, la compañía Ryanair también preconiza abiertamente la ruptura del actual modelo aeroportuario que tan buen resultado ha tenido para la sociedad y para la economía españolas. En este punto quiero ser muy claro ante sus señorías y ante los ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados por las pretensiones de Ryanair. Sería una barbaridad romper el sistema aeroportuario español, más aún con la idea de conseguir tarifas aeroportuarias prácticamente gratuitas, lo que conllevaría sin duda la necesidad de realizar aportaciones públicas financiadas por todos los contribuyentes españoles, usen o no el avión, para subvencionar esa actividad, que muy probablemente, como he dicho antes, serían consideradas ayudas de Estado. Esta intención de demoler el modelo aeroportuario en red no busca sino disponer de interlocutores más débiles que se pliegan a sus peticiones para conseguir avanzar en la hoja de ruta que esta compañía aérea promulgó por boca de su CEO en el año 2016, en la que llegarían a ser las instituciones y los empresarios turísticos de los territorios en los que se asientan los aeropuertos los que pagarían todos los costes de la operativa de las aerolíneas, resultando el billete gratuito para los turistas, porque en última instancia serían los territorios quienes se beneficiarían del crecimiento económico que aportan los turistas que la aerolínea transporta.

Según este modelo al que aspira la aerolínea, el pasajero que decide volar no pagaría, lo hacen el resto de los actores del sector aéreo o, en su caso, todos los ciudadanos con subvenciones a la aerolínea, aunque no hagan uso del medio de transporte. En última instancia, esta pretendida demolición del sistema aeroportuario y el incumplimiento del marco regulatorio no harían sino introducir inseguridad jurídica, beneficiando a los accionistas de la compañía aérea en detrimento de los presupuestos públicos de los contribuyentes españoles y de los accionistas de AENA, que tienen exactamente el mismo derecho a obtener dividendos que los accionistas de Ryanair. Parece lógico que AENA no quiera transferir recursos de sus accionistas directamente a los accionistas de Ryanair, que es más o menos lo que Ryanair solicita; accionistas, por cierto, entre los que se encuentran mayoritariamente el conjunto de los ciudadanos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 9

españoles, puesto que los tenedores de las acciones de AENA son mayoritariamente ciudadanos españoles.

Concluyo, señorías. Como les indicaba al principio de mi intervención, nuestro sistema aeroportuario se basa en un robusto esquema conformado no solo por el gestor aeroportuario, también por su regulador, por sus supervisores y cuenta con la participación de las compañías aéreas a través de los procesos de consulta delegados. Todo conforma un sistema equilibrado, resiliente y que posibilita el buen funcionamiento del transporte aéreo en nuestro país, de capital importancia para nuestra economía.

También quiero subrayar que el éxito del gestor aeroportuario español AENA, con el respaldo del Ministerio de Transportes, se debe al importante esfuerzo realizado en los últimos años, que ha hecho posible una significativa contención de los costes y unos niveles de eficiencia muy elevados que, junto con esta estricta política tarifaria que creo que he explicado hoy con todo detalle y con los beneficios que aporta la gestión en red, garantizan en todo momento que se cumplen los niveles de calidad, seguridad y las condiciones de servicio establecidas en el exigente marco regulatorio del transporte aéreo. Gracias a ello, AENA es hoy, como he dicho, una empresa más moderna, más fuerte, está mejor preparada para afrontar los principales desafíos de los próximos años y es, sin duda, un espejo en el que se miran todos los gestores aeroportuarios del mundo; AENA gestiona ochenta y siete aeropuertos en todo el mundo en varios continentes.

De cara al futuro más inmediato, hay dos aspectos fundamentales que van a marcar la evolución del sistema aeroportuario español. En primer lugar, los próximos proyectos de adecuación y ampliación de las capacidades de las principales infraestructuras, incluyendo la descarbonización de ese tipo de infraestructuras. Hace bien poquito se anunciaron 1000 millones de euros de inversiones para los aeropuertos de Canarias y hace poco también se anunciaron más de 2600 millones de inversiones dentro del DORA II para el aeropuerto de Madrid-Barajas, se está hablando en este momento de la ampliación del aeropuerto de El Prat y ampliaciones y mejoras en los aeropuertos de la Comunidad Valenciana. En fin, AENA está haciendo en este momento una enorme inversión para adaptar, modernizar, ampliar, mejorar, hacer más cómodas las infraestructuras aeroportuarias españolas y también hacerlas mucho más eficientes y mucho más sostenibles.

Un segundo elemento que marcará el futuro son los criterios de eficiencia en la gestión y su reflejo en las competitivas tarifas aeroportuarias. Y a este respecto, y a pesar del importante incremento de los niveles de inversión previstos en el periodo 2027-2031, para el Gobierno de España sigue siendo una prioridad el mantenimiento de la competitividad de las tarifas aeroportuarias.

Señorías, aunque con mi intervención creo haber dado cumplida cuenta de los criterios que guían la política tarifaria en los aeropuertos estatales de la red de AENA, tal y como se me solicitó, a partir de este momento, quedo a su disposición para que planteen tantas cuestiones o sugerencias como consideren oportunas y que intentaré responder en los turnos sucesivos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, ministro.

Tras esta intervención, tienen la palabra, de menor a mayor y por un tiempo de ocho minutos, los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Mixto, que creo que no está.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Vaquero Montero.

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

Buenas tardes, ministro.

Intervengo muy brevemente para agradecerle su comparecencia en la tarde de hoy. Nos ha dado una explicación detallada de las tasas aeroportuarias y cómo están funcionando y cuáles son las denuncias de Ryanair y qué es lo que pretende la compañía.

Empezando por el final, que era la pregunta que tenía sobre los criterios de eficiencia y las restricciones que se han mantenido hasta ahora, usted ha dicho que se van a mantener, si no he entendido mal; o sea, que en el DORA III se mantendrán, y no sé si es necesario modificar alguna ley o se pretende modificar alguna ley para que esas restricciones, manteniendo la eficiencia, se pueden mantener de cara al futuro.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 10

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago):
Perdóneme, presidenta.

¿Puede repetir, por favor? Porque hay una parte de la pregunta que no he escuchado bien.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Sí. Usted se ha referido a los criterios de eficiencia y a las restricciones que están en vigor hasta ahora y que, si no he entendido mal, estarán en vigor hasta el 2027, por tanto, que se van a mantener en el siguiente DORA. Le pregunto si eso es así, que es lo que creo que he entendido, y también si es necesario modificar alguna ley —me estoy refiriendo a la Ley 18/2014— para que esas restricciones se puedan mantener en el tiempo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, señor Otero.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Arratsalde on.

Brevemente, señor Puente, la casualidad ha hecho que mi primera intervención como diputado sea en esta comparecencia suya, así que aprovecho para presentarme. Soy Mikel Otero, diputado por Álava, que sustituyo a Iñaki Ruiz de Pinedo. Aprovecho para saludarle y comunicarle que en adelante yo seré el interlocutor por parte de Euskal Herria Bildu en cuestiones de transporte, movilidad sostenible, etcétera, y seré el portavoz de mi grupo en esta comisión.

Más allá de la cuestión de las tarifas de AENA que usted ha venido hoy a explicar, sobre cuyo cálculo, en general, no tenemos discrepancias fundamentales, quería aprovechar también para decirle y reconocerle que en estos últimos meses el ministerio que usted dirige ha destacado una cierta celeridad en poner en marcha reparaciones, obras y procesos, especialmente aquellos vinculados a la respuesta de los destrozos ocasionados por la dana. Ha habido una hiperactividad suya, desde luego, y entiendo que de todo el ministerio, y nos parece subrayable.

Ahora bien, una vez sabemos que cuando se tiene voluntad se puede apretar el acelerador, desde Euskal Herria Bildu le invitamos a seguir demostrando capacidad y celeridad. Y le invitamos a que no empañe la cuenta de resultados permitiendo que haya otros trabajos o procesos que se sigan eternizando en el tiempo. Y le estoy hablando, sin salirme del tema, ya que hoy se habla de AENA y el tráfico aéreo, de la transferencia aún pendiente de aeropuertos, que acumula un retraso de cuarenta y cinco años; ahí es nada. Desde Euskal Herria Bildu no solamente creemos que la transferencia ya debería estar completada, sino que lo que hoy se debate no debería afectar a Euskal Herria porque queremos ser nosotros en nuestro país quienes decidamos las políticas tarifarias de los aeropuertos.

Mantenemos y mantendremos esta reivindicación, de la misma manera que creemos que los aeropuertos vascos debieran de cambiar sustancialmente su carácter, su consideración y su funcionamiento. Y creemos que debíamos pasar de tener tres o cuatro aeropuertos independientes a ser un único aeropuerto, pero descentralizado, con varias terminales en las ubicaciones actuales, lo que eliminaría algunos de los problemas que tenemos en la actualidad, como es la posibilidad de equilibrar los tráficos aéreos en nuestro país. También permitiría colaborar entre aeropuertos en lugar de competir, o permitiría, por ejemplo, solventar mucho más eficazmente situaciones que se producen hoy día, como cuando por meteorología adversa —algo que pasa muy a menudo— hay vuelos que se tienen que volver a su punto de origen. Hace poco pasó con un vuelo de Barcelona, pero pasa a menudo que intentan aterrizar en el aeropuerto de Loiu, Bilbao, pero hay viento y no se puede aterrizar y se tienen que volver a Barcelona. Con diferentes terminales del mismo aeropuerto tranquilamente podrían ir a Foronda y estar a cuarenta minutos; entendemos que este tipo de cosas hay que ir las corrigiendo.

También, un último apunte, porque creo que desde un punto de vista de transición ecológica debíamos tener más pronto que tarde el debate de si es deseable que el tráfico aéreo siga aumentando y aumentando —usted habla en términos de récord y está hablando en términos positivos, entiendo— o si, más bien al contrario, deberían ir reduciéndose a la vista de las crecientes emisiones provenientes de este sector, porque entendemos que de cara a la transición ecológica y de cara a la lucha contra el cambio climático va a ser difícil soplar y sorber a la vez.

En cualquier caso, tendremos tiempo de seguir hablando de todo esto y otras más cosas, así que besterik gabe arratsalde on.

Eskerrik asko.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 11

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta.

Gràcies, senyor ministre per les explicacions.

Jo no faré referència a un dels motius de la seva compareixença, que és tot el que fa referència a les taxes o les decisions que ha pres una determinada companyia o les estratègies que tenen determinades companyies, perquè em sembla que no és necessari. El que sí que aprofitaré, ja que vostè ha fet una gran defensa del model, molt contundent, precisament per fer veure o fer notar que el nostre grup parlamentari, precisament, amb el que no està d'acord és amb el model; estratègia de companyies a banda i taxes aeroportuàries a banda.

En primer lloc, perquè és un model centralitzat, que és pràcticament insòlit, gairebé insòlit, al món desenvolupat. La tendència de les infraestructures és intentar mirar cada vegada més el mercat i mirar cada vegada més la competitivitat, l'oferta i la demanda. I, per tant, ja queden molt pocs models al món on hi hagi una empresa, en aquest cas mixta, pública i privada, que gestioni tots els aeroports d'un Estat —també en gestioni d'altres en altres llocs del món—, però tots els aeroports d'un Estat, és un model antiquat. És un model que té una sèrie d'inconvenients, com, per exemple, no facilita la participació dels actors locals, econòmics, polítics, socials o territorials.

L'Estat espanyol és prou gran perquè tothom sàpiga que l'economia dels diferents territoris, les seves estratègies locals o les seves potencialitats o les seves capacitats de desenvolupament són diferents i, per tant, el que seria absolutament desitjable, en aquesta filosofia que la infraestructura no té sentit per ella mateixa, sinó que té sentit pel servei que pot donar el seu entorn, l'entorn d'un aeroport és un territori que està al voltant dels 100, dels 200, dels 250 quilòmetres de distància d'aquell aeroport. I, per tant, que els agents econòmics, socials i territorials pràcticament no puguin participar ni de la gestió, ni de la promoció ni de les estratègies determinades comercials, les que siguin, doncs per a nosaltres és una greu deficiència. Aquest és un dels motius que nosaltres hem explicat moltes vegades, que el nostre model desitjable seria que hi hagués, en aquest sentit, una descentralització total de la gestió dels aeroports. I la situació actual és exactament la contrària.

Aquest model centralitzat, a més a més, vostè ho ha explicat molt bé, diu: «Escolta'm, és molt eficient i molt eficaç a l'hora de mantenir la sostenibilitat financera del conjunt dels aeroports, del conjunt de la xarxa d'AENA». I jo en això li he de donar la raó, és cert que és així. Però, en canvi, és molt eficient en aquest objectiu, és poc eficient en el desenvolupament d'estratègies de competitivitat territorial i de competència territorial i desenvolupament d'estratègies diferenciades, però també és molt deficient en la transparència. És un model extraordinàriament opac. Si no vaig equivocat, des de l'any 2014 fins ara, ha sigut impossible arribar a saber quin és el resultat econòmic d'explotació d'un aeroport concret, com per exemple el de Barcelona. I l'excusa que es diu és: «No, no podem donar aquestes xifres, perquè això és una empresa participada, perquè és una empresa cotitzada, perquè en realitat això forma part d'una xarxa, forma part d'un sistema». No, no, escolti. Té tot el sentit, primera, que els gestors polítics, i també els econòmics i socials, sàpiguin de cada aeroport quin és el resultat i quina és l'eficiència i quina és la capacitat de generar els recursos d'aquell aeroport, independentment del resultat acumulat al conjunt de la xarxa. Per tant, només aprofitar aquesta intervenció per fer-li present això. El seu grup no n'és desconegedor.

En relació amb la Llei de Seguretat Aèria que s'està tramitant, el primer que vam plantejar és la possibilitat de presentar una esmena a la totalitat, precisament perquè no coincidim amb el model.

I, per tant, el que vull acabar dient-li és que hauríem de començar a prendre nota de quan aquest model se'l fa evolucionar, en un sentit de modernitat, i en un sentit de competitivitat, i en un sentit de posar les infraestructures al servei de l'economia. I, per tant, sense necessitat de destrossar les parts positives que pugui tenir aquest model, però, evidentment, evolucionar en aquest sentit. Hi ha moltes maneres de fer-ho i crec que ara no és el moment per entrar-hi.

Gràcies, presidenta.

Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, gracias por las explicaciones. Yo no voy a hacer referencia a uno de los motivos de su comparecencia, que es todo lo que se refiere a las tasas o decisiones que ha tomado una compañía o las estrategias de determinadas compañías porque me parece que no es necesario. Lo que sí voy a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 12

aprovechar, ya que usted ha hecho una gran defensa del modelo muy contundente, precisamente para hacer ver que nuestro grupo parlamentario precisamente con lo que no está de acuerdo es con el modelo, estrategia de compañías y tasas aeroportuarias aparte.

Es un modelo centralizado, prácticamente es insólito en el mundo desarrollado. La tendencia de las infraestructuras es intentar tener en cuenta más el mercado y la competitividad, la oferta y la demanda, y, por lo tanto, quedan muy pocos modelos en el mundo en los que haya una empresa, en este caso, mixta, público-privada, que gestione todos los aeropuertos de un Estado, y también otros en otras partes del mundo, pero todos los aeropuertos de un Estado. Es un modelo anticuado, es un modelo que tiene una serie de inconvenientes como, por ejemplo, no facilita la participación de los actores locales económicos, políticos, sociales o territoriales.

El Estado español es suficientemente grande para que todos sepamos que la economía de los diferentes territorios, sus estrategias locales, sus potencialidades o sus capacidades de desarrollo son diferentes. Por lo tanto, lo que sería absolutamente deseable en esta filosofía es que la infraestructura no tiene sentido por sí misma, sino por el servicio que puede dar a su entorno, y el entorno de un aeropuerto es un territorio que está alrededor de los 100, 200, 250 kilómetros de distancia de aquel aeropuerto. Que los agentes económicos, sociales y territoriales prácticamente no puedan participar ni en la gestión ni en la promoción ni en determinadas estrategias comerciales, lo que sea, para nosotros es un gran déficit. Es uno de los motivos, que hemos explicado muchas veces, por el que nuestro modelo deseable sería que hubiera una descentralización total de la gestión de los aeropuertos, y la situación actual es exactamente la opuesta.

Además, este modelo centralizado —usted lo ha explicado muy bien— es muy eficiente y muy eficaz a la hora de mantener la sostenibilidad financiera del conjunto de los aeropuertos del conjunto de la red de AENA. Yo en eso le doy la razón, es cierto, es así, es muy eficiente en este objetivo, pero, en cambio, es poco eficiente en el desarrollo de estrategias, como he dicho, de competitividad territorial y de competencia territorial, el desarrollo de estrategias diferenciadas, pero también es muy deficiente en la transparencia. Es un modelo extraordinariamente opaco. Si no me equivoco, desde el año 2014 hasta ahora ha sido imposible llegar a saber cuál es el resultado económico de explotación de un aeropuerto en concreto como, por ejemplo, el de Barcelona. Y la excusa que se dice es: no podemos dar estas cifras porque es una empresa participada, cotizada, porque, en realidad, forma parte de una red, de un sistema. Tiene todo su sentido. Primero, que los gestores políticos y también los económicos y los sociales sepan de cada aeropuerto cuál es el resultado, cuál es su eficiencia y cuál es su capacidad de generar recursos en ese aeropuerto, independientemente del resultado acumulado en el conjunto de la red. Por lo tanto, solo quiero aprovechar esta intervención para decir esto, que su grupo ya lo sabe.

En relación con la Ley de Seguridad Aérea que se está tramitando, lo primero que planteamos es la posibilidad de presentar una enmienda a la totalidad precisamente porque no coincidimos en el modelo.

Y quiero acabar diciéndole que tendríamos que empezar a tomar nota de cuándo este modelo va a evolucionar hacia una modernidad en un sentido de competitividad, en un sentido de poner las infraestructuras al servicio de la economía y, por lo tanto, sin necesidad de destrozar lo positivo que pueda tener este modelo. Pero, evidentemente, evolucionar en ese sentido, y hay muchas formas de hacerlo y creo que ahora no es el momento de entrar en el detalle.

Gracias, presidenta.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Republicano, la señora Granollers Cunillera.

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

Ministre Puente, benvingut i bona tarda.

Les polítiques tarifàries aeroportuàries, al nostre entendre, han de servir per promoure una mobilitat sostenible i equilibrada. I, actualment, el model d'AENA prioritza la rendibilitat immediata, per sobre de criteris socials, ambientals i d'equilibri territorial. I això afecta no només la transició ecològica amb la proliferació de vols curts, sinó també la distribució del trànsit aeri dins del territori. Sabem que AENA és un monopoli i l'increment de taxes pot ser considerat com un abús al consumidor. Com també és cert que l'Estat espanyol té un alt índex de turisme i les polítiques tarifàries no volen perjudicar els grans *lobbies* turístics. També creiem necessari saber, com ha comentat el company, els comptes anuals dels aeroports i que els publiquin desglossats per aeroports. Perquè no es pot continuar ocultant més quins aeroports són deficitaris i quins paguen la festa del gran error que es va cometre a l'Estat espanyol, construint aeroports

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 13

innecessaris, mentre es deixaven de fer inversions molt necessàries en infraestructures ferroviàries. Tot i això, actualment, s'està permetent la proliferació de vols curts innecessaris, fins i tot quan hi ha alternatives ferroviàries competitives en temps i cost.

El nostre grup està convençut que les polítiques tarifàries aeroportuàries han de servir per promoure una mobilitat sostenible i eficient, i, en referència a aquest tema, tenim esmenes presentades a la llei de mobilitat. Sempre primer el transport ferroviari abans que l'aeri. És inacceptable que mentre es fomenta el transport aeri amb polítiques tarifàries que prioritzen el benefici privat, el ferrocarril, que és més eficient i menys contaminant, no rebí el mateix suport. Cal un canvi de model. Les tarifes aeroportuàries han de desincentivar els vols curts en rutes que ja compten amb una alternativa ferroviària d'alta velocitat; mentre que el ferrocarril ha de rebre més inversions i polítiques que facilitin la seva accessibilitat per a la ciutadania. És urgent, doncs, que el Govern apliqui una política coordinada entre el transport aeri i el ferroviari, seguint l'exemple de països com França, on ja s'han eliminat vols domèstics en trajectes coberts per tren en menys de dues hores i mitja. Això ha de venir acompanyat d'una revisió de la política tarifària d'AENA, per garantir que no es fomenti artificialment el transport aeri, en detriment del ferrocarril.

I per tot l'exposat, li faig una sèrie de preguntes. Quan es publicaran els comptes anuals i les taxes cobrades desglossades per aeroports? Des del nostre grup, li hem demanat també per preguntes escrites i no hem rebut una resposta satisfactòria. Hi ha voluntat d'impulsar una regulació similar a la de França per eliminar vols domèstics innecessaris, afavorint la intermodalitat i el ferrocarril? Com pensa garantir el Ministeri que AENA no prioritzi el creixement del trànsit aeri per sobre de criteris ambientals i d'interès públic? Com veuria aplicar un impost als vols privats amb l'objectiu d'erradicar formes de consum amb importants costos ambientals i que només està a l'abast d'un 1% dels més rics? Quines mesures està prenent el Govern per fer que el ferrocarril sigui una alternativa realment assequible i accessible per a la ciutadania? Com pensa el Govern fomentar una política de transport intermodal que afavoreixi la complementaritat, tal com he comentat abans, entre l'aviació i el ferrocarril? Quines mesures impulsarà el Ministeri per garantir un millor equilibri territorial entre els aeroports? A Catalunya, ens ho volem gestionar nosaltres, i evitar sobresaturació al Prat i aprofitar millor les infraestructures dels aeroports de Girona, Alguaire i Reus. Quines mesures, doncs, implementarà en aquests aeroports? Es planteja el Govern vincular polítiques tarifàries aeroportuàries a una millor distribució del trànsit aeri entre aeroports amb menys pressió? I, per acabar, està disposat l'executiu a introduir una fiscalitat ambiental sobre el querosè, en línia amb les recomanacions de la Comissió Europea i amb el model d'altres països europeus?

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Ministro Puente, bienvenido y buenas tardes.

Las políticas tarifarias aeroportuarias, a nuestro entender, tienen que servir para promover una movilidad sostenible y equilibrada y, en estos momentos, el modelo de AENA prioriza la rentabilidad inmediata por encima de criterios sociales, ambientales y de equilibrio territorial. Eso afecta no solo a la transición ecológica con la proliferación de vuelos cortos, sino también a la distribución del tráfico aéreo dentro del territorio. Sabemos que AENA es un monopolio y el incremento de tasas se puede considerar como un abuso hacia el consumidor, así como también es cierto que el Estado español tiene un alto índice de turismo y, claro, no quieren perjudicar a los grandes lobbies turísticos. También creemos necesario saber, como ha comentado mi colega, cuáles son las cuentas anuales de los aeropuertos y que se publiquen de forma desglosada por aeropuertos porque no se puede seguir ocultando más que aeropuertos son deficitarios y cuáles pagan la fiesta del gran error que se cometió en el Estado español construyendo aeropuertos innecesarios mientras dejaban de invertir en cosas necesarias e infraestructuras ferroviarias. A pesar de todo, actualmente se está permitiendo la proliferación de vuelos cortos innecesarios, incluso cuando hay alternativas ferroviarias competitivas en tiempo y coste.

Nuestro grupo está convencido de que las políticas tarifarias aeroportuarias tienen que servir para promover una sostenibilidad eficiente y, en este sentido, tenemos enmiendas presentadas a la ley de movilidad. Siempre, primero, el transporte ferroviario antes que el aéreo. Es inaceptable que, mientras se fomenta el transporte aéreo con políticas tarifarias que priorizan el beneficio privado, el ferrocarril, que es más eficiente y menos contaminante, no reciba el mismo apoyo. Necesitamos un cambio de modelo. Las tarifas aeroportuarias tienen que desincentivar los vuelos cortos en rutas que ya cuentan con una alternativa ferroviaria de alta velocidad, mientras que el ferrocarril tiene que recibir más inversiones y políticas que faciliten su accesibilidad para la ciudadanía. Es urgente, por lo tanto, que el Gobierno aplique

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 14

una política coordinada entre el transporte aéreo y el ferroviario, siguiendo el ejemplo de países como Francia, donde ya se han eliminado los vuelos domésticos en rutas cubiertas por trenes en menos de dos horas y media. Tenemos que revisar la política tarifaria de AENA para garantizar que no se fomente artificialmente el transporte aéreo en detrimento del ferrocarril.

Y le quiero hacer una serie de preguntas: ¿Cuándo se publicarán las cuentas anuales y las tasas cobradas desglosadas por aeropuertos? Desde nuestro grupo se lo hemos pedido también por escrito y no hemos recibido una respuesta satisfactoria. ¿Hay voluntad de impulsar una regulación similar a la de Francia para eliminar vuelos domésticos innecesarios, favoreciendo la intermodalidad y el ferrocarril? ¿Cómo quiere garantizar el ministerio que AENA no priorice el crecimiento del tráfico aéreo por encima de criterios ambientales y de interés público? ¿Cómo se puede aplicar un impuesto a los vuelos privados con el objetivo de erradicar formas de consumo con importantes costes ambientales y que solo están al alcance de un 1%, de los más ricos? ¿Qué medidas está tomando el Gobierno para hacer que el ferrocarril sea una alternativa realmente asequible y accesible para la ciudadanía? ¿Cómo quiere fomentar una política de transporte intermodal que favorezca la complementariedad de la aviación y el ferrocarril, como ya hemos dicho? ¿Qué medidas va a impulsar el ministerio para garantizar un mejor equilibrio territorial entre los aeropuertos? En Cataluña queremos gestionarlos nosotros, evitar una sobresaturación en El Prat y aprovechar las infraestructuras de Girona, como los aeropuertos de Girona, Alguaire y Reus. ¿Qué medidas se van a implementar para estos aeropuertos? ¿Se plantea el Gobierno vincular políticas tarifarias y aeroportuarias con un modelo de distribución del tráfico aéreo entre aeropuertos con menos presión? Para terminar, ¿está dispuesto el Ejecutivo a introducir una fiscalidad ambiental sobre el queroseno, como recomienda la Comisión Europea, y siguiendo el modelo de otros países europeos?

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Granollers. Tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenido, señor ministro, y su equipo, a su segunda casa, porque creo que está más aquí que en el despacho del ministerio. Se lo digo a modo de reconocimiento por la labor de su ministerio y por la disposición que siempre tiene a venir a la casa del pueblo y, digámoslo, a la existencia de la oposición a que usted venga; no escarmientan nunca. La verdad es que estoy encantado de que comparezca hoy ante nosotros, pero encuentro a faltar la presencia en esta Cámara del presidente de AENA. Por ello, al final le preguntaré algún tema que hubiese preferido transmitir directamente al señor Lucena para no tener que saltarme la jerarquía.

Empecemos. Seguro que para muchos es una gran idea que se congelen las tasas en 10,35 euros por pasajero, y que la CNMC lo avale en su informe da la sensación de razonable. Por cierto, como usted ha señalado, la tarifa es de las más bajas de Europa. Al Grupo Plurinacional de izquierdas que es Sumar le preocuparía que la decisión se deba más a la presión del *lobby* aéreo y al chantaje de Ryanair —la aerolínea de la pista circense— que a una decisión meditada. Después de escucharle, creo que no es así, cosa que me alegra mucho. Lo digo con conocimiento de causa, porque, durante tres años, las amenazas contra mi trabajo en la Dirección General de Consumo de las Islas Baleares como precursor de la sanción a las *low cost* en el Gobierno de Francina Armengol fueron constantes. Por cierto, la gente de transportes, desgraciadamente, estuvieron bien pero flojitos, supongo que porque les tocaba hacer de intermediarios.

Ayer, repasando noticias, veo que lo de Ryanair es una constante. Amenaza con dejar de volar, con cambiar de inversiones en territorios, con que hablarán con tus superiores o con que cerrarán bases. Al final, todo son bravuconadas de un CEO al que le gusta cambiar de camiseta del club de fútbol según la ciudad de donde le vengán las subvenciones. Recuerdo el enfado que tuvo el CEO de la compañía irlandesa cuando el Ayuntamiento de Vigo le dio calabazas en su intención de triplicar las ayudas de 6 a 18 euros por pasaje. En los cuatro ejercicios comprendidos entre 2020 y 2023, Ryanair ha recibido más de 43,5 millones de euros en subvenciones públicas; una compañía que ha ganado, de media, 9 euros por cada pasajero y que mueve 3402 vuelos diarios. Las aerolíneas tienen exenciones en el IVA, en el combustible y en los servicios de navegación —a diferencia del ferrocarril—, y las exenciones fiscales al sector aéreo le costaron a España en 2022 —no sabemos la cifra de 2023 y 2024— 4610 millones. Por ejemplo, nos gustaría saber cuánto se ahorró Ryanair en 2024.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 15

Lo peor que se puede hacer en política es aceptar las normas de los chantajistas, y Ryanair actúa como tal. Sus amenazas no nos frenarán en la defensa de los consumidores, lo que nos entristece es ver cómo más patriotas de España son maleteros. Si el Gobierno, aconsejado por la CNMC, decide congelar las tasas por el incremento a 317 millones de pasajeros, SUMAR sumará. No es menos cierto que, cuando nos vamos al detalle, no aparece el retorno en las ayudas a las aerolíneas por los efectos de la COVID-19. España concedió 7620 millones de euros en garantías, canalizadas mayoritariamente estas medidas a través de instrumentos de reembolso. ¿El Gobierno tiene previsto —espero que no— condonar las ayudas del COVID-19 reembolsables a las aerolíneas? En Palma, precisamente el día 25 de mayo de 2021, escribí a la directora de AESA una carta como director general de Consumo solicitando conocer el estado de la tramitación de los expedientes sancionadores seguidos contra las compañías aéreas por el incumplimiento de la obligación de informar de forma clara a los pasajeros de los derechos que los amparaban por la cancelación de los vuelos contratados debido a la declaración del estado de alarma. Le solicitamos que nos remitieran el listado de incumplimientos de las compañías aéreas que operaban en el territorio de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears para iniciar un expediente sancionador si se daba el caso. Desgraciadamente, la directora nos transmitió que no tenía las cifras desglosadas por comunidad autónoma. Vale, hasta aquí bien. Se lo comento porque, a la hora de cumplir con las empresas, el Estado siempre está ahí. El Estado pagó durante la COVID como lo hizo a la banca durante la crisis inmobiliaria. Aún recordamos precisamente al presidente Rajoy diciendo que el rescate a la banca no nos costaría ni un euro o la ministra Ana Pastor diciendo que el rescate de las autopistas radiales madrileñas saldría gratis. «*Parole, parole*», que diría el político que defraudó a toda Cataluña. Nosotros, SUMAR, esperamos que se recupere todo lo prestado, pero es momento de recordar que, por el contrario, muchos de los consumidores perdieron el importe de sus billetes. No quiero aburrirle con muchos más ejemplos, pero usted conoce, igual que yo, el desvío que las aerolíneas hacen en su propio beneficio con las bonificaciones insulares de Baleares y Canarias. Los precios de los billetes de avión fluctúan en función de diferentes variables, son los llamados precios dinámicos. ¿Resultado? Mayor beneficio para las empresas y mayor coste para el Estado sin que el beneficio completo de la bonificación se traslade al consumidor. Congelar tasas no servirá para mantener precios, como usted ha señalado, sino para inflar beneficios. Esa es la jugada maestra de las aerolíneas. La congelación —usted lo sabe mejor que yo— resta 15,7 millones de ingresos. Recordemos que la empresa que preside Maurici Lucena había presentado una expectativa de tráfico menor para 2025, con un crecimiento del 2,9 hasta alcanzar —según él— 300,1. Usted nos ha dicho hoy que eran 309 a cierre de 2024. La prudencia de Lucena viene determinada por factores externos. Quiero recordar que, en Estados Unidos, un *sheriff* condenado por abusos y por sus amenazas al estilo de Ryanair nos hace pensar que igual los vuelos no llegan a la misma altura que en 2024. Aunque siempre me gusta ser optimista, la situación internacional con Trump y Musk en la Casa Blanca no ayuda a serlo. Tampoco ayudan los innumerables problemas de la compañía Boeing, que ha perdido capacidad de entrega en las nuevas aeronaves, una situación que, *a priori*, beneficia a la exitosa Airbus, pero que puede ralentizar la operativa a nivel mundial.

Permítame que le cambie de tema, ya que tener a un ministro hablando de tasas me parece un poco escaso. Señor ministro, usted es conocedor de los acuerdos de gobierno entre SUMAR y PSOE —aquí se lo han recordado—, y aunque a usted y a mí nos tiran más los trenes, le querría preguntar sobre si la cancelación de los vuelos de Vueling a partir del día 30 de marzo es un primer paso. ¿Menos vuelos innecesarios y más material rodante para ferrocarril?

En cuanto al puente aéreo —no me refiero a usted, señor ministro (**risas**)—, ¿cuándo verá reducidas sus frecuencias?

I finalment... Tinc temps? Sí. Finalment, li demano, senyor ministre, que no vegi la posició dels treballadors d'AENA com a aliats, sinó com a..., ni com a mosca d'ase. Els treballadors d'AENA de Maó estan preocupats i demanen la construcció d'una nova torre de control. L'actual ha quedat obsoleta, després de 56 anys en funcionament, i perquè en diferents ocasions la mateixa AENA ha anunciat la construcció d'una torre nova. Torre que, a més, ja es va presupostar, per exemple, amb el primer DORA d'AENA com una inversió rellevant. Durant un col·loqui, el senyor Lucena va assenyalar que no hi ha urgència a posar en marxa aquesta torre de control remot, ja que forma part d'un pla pilot experimental els resultats del qual es faran públics en uns mesos. Les obres realitzades a l'aeroport no només inclouen la torre remota, sinó que també la renovació dels sistemes d'equipaments per al servei de trànsit aeri,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 16

ubicats a la nova torre virtual. Aquests sistemes instal·lats fa un any no són compatibles amb la convencional, que utilitza tecnologia obsoleta i amb risc de fallades.

La situació avui dia és preocupant, ja que els nous sistemes no reben manteniment preventiu i, si es posen en marxa, hauran de passar per proves exhaustives abans de ser operatius. Mentrestant, la torre convencional continua operant amb equipaments vells, augmentant el risc de problemes operatius. Es considera urgent posar en marxa la torre remota amb garanties o construir una nova torre convencional que pugui utilitzar els nous sistemes instal·lats. Si us plau, vagi a Maó. Que li deixin visitar la torre de control i que li expliquin els treballadors la situació real.

Moltes gràcies, presidenta.

Finalmente, señor ministro, le pediría que vea a los trabajadores de AENA como aliados. Están preocupados y quieren una nueva torre de control. La actual ha quedado obsoleta tras cincuenta y seis años en funcionamiento. En distintas ocasiones, la propia AENA ha anunciado la construcción de una torre nueva, una torre que además se presupuestó en el primer DORA, con una inversión importante. Durante un coloquio, el señor Lucena dijo que no había urgencia para poner en marcha esta torre de control remoto porque forma parte de un plan piloto experimental del que se sabrán los resultados en unos meses. Entonces, las obras planificadas no únicamente piden la torre remota, sino también la renovación de los sistemas de equipamientos para el servicio de tránsito ubicados en una nueva torre virtual. Estos sistemas, instalados hace un año, no son compatibles con el convencional, que utiliza tecnología obsoleta y con riesgo de fallos.

Así y todo, a día de hoy la situación es preocupante porque los sistemas no han pasado por el mantenimiento preventivo y, si se ponen en marcha, tendrían que pasar por una serie de procesos antes de estar operativos. Mientras tanto, la torre convencional continúa operando con equipos viejos, lo que aumenta el riesgo de problemas operativos. Así que hay que construir una nueva torre convencional o poner en marcha la nueva torre digital. Por favor, vaya a Mahón, que le dejen visitar la torre de control y que le cuenten los trabajadores cuál es la situación real.

Muchas gracias, presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, ministro; bienvenido a la comisión.

Esta ha sido una tarde de primicias, porque el señor Alonso nos acaba de informar de que se van a reducir los vuelos cortos de Vueling. A ver si nos puede dar usted razón de por qué se van a reducir esos vuelos también. Además, créame que estoy ansiosa por saber qué les va a responder usted al señor Gavin, a la señora Granollers y al señor de Herri Batasuna cuando le dicen que no están de acuerdo en ese modelo de gestión en red de los aeropuertos propiedad de la empresa AENA, que ha permitido, según usted, este modelo de éxito, cuando ellos —que son sus socios, que le mantienen a usted en el Gobierno— han pedido claramente el troceamiento de la empresa para convertirse precisamente en eso que usted ha llamado «interlocutores más débiles». Y le diré por qué. ¿Sabe por qué? Porque hay un precedente de esos interlocutores más débiles. El aeropuerto de Gerona firmó un convenio con la Cámara de Comercio y la Diputación de Gerona por el que la empresa Ryanair —que fue la que firmó el acuerdo— se embolsó ayudas opacas de más de 62 millones de euros durante doce años, y también se benefició de inversiones por valor de 142 millones, que después ha acabado investigando la Comisión Europea. Por lo tanto, ve usted que ellos tienen un modelo muy diferente al suyo, y a nosotros eso nos preocupa. Ya le digo que nosotros vamos a apostar por el modelo de gestión aeroportuaria que existe actualmente, que nos parece que debería mejorar pero que, en definitiva, es un modelo que ha funcionado bien y que, por lo tanto, no estamos por trocear en absoluto la gestión de los aeropuertos como se va a hacer con los servicios ferroviarios.

La polémica de las tasas aeroportuarias no es una cuestión banal, no es solo un tema técnico, sino que es un tema económico, una cuestión que afecta directamente al conjunto de los ciudadanos porque implica un sobrecoste en los precios de los billetes de avión, y eso afecta a la competitividad del país y a la conectividad de nuestras regiones. Así que le diría que la postura que usted mantiene merece una reflexión. Hay una asociación de líneas aéreas que le está pidiendo que piense en revisar o en remodelar la ley que regula precisamente las tarifas aéreas con la finalidad de hacerlas más flexibles. Porque esto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 17

son decisiones que, en lugar de beneficiar a la economía española, podrían acabar perjudicándola, como también podrían perjudicar a pequeñas y medianas empresas que dependen del transporte aéreo.

Pero yo le quería hacer unas preguntas muy concretas, señor ministro. Abra la agenda y díganos qué día va a negociar con las aerolíneas de bajo coste los vuelos que Ryanair ha renunciado a realizar el próximo verano a ciudades que son eminentemente turísticas. ¿Cuándo tiene la cita para negociar con Ryanair o con las otras agencias de bajo coste los servicios aéreos para esos aeropuertos que se han quedado sin vuelos en plena temporada de verano? Después de esas afirmaciones que usted hizo el pasado mes de junio, en las que dijo que no preveía ningún colapso ferroviario y después esto se convirtió en el verano más negro de la historia ferroviaria de España, no queremos que este año lo que exista sea un problema con los vuelos a ciudades que son eminentemente turísticas, como es el caso de Jerez de la Frontera, el caso de Santander o el caso de Santiago de Compostela, y, por lo tanto, queremos saber cuándo tiene usted esa cita con las aerolíneas para poder negociar los vuelos que cubran esos trayectos. Puede ser Vueling, puede ser EasyJet, puede ser Volotea, puede ser Ryanair. Díganos, porque esto es una cuestión de negociación, ministro, no es otra cosa más que una cuestión de negociación y de voluntad política, y lo que queremos saber es cuándo lo va a resolver.

Por otro lado, quería también comentarle que los pequeños aeropuertos necesitan ser incentivados. Usted ha hablado de un plan de incentivos. Explíquenos exactamente, para esos aeropuertos pequeños, regionales, que a lo mejor no tienen la demanda que tienen los grandes aeropuertos, a los que usted ha dicho que va a rebajar las tarifas, qué otro plan de incentivos tiene previsto para ellos, porque esos planes de incentivos también afectan a los consumidores y a las economías locales que dependen del turismo y del transporte aéreo para su desarrollo económico.

También le pido que nos explique algo a lo que usted ha hecho referencia. Usted ha dicho que Ryanair opera —sabemos que opera— en más de 545 rutas en España. Usted ha dicho que ha elegido las más rentables y que ha decidido abandonar las menos rentables, que atienden a aeropuertos regionales. **(El señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Puente Santiago: Yo no he dicho eso).** ¿Por qué se ha permitido que Ryanair tenga una posición de fuerza por la que usted ahora la acusa de estar en una situación de hacer chantaje al Gobierno y a la empresa AENA? ¿Por qué se les ha permitido tener una posición de fuerza? Si es cierto —usted lo ha dicho— que se ha privatizado el servicio, ¿puede usted explicarnos por qué se ha permitido esta posición de fuerza por parte de Ryanair?

También queríamos preguntarle respecto a si las tasas, que están batiendo récords en los últimos años, están siendo utilizadas para modernizar los aeropuertos y mejorar los servicios o estamos ante una excusa más para recaudar más dinero sin una clara justificación. Explíquenos exactamente a qué se dedica esa recaudación récord de tasas.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Mejías.
Tiene ahora la palabra la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias. Buenas tardes.

Ministro, en su intervención ha empezado hablando de consenso, de facilitar la conectividad; ha hablado de un sistema aeroportuario español basado en el principio de solidaridad, del papel esencial de los aeropuertos regionales porque cubren necesidades importantes —se ha hecho mención a la mercancía sanitaria—, ha hablado de un marco normativo aeroportuario que aporta estabilidad a las compañías aéreas, y todo esto se lo cito textualmente porque lo ha dicho aquí, hoy y ahora, y resulta que este discurso está muy alejado de la realidad. Ese consenso del que habla no existe, a no ser que de manera subliminal hable del consenso con proetarras o con golpistas, porque en el momento en que se encuentra España —y voy a hacer mención de palabras textuales— ha terminado su intervención hablando de una propuesta disparatada por parte de una aerolínea. Y no estamos en el momento de generar más polémica, porque hay que recordar la necesidad de la conectividad en todo el territorio español y hay que ser fiel a todos los españoles que sí que merecen esa movilidad eficiente y segura.

El Grupo Parlamentario VOX ha solicitado su presencia en esta Cámara para hablar de otras muchas cuestiones, y sorprende que en esta legislatura solo haya venido a esta comisión en dos ocasiones y que hoy haya venido a hablar solo de la política tarifaria de AENA. Tiene que ser que está muy alineado con lo que les gusta a los socialistas, que es hablar de impuestos. Habla de que no quiere alterar las tarifas a capricho, pero resulta que sí, porque está haciendo caso omiso a lo que dice la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que le aconsejan que mantenga las tarifas. Al final, quiere justificarlo todo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 18

diciendo que es una medida necesaria para el mantenimiento de las infraestructuras, pero la realidad es la de siempre. Este Gobierno ha subido ochenta veces los impuestos. Están previstas para 2025 cuarenta y seis nuevas medidas fiscales recaudatorias, y esta presión fiscal no mejora la vida de los españoles, no mejorar la vida de las empresas ni de las familias. Quizá quieran seguir recaudando para gastar el dinero de los españoles en cuarenta trenes en Marruecos o incluso para seguir fieles a ese acuerdo que Sánchez firmó con Marruecos que llaman el plan de inversión marroquí, donde no solo estamos ayudando a la infraestructura con el dinero de los españoles, sino que también están ayudando a financiar, con 250 millones de euros, una desaladora en Marruecos mientras el Gobierno retrasa, por ejemplo, la desaladora de la Axarquía, en Málaga. Lo que les niegan a los españoles se lo están regalando a Marruecos.

¿Es incapaz de negociar con las aerolíneas que operan en el territorio español? ¿Es incapaz de atender a los almerienses, a los gaditanos? Porque acabo de escuchar al representante de SUMAR decir esto: Es que a SUMAR y al Grupo Socialista nos tiran más los trenes. ¿Qué trenes, los que se incendian, los que dejan tirados en el campo a los usuarios, los que llegan tarde porque son constantes las incidencias en la red ferroviaria española? Son también muchos los malagueños que padecen este caótico sistema ferroviario. A lo mejor resulta que su plan, ese de eliminar los vuelos de dos horas y media, lo quieren ejecutar entre SUMAR y el Partido Socialista. Claro, como ustedes tienen la movilidad garantizada o como la lideresa de SUMAR se mueve en el Falcon, los demás ya verán cómo se pueden mover por el territorio. Al final, quién paga los dislates de unos y otros es el viajero, y las aerolíneas ya han anunciado que subirán el precio, ya lo han subido y los españoles están asfixiados y no pueden más.

Finalizo. Usted ya reconoció el pasado día 13 que no se había cumplido con el objetivo de aumentar el tráfico en los aeropuertos regionales. No cree españoles de primera y de segunda, porque todos tienen derecho a una movilidad segura y eficiente y porque esa es su responsabilidad, y no hable de que las tarifas aquí son las más bajas en comparación con Europa, porque sabe perfectamente que hay otros aeropuertos en Italia o Polonia que tienen tarifas más bajas que en España. Compromiso con España es lo que debe tener y no con Marruecos, y más responsabilidad en una cartera que es esencial para los españoles.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ramos Esteban por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, presidenta.

Hace varios días ganó el Goya a la mejor película española una que se llama *El 47*, que habla de un extremeño —de Valencia de Alcántara— a cuyo padre fusilaron los falangistas en la Guerra Civil y al que preguntaban por qué quería que el 47 subiera a su barrio. Él decía que para aquella gente que por la mañana había bajado. En esta época nos preguntaría a los extremeños para qué queremos un avión entre Barcelona y Badajoz, y la respuesta se parece mucho: para todos esos extremeños que en una época tuvieron que emigrar a Cataluña y al País Vasco para generar desarrollo en otras zonas. Por eso a mí el modelo me gusta, me gusta ese modelo que garantiza que muchos extremeños que viven en Barcelona y que ayudaron a desarrollar Cataluña puedan volver a su tierra porque existe un modelo que garantiza que en Badajoz exista un aeropuerto.

Sinceramente, a mí me parece un atrevimiento que el Partido Popular venga aquí a hablar de tasas aeroportuarias —ya lo ha dicho el ministro, que también ha dicho que le parece sorprendente—, porque las tasas aeroportuarias se definen a partir de una legislación que fue aprobada por el Partido Popular en el año 2014, cuando decidió que AENA, que era una empresa pública, se privatizara en un 49%. Y lo curioso es que detrás de aquella privatización había algo que al Partido Popular se le da muy bien: en un día los grandes inversores ganaron 800 millones de euros. ¡En un día! ¿Qué quiere decir eso? Que desde el Gobierno el Partido Popular regaló parte de una empresa pública a fondos extranjeros, regaló 800 millones de euros. A final de año esa cifra había subido a casi 4000 millones de euros. Esos 4000 millones de euros eran de todos los españoles. ¿Qué hizo el Partido Popular? Lo que suele aplicar habitualmente, que es privatizar los beneficios y socializar las pérdidas. Esa es la filosofía que el Partido Popular aplica siempre que gobierna. Por eso digo que me resulta asombroso que el Partido Popular quiera hablar de tasas aeroportuarias, que se definen por una ley que lo que buscaba era garantizar certidumbre a unos inversores que hicieron negocio, gracias al Partido Popular, con el patrimonio de todos los españoles. Y si hubiera sido el único caso en la política del Partido Popular, podríamos decir que se habrían equivocado, que se habrían equivocado en esa ocasión. Pero después, cuando llegamos al Gobierno, vimos cómo tuvimos que rescatar las autopistas de peaje quebradas que hizo el Partido Popular en el Gobierno y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 19

nos costaron a todos los españoles 4000 millones de euros. Una vez más, el Partido Popular decidió que tenía que privatizar los beneficios y socializar las pérdidas.

Y podríamos decir: pero el Partido Popular actual es distinto al de aquella época. Pues hemos visto un debate que se da en los últimos tiempos en esta Cámara —que a los extremeños nos interesa mucho— que tiene que ver con Almaraz. Almaraz es una central nuclear respecto a la que el Partido Popular, hace una semana, pidió que votáramos a favor para que la gestión de los residuos nucleares la pagáramos entre todos los españoles. Esos residuos nucleares han permitido que esas empresas hayan tenido, el año pasado, beneficios de casi 10 000 millones de euros. La pregunta es muy sencilla: ¿a quién beneficia el Partido Popular? Y la respuesta es muy clara: evidentemente, las políticas que hace el Partido Popular siempre buscan beneficiar a las grandes empresas en detrimento de todos los españoles. Porque el Partido Popular tiene un concepto de patriotismo bastante particular: para ellos, españoles solo son aquellos grandes propietarios, solo son aquellos grandes empresarios, que hacen caja cada vez que el Partido Popular gobierna. Por eso, a mí me sorprende que esta comparecencia, en parte, venga a petición del Grupo Popular, que tiene que conocer —y, si lo desconoce, me parece bastante atrevido— que las tasas aeroportuarias y cómo se fijan las tarifas es consecuencia de una política del Partido Popular, que decidió privatizar algo que era de todos los españoles. Por eso, me sorprende que el Partido Popular nos intente dar lecciones cada vez que están en la oposición, porque cuando están en el Gobierno hacen completamente lo contrario.

Aquí, en esta Cámara, oímos habitualmente una gran cantidad de bulos, bulos que suelta la ultraderecha para intentar convencer a los ciudadanos. Además, enfrentando territorios, enfrentando nacionalidades, cuando no tiene ningún sentido. Hemos escuchado a la portavoz de VOX repetir un bulo que se ha dicho en los últimos tiempos y que me parece importante que se pueda desmontar. Ha dicho que el Gobierno de España ha regalado más de 700 millones a Marruecos para que pueda comprar trenes. Es mentira. Es un préstamo que tendrán que devolver. **(Rumores)**. Que no se ponga tan nervioso el Grupo Popular, que he hablado de VOX. Ya sé que son lo mismo, pero ahora estoy hablando de VOX.

Decía que esos 700 millones van a permitir que empresas españolas puedan fabricar trenes para operar en Marruecos, y que Marruecos tendrá que devolver el dinero. Si les preguntan a los empresarios de este país —a los grandes empresarios, a la CEOE—, si preguntan a las empresas ferroviarias si les parece bien que el Gobierno de España pueda prestar dinero a otro país para que construya trenes y que se puedan beneficiar empresas españolas, ¿qué les dirán? ¿En qué mundo viven?

Hace muy poco, en la intervención del ministro en el Pleno del Congreso, yo le decía —y creo que es importante volverlo a remarcar— que estamos en una época muy compleja, porque estamos viendo cómo los bulos tienen más éxito que nunca. Vemos cómo determinados personajes que en otra época se dedicaban a lanzar las frases típicas de cuñado en la barra de un bar, ahora lo hacen hasta en el Congreso de los Diputados. ¡Se han empoderado! A aquellos que solo tenían un público reducido y que soltaban verdaderas burradas, frases negacionistas, los vemos hoy en el Congreso. Además, vemos que hay gente que los sigue. Esto es para preocuparse.

Ya digo, me sorprende que el Partido Popular traiga aquí esta iniciativa, y además he dicho las razones. El ministro también ha dicho las razones. Y lo que ya no me sorprende tanto es que, cuando he nombrado a VOX en esta intervención, quien se ha escandalizado es el Grupo Popular. Seguramente se explica porque tiene la obsesión por competir con VOX en un espacio que nunca ha sido el del Partido Popular. Ellos creerán que eso les va a permitir conseguir votos porque hay un público objetivo que les están quitando. Yo lo que creo es que está matando al Partido Popular. Está matando a ese Partido Popular, que era un Partido Popular moderado. **(El señor Palencia Rubio: ¡Si somos el primer partido!)**. Relájese. Sí, ganaron las elecciones, pero no gobiernan. Y en Extremadura ganó el Partido Socialista y gobiernan ustedes.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, no hagan debate.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Aprendan de la democracia. Sé que no les gusta la democracia.

Empecé mi intervención contando la historia de un extremeño y la voy a terminar igual, hablando de Manuel Vital, a cuyo padre lo asesinaron los falangistas y que tuvo que emigrar. Esto hace que los españoles, los extremeños, hayamos visto hace muy poco la dignidad de los extremeños que tuvieron que emigrar porque una dictadura los mataba. Tuvieron que crear riqueza en otros territorios. **(El señor Palencia Rubio: ¿Por qué me señala?)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 20

La señora **PRESIDENTA**: Les ruego que respeten el turno de palabra. Por favor, continúe.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora presidenta, pido amparo y que llame al orden a los diputados socialistas, que, hablando de un fusilamiento, han señalado a los diputados del Grupo Popular, y eso no es permisible aquí, en la sede de la democracia.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, continúe y termine el turno. Gracias.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a seguir, si me deja el Grupo Popular, en el que además se ponen nerviosos con una facilidad exagerada.

Señores del Partido Popular, esta es la democracia, en la que uno tiene que escuchar a los demás, aunque no le guste; en la que uno tiene que compartir espacio físico, aunque no le guste, y nosotros nos sentimos orgullosos de poder estar aquí representando a nuestros vecinos. Hagan lo mismo y asuman que sí, ustedes son el partido heredero de la Dictadura. Lo son. **(El señor Palencia Rubio: ¿Nosotros?— Un señor diputado: ¡Venga, chaval!).** Ustedes, claro, porque lo fundó alguien que era ministro con Franco. **(El señor Palencia Rubio: Pero ¿qué se ha tomado hoy usted con el café?).** Me he tomado un poquito de agua.

Voy a terminar la intervención, que no me dejan. Agradezco que el Grupo Popular pida en esta Cámara que se hable de tasas aeroportuarias, porque creo que los que más perjudicados salen son ellos, que fueron los responsables de que se apliquen y de que los españoles perdiéramos casi 4000 millones, regalados a fondos extranjeros para que hicieran negocios, como siempre, con el patrimonio de todos los españoles.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, se cumple un año del caso PSOE. Empezó como caso Koldo y continuó como caso Ábalos, y hoy inunda las estructuras del Gobierno de Sánchez, avergüenza a los votantes de izquierdas y, aunque usted se ría, indigna a todos los españoles. Muchas felicidades, señores del Partido Socialista; vinieron a regenerar y se han convertido en los embajadores de la corrupción.

Señor Puente, en diciembre, usted liberó y exculpó a Ábalos de las acusaciones de mordidas en decenas de contratos de su ministerio denunciados por Aldama ante el Supremo. Ayer, en el Senado, el director de carreteras de Ábalos, Javier Herrero, le ha dejado literalmente por los suelos, señor ministro. Hoy ya sabemos que usted mintió y que intentó tapar la corrupción de su Gobierno sin ninguna prueba. Y hoy, mientras no lo desmienta, señor Puente, se convierte en colaborador necesario para tapar la corrupción de su partido, de su Gobierno, en su ministerio.

Las valoraciones subjetivas de los contratos señalados por Aldama tienen una cosa en común, que son altísimas, y el señor Herrero reconoce esta práctica habitual de extrapolar al máximo para elevarlas. Como ya denunció el Partido Popular, también se produjeron modificados, esos que usted obvió cuando quiso analizar los contratos y que hoy sabemos por el director de carreteras que en esa época se modificaba por órdenes de arriba. Queda confirmado que eso no se hacía antes y que eso se dejó de hacer después. Ahí tiene el *modus operandi* de la trama del caso PSOE, ese que usted intenta tapar. Usted dijo que las acusaciones carecían del más mínimo valor. Hoy, lo que carece de valor son sus palabras y su credibilidad. Y usted, señor ministro, queda manchado por la corrupción, que deja rastro en contratos con empresas como Levantina, Assignia o Admi.

Hoy está usted aquí a solicitud del Grupo Popular para explicar su política de tasas aeroportuarias. Por cierto, póngase de acuerdo con el portavoz socialista porque sobre eso usted dice una cosa y el portavoz de su partido, lo contrario. Nos gustaría que usted y los cargos del ministerio comparezcan también en decenas de solicitudes de comparecencia que llevan meses pendientes y se puedan debatir otros temas que duermen en su cajón, señor Puente.

España es un país con una red aeroportuaria envidiable, clave para nuestra conectividad, nuestra competitividad y, sobre todo, para el turismo, uno de los motores de nuestra economía. Sin embargo, su Gobierno sigue una estrategia clara en la política de tasas aeroportuarias, lo que está afectando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 21

gravemente a las aerolíneas, a los pasajeros y al propio desarrollo de nuestros aeropuertos. Si el verdadero objetivo del ministro es cumplir con el acuerdo de gobierno entre el Partido Socialista y SUMAR en cuanto a cerrar trayectos en avión entre ciudades españolas por la vía de los hechos y por la puerta de atrás, le voy a dar mi más sincera enhorabuena, está usted a punto de cumplir su objetivo.

Señor Puentes, le voy a resumir cuál es su gestión para potenciar los aeropuertos regionales españoles. Salió a ganar en enero de 2024, con chulería y prepotencia, que es lo que le caracteriza; en mitad del partido, hoy va perdiendo por goleada, y ahora nos quiere convencer de que puede llegar a empatar y que eso va a ser un éxito rotundo. Señor ministro, en símiles médicos, su Gobierno ha estado aplicando el mismo tratamiento a cualquier aeropuerto de España, tuviera o no síntomas, y, cuando se ha dado cuenta de que los aeropuertos regionales enfermaban por la mala praxis de su Gobierno, ha intentado cambiar el tratamiento con una política de incentivos que ha sido un estrepitoso fracaso. ¿Nos puede decir cuántas aerolíneas se han acogido y cuántas plazas ha generado? Ha provocado que los aeropuertos regionales entren en coma profundo. Y hoy usted habla de una empresa a la que en enero de 2024 —página web de la Moncloa— ustedes pusieron la alfombra roja. ¿Entonces era lo que usted decía? No, entonces eran buenos, ¿no? Días después lanzan la política de incentivos. ¿Por qué? ¿Porque se lo dijo la empresa? En octubre la cambia. ¿Por qué? ¿Se lo dijo la empresa? Hoy, como le han dado portazo, para usted y su Gobierno son malos. Aclárese. ¡Vaya cambio en doce meses!

Señor ministro, todo lo que no es hacer su santa voluntad lo interpreta como una agresión. Lo hizo con los competidores de Renfe en ferrocarril y ahora lo hace con las compañías aéreas en el transporte aéreo. Usted es como Atila: por donde pasa no crece la hierba. Y eso lo saben los vallisoletanos, que le quitaron de alcalde, y aun, como no ha digerido que le quitaran, se venga usted de ellos. ¿Y cómo lo hace? Bloquea el soterramiento del tren en Valladolid, vacía el aeropuerto e impide la conexión de la autovía de Valladolid con Ávila.

Entremos en el detalle y veamos cuáles son las evidencias del fracaso del Gobierno de España para potenciar los aeropuertos regionales. En septiembre del 2021, el Consejo de Ministros aprobó no subir las tasas aeroportuarias en el período 2022-2026 y ustedes no han respetado ni su propio acuerdo. Nuevamente, ustedes son menos fiables que el coche de una feria. En 2024 subieron más de un 4%, y cómo será que en 2025 ha sido la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia la que le ha parado los pies a usted y a AENA, para impedir una nueva subida de tasas. Y es que no es lo mismo la importancia de una tasa portuaria en un billete de 250 euros que en uno de 25 euros. Desde que Sánchez es presidente, el peso de los aeropuertos regionales en España sobre el total de viajeros en avión ha caído un 8,92% y, desde que usted es ministro, un 5,10%.

Valladolid es un claro ejemplo de su fracaso estrepitoso, señor Puentes. Fue llegar de ministro y se fue Vueling —en el pasado mes de junio, por si se olvida—, Air Nostrum redujo la actividad y ahora Ryanair se va, y se va a alcanzar una cifra del 94% del aeropuerto inutilizado y decenas de trabajadores preocupados por su futuro. El panorama en Castilla y León es desolador. Ha perdido 23 698 pasajeros en 2024, sin contar con los recortes anunciados en 2025, y acumula pérdidas en todos los aeropuertos desde su llegada al ministerio: Burgos pierde un 38,5%, Valladolid un 9,4, Salamanca un 4,2 y León un 2,2%.

Las esperanzas de crecimiento en Granada han sido truncadas por su política errática. Por un lado, en el año 2024 acumulan un descenso del 9,5% en el número de pasajeros y, por otro, se carga la posibilidad de crecimiento con nuevos trayectos al romper los puentes de diálogo con alguna compañía aérea. Las tasas de AENA son un freno para el potencial crecimiento de esta provincia. Tomen medidas ya.

Vamos a Vigo. Ha bajado un 6,8% el número de pasajeros, siendo un ejemplo también del batacazo de su plan, porque ha afectado a cuatro rutas no solo de Ryanair, sino también de Air Nostrum, que llegará a alcanzar los próximos meses el 73% de su capacidad inutilizada.

Vitoria, que ya redujo un 15% de pasajeros en el último año, afronta ahora la cancelación de la totalidad de los vuelos en su aeropuerto, tras la salida de la única compañía aérea que opera en la actualidad.

Pero vamos a Cataluña, de la que no me quiero olvidar, porque Girona no está exenta, aunque usted lo ha obviado en su intervención, del terremoto causado por usted y el Gobierno socialista. Girona alcanzará el 94% del aeropuerto inutilizado en los próximos meses, tras la reducción del 28% de capacidad por las cancelaciones que Ryanair va a efectuar en ese aeropuerto.

Señorías del Partido Socialista, y, en especial, Pedro Sánchez, están siendo tóxicos para la solidaridad en España. Las desigualdades crecen allá por donde se analice, y los aeropuertos y las tasas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 22

aeroportuarias son un nuevo ejemplo. Con ustedes se han multiplicado hasta por diez las personas sin techo que tienen que ir a dormir a Barajas: ese es el estado de precariedad y vulnerabilidad que están creando en España. Estos últimos días ha quedado constatado y claro que usted tiene dinero para lo que quiere y excusas y argumentos vacíos para lo que no le interesa. Decía usted que el pasado lunes era un día histórico, y he de reconocer que lo fue, consiguió poner de acuerdo a populares y socialistas por toda España para criticarle por sus formas y sus prioridades no solo en las nueve provincias de Castilla y León, sino en el resto de España, desde Campo de Gibraltar a Gijón, desde Valencia a Extremadura. ¿Cuáles son sus prioridades? Lanzar un proyecto faraónico en la estación de Valladolid y una integración que nadie se lo pidió, enterrando las esperanzas de los ciudadanos de Valladolid para el soterramiento del tren. Para eso sirve un *influencer*, para que hable bien de su gestión, pero no tiene dinero ni voluntad para que los españoles tengan información y sean atendidos cuando el tren se para, se retrasa o no llega. Y ha quedado claro que usted tiene dinero y voluntad para regar a Marruecos con 750 millones de euros para mejorar sus trenes, mientras que castiga a territorios como Extremadura, Jaén, Ávila, Soria, Teruel o Huelva a un infierno ferroviario. Señor Puentes, es usted una auténtica *red flag* andante para la España con problemas de despoblación, para la España que busca tener oportunidades en su futuro, para la solidaridad de los españoles. Supongo que su gran ego está satisfecho con esa chirigota que refleja claramente cómo es usted, porque es el ministro peor valorado de este Gobierno. En el Partido Popular creemos que la política de tasas aeroportuarias debe responder a una estrategia clara y con objetivos definidos. Por eso le exigimos que deje de improvisar y adopte medidas concretas. Se lo he dicho varias veces, señor Puentes, no tiene humildad, no tiene capacidad de gestión y no tiene capacidad de liderazgo.

Señora presidenta, voy terminando. Señor ministro, usted es el ministro de los transportistas, y les abandonó cuando por las riadas y en sus decretos no se incluyeron entre las ayudas a aquellos que, siendo afectados, venían de otras provincias de España. No fue capaz de incluir la continuidad del régimen de módulos de los transportistas en el 'miniómnibus'. Ya que llama al Partido Popular para nada, le pido hoy públicamente que garantice que antes de abril aprobará su continuidad.

Y, señor Puentes, ya que es el ministro de todos los españoles, hoy también le tengo que hablar de los abulenses, esos a los que quiere eliminar del mapa de las infraestructuras. ¿Se puede comprometer hoy a que no va a dejar caducar la declaración de impacto ambiental de los 26 kilómetros de autovía que unen Ávila con su ciudad, Valladolid, en el tramo entre Peñalba de Ávila y Adanero? ¿Por qué su ministerio lleva tres meses impidiendo el derecho a este parlamentario a acceder a los expedientes de su ministerio? ¿Acaso está destruyendo pruebas, como últimamente hace su Gobierno con los móviles, o quizás está fabricando expedientes, como hace David Sánchez con los informes que le pide la Diputación de Badajoz?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra para contestar a los diferentes portavoces el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puentes Santiago): Muchas gracias, presidenta.

Empezaré este turno de respuesta en el mismo orden en que se realizaron las intervenciones de los grupos. Y me referiré, en primer lugar, a la señora Vaquero, del Partido Nacionalista Vasco, quien formulaba una pregunta muy concreta. Igual no me he explicado con suficiente claridad en la primera intervención, pero lo primero que quiero decirle es que no vamos a mantener las restricciones. Si quisiéramos mantenerlas, tendría que operar un cambio legal, y no consideramos necesario hacerlo, fundamentalmente por dos razones. En primer lugar, creemos que no es necesario mantener las restricciones porque, desde el punto de vista estrictamente de las tasas aeroportuarias, no es necesario su mantenimiento. Las tasas van a seguir contenidas sin necesidad de hacer un cambio de legislación. Pero donde sí nos limitaría enormemente mantener las restricciones es en las inversiones. En este momento el marco regulatorio limita las inversiones a un total de 450 millones anuales y el DORA III ya les anuncio que va a multiplicar por mucho la cifra de 450 millones de inversión anual. Por tanto, no vamos a mantener esas restricciones. Haremos que decaiga el marco regulatorio que las contempla e iremos a un marco regulatorio sin restricciones que nos permita seguir manteniendo el nivel de tasas en el que está y también elevar enormemente el nivel de inversiones.

El señor Otero, portavoz de Bildu, hacía alguna observación relacionada con la cesión aeroportuaria y el modelo de España en red. Creo que esta respuesta vale para varios grupos —incluso la señora Mejías manifestaba su inquietud—, y nosotros creemos que una de las grandes fortalezas del sistema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 23

aeroportuario español precisamente es que opere en red. En este caso, créame, la unión hace la fuerza, es decir, dividir nuestro sistema aeroportuario a lo único que conduciría sería a debilitarlo, debilitarlo en su conjunto y también en aquellos territorios que asumieran la gestión. Lo estamos viendo: hacer frente a una compañía aérea que plantea abiertamente un chantaje es mucho más sencillo si se hace en nombre de todos, por parte del conjunto de todo el Estado, que si lo hacen algunos aeropuertos por su cuenta; porque, al final —y no hay más que remitirse al único aeropuerto que en este momento está fuera de la red en España—, los aeropuertos acabarían financiándose directamente con dinero público, con dinero de los impuestos, porque serían deficitarios. Y pongo el ejemplo del aeropuerto de Castellón, que en estos momentos cuesta a la Generalitat valenciana 10 millones de euros al año, y ningún aeropuerto en España está costando dinero a los contribuyentes precisamente por su fortaleza, por la fortaleza del sistema. Por tanto, nuestra apuesta es muy clara, seguimos creyendo que la gestión en red es uno de los elementos que dotan al sistema de solidez y fuerza, y en esto quiero ser tremendamente claro.

Pero, además, hacía una reflexión general de carácter medioambiental que me parece muy interesante. ¿Es necesario que el tráfico aeroportuario siga aumentando en un momento en el que se está defendiendo claramente la necesidad de reducir las emisiones, en un mundo de más sostenibilidad? Permítame que me detenga en esta cuestión, que me parece muy importante desde el punto de vista conceptual. En primer lugar, tengo que decirle que el tráfico aeroportuario supone el 2% del total de las emisiones en el mundo y el 4% en Europa. Por tanto, está muy bien y vamos a seguir haciéndolo; se está haciendo un gran esfuerzo para reducir las emisiones en el ámbito aeroportuario con combustibles sostenibles, rutas mucho más eficientes y empleo de aeronaves que tienen un menor consumo, y eso va a seguir haciéndose. Sin embargo, no es en el ámbito del tráfico aéreo donde tenemos que hacer los esfuerzos más grandes. Por ejemplo, somos un país que transporta mercancías por carretera hasta en un 96% del total, frente a una Unión Europea que transporta mercancías por tren en un porcentaje del 17%; insisto, nosotros solo el 4%. Por tanto, ahí tenemos un camino por recorrer muy grande, y es un ámbito en el que tenemos que hacer grandes esfuerzos.

Pero, incluso si consideráramos que en el resto del *mix* de los modos de transporte España tuviera una situación más equilibrada, ¿deberíamos seguir incrementando el tráfico aéreo? Permítame que le haga dos reflexiones que desde mi punto de vista son claves, al menos respecto a lo que yo entiendo por sostenibilidad. Si lo que pretendemos es reducir las emisiones de carbono sobre la base del decrecimiento, creo que no lo conseguiremos. Es muy legítimo, hay tesis fundamentadas en la idea de que el decrecimiento es el que va a reducir las emisiones, pero yo no lo creo, y le explico por qué, y, más concretamente, con relación al tráfico aéreo, que va a seguir aumentando. ¿Por qué? Porque el transporte aéreo se ha democratizado, porque las personas cada vez viajan más. Esto es absolutamente inevitable y, por tanto, los pasajeros aéreos en el mundo van a crecer sí o sí. ¿Y cómo podemos reducir las emisiones en un escenario de crecimiento? Utilizando las tecnologías, nuevos aviones, nuevos combustibles, etcétera. ¿Esto podría hacerse en un escenario de decrecimiento? Rotundamente no. Si nosotros exigimos a las aerolíneas cada vez más porcentajes de SAF, de combustible sostenible, que tienen un mayor coste; si las exigimos naves más eficientes, más caras y si las exigimos que realicen un esfuerzo tecnológico cada vez mayor, no podemos condenarlas a escenarios de decrecimiento. Por tanto, las aerolíneas van a crecer en su tráfico, y tienen que hacerlo si queremos descarbonizar. Crecimiento y descarbonización son dos caras de la misma moneda. Pero también digo que no creceremos si no descarbonizamos, y lo estamos viendo con las consecuencias dramáticas que ha tenido la dana en Valencia, con los miles y miles de millones de euros que va a suponer para todos, para el conjunto de la ciudadanía, solamente devolver las cosas al estado en el que se encontraban. Es decir, sin crecimiento no descarbonizaremos y sin descarbonización no creceremos, porque el incremento de la temperatura del planeta, las consecuencias de las emisiones de carbono van a incidir directa y dramáticamente en esa posibilidad de crecimiento. Esta es mi reflexión, le apporto mi visión en relación con este tema.

El señor Gavin me planteaba algún tema concreto sobre desvío de rutas aéreas en el caso de los aeropuertos de Euskadi. Tengo que decirle que esos desvíos se producen por decisión y soberanía exclusiva de las aerolíneas, es decir, no es el gestor aeroportuario ni el controlador, el gestor de la seguridad aérea, los que deciden sobre esos desvíos. Es verdad que los aeropuertos de Euskadi, y es algo que no vamos a cambiar, están sometidos a una climatología que en ocasiones es adversa, y eso fuerza el desvío de algunos vuelos, pero esas decisiones no las toma el gestor aeroportuario, no las toma AENA ni las agencias de control. Son decisiones absolutamente soberanas de las compañías, en función de los planes de vuelo que previamente han establecido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 24

El señor Gavin planteaba también el tema de la cesión aeroportuaria, de la necesidad de una gestión aeroportuaria más territorializada, y tengo que decirle que los comités de coordinación aeroportuaria, manteniendo el esquema de aeropuertos en red y, al mismo tiempo, esos comités de coordinación, es un sistema que está funcionando magníficamente, es decir, la voz del territorio se tiene en cuenta en la toma de decisiones en los aeropuertos de manera decisiva. Es más, incluso posicionar en el territorio el ámbito de las decisiones tampoco es una garantía de éxito, y creo que en el caso de Cataluña hay un ejemplo paradigmático, que es el del aeropuerto de El Prat, que lleva mucho tiempo en *stand by* por discrepancias respecto a la toma de decisiones en el propio territorio. Probablemente, si esta decisión se hubiera tomado desde otro sitio, este tema estaría resuelto. Por tanto, no sacralicemos. Creo que los sistemas complejos se deben gestionar de manera descentralizada. Pero, ojo, en determinadas cosas, la descentralización no es una garantía de éxito. Si le digo que el modelo en red, combinado con el sistema de decisión de los comités territoriales de coordinación aeroportuaria, es un modelo que funciona; funciona en las islas, que tienen unas particularidades muy claras, y funciona en zonas turísticas de alto volumen de tráfico. Funciona, y creo que es un modelo, un ejemplo de diálogo. Todas las Administraciones están representadas ahí, y lo está también la sociedad civil de cada territorio. No lo despreciaría en absoluto.

Respecto a cuando habla de opacidad refiriéndose a las cuentas de AENA, creo que no está siendo justo en el análisis, y le explico por qué. AENA publica todo lo que la ley le exige que haga público en relación con sus cuentas, pero el modelo en red también hace difícil publicar unas cuentas desglosadas, porque, por ejemplo, es difícil establecer un cálculo de costes individualizados de cada aeropuerto cuando estamos hablando de un modelo en red que comparte muchas estructuras y, por tanto, comparte proveedores, costes, etcétera. No es que no se quiera, sino que no se puede. Pero ¿adónde nos llevaría la publicación de los datos desglosados de cada aeropuerto? Cuando haya uno deficitario, ¿qué hacemos? ¿Lo cerramos? Creo que es una reflexión que debe estar sobre la mesa, y, créame, un modelo como este, en el que la solidaridad entre unos aeropuertos y otros es uno de los elementos centrales, que permite que aeropuertos que a lo mejor por su rentabilidad de manera individualizada no pudieran estar abiertos precisamente puedan hacerlo porque el modelo así lo permite, creo que es una fortaleza para nuestro territorio, incluso para aquellos territorios donde el tráfico aeroportuario es muy sólido, porque esos territorios también vuelan. Y estoy hablando, por ejemplo, del caso de Barcelona y de mi ciudad, Valladolid. Esos territorios también vuelan: aeropuertos que teóricamente pudieran arrojar unos resultados no tan positivos como los grandes *hubs* o los aeropuertos con más volumen de viajeros o más turísticos. Por tanto, creo que es inherente al modelo en red la transparencia que tiene AENA, y no se puede hablar de opacidad en ningún caso.

La portavoz del Grupo Republicano, la señora Granollers, ha hecho una batería de preguntas de la que créame que he sido incapaz de tomar nota. Yo era rápido escribiendo en el cole y en la universidad, pero he perdido la costumbre y ha formulado una batería de preguntas tremenda. He tomado nota, pero, sobre todo, me quedo con algunas reflexiones que ha hecho. En primer lugar, ha hablado usted de esa apuesta por la sostenibilidad y medios de transporte alternativos al avión, acerca de cuál es la política que está siguiendo el Gobierno de España en relación con este asunto, y yo creo que en el caso de Cataluña hay ejemplos claros. En el corredor Madrid-Barcelona, antes de la entrada en funcionamiento de la alta velocidad el *mix* de utilización de avión y tren estaba descompensado hacia el avión, es decir, el puente aéreo prácticamente acaparaba la totalidad de los tráficos entre Madrid y Barcelona; hoy el 85 % de los desplazamientos en transporte colectivo entre Madrid y Barcelona se hace en tren y solo el 15 % se hace en avión. Es decir, esa competición entre el tren y el avión, entre un modo de transporte más sostenible y el avión, la ha ganado claramente el tren. Y alguien hablaba de Vueling, que precisamente también tiene que ver con esto. Por un lado, tenemos la competencia entre compañías, la oferta que realiza en este momento Iberia, con catorce servicios, aviones nuevos, etcétera, y también la competencia del tren, que desde la liberalización no ha hecho otra cosa que seguir ganando cuota de mercado, con tres compañías que operan en este momento entre Madrid y Barcelona con unos precios muy competitivos. Eso está haciendo que en este caso alguna compañía aérea tenga que reducir su oferta y trasladar sus aviones —luego hablaremos acerca de por qué las compañías en este momento andan recolocando aviones en unos aeropuertos y en otros— a otros lugares en los que la puedan resultar —en el caso de Vueling, sí— claramente más rentables. Y esto no solo ocurre en el corredor Madrid-Barcelona. Respecto a cuando hablamos de las normas francesas para reducir vuelos entre determinados territorios, quiero decirle que en el caso de España esto lo está ocasionando el propio mercado, y gracias, sobre todo, a la red ferroviaria de alta velocidad con la que cuenta España, que es la mejor del mundo y la mayor del mundo en términos porcentuales, y la segunda del mundo en términos absolutos en cuanto a kilómetros; pero, insisto, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 25

términos porcentuales, de población comunicada, España es el país que tiene la mejor red. Así, los corredores Madrid-Valencia, Madrid-Alicante, Madrid-Sevilla o Madrid-Málaga en este momento están acaparados claramente por el tren, y el avión tan solo representa ya en el conjunto de los cuatro corredores que le he mencionado el 12% del total. Por tanto, eso ya se está produciendo *de facto*.

En cuanto a la petición del señor Alonso acerca de que comparezca el presidente de AENA, estoy seguro de que el señor Maurici Lucena no tendría el menor inconveniente en venir, pero, claro, estando yo, el Partido Popular no quiere otra cosa. En fin, me tienen un 'cariño' y unas ganas de verme por aquí... **(El señor Palencia Rubio: Es recíproco)**. Fíjense, decía una de las intervinientes por el Grupo VOX que yo me resistía a venir, y quiero que sepan que hoy ya he igualado al señor De la Serna en número de comparecencias en el Parlamento español y que ya he superado a Ana Pastor, y eso que ella fue ministra durante cinco años y yo llevo un año y un poquito más. Por tanto, en fin, es que soy irresistible; no quieren al presidente de AENA, y eso que es mucho más guapo que yo y diría que hasta mucho más listo —y eso que el señor Palencia dice que no tengo humildad—. En fin, qué le vamos a hacer, yo estoy aquí porque me lo piden. Y, fíjense, a tenor de la intervención del representante del Grupo Popular, tengo que subrayar que no les ha gustado mucho mi comparecencia, y eso que la han pedido. Cuando accedí a venir, inmediatamente preguntaron por qué iba a venir. Señorías, porque me lo han pedido. Sí, lo preguntaron, y dijeron: Entonces, ¿qué hacemos?, ¿no podemos ampliar el objeto de la comparecencia? Si ustedes han pedido que vengamos a hablar de las tasas aeroportuarias, no se preocupen, que vengo a hablar de las tasas aeroportuarias.

Respecto del mantenimiento de las tasas que usted planteaba, ya le anticipo que no es una decisión arbitraria, y lo he explicado con detalle. No lo es cuando se suben ni cuando se mantienen ni cuando se bajan; responde a una dinámica que está contemplada en la ley y que sigue unos criterios muy claros y tasados, y a ellos nos vamos a seguir ciñendo. Es evidente que si de algo sirve en este caso que mantengamos las tasas aeroportuarias es para mejorar o mantener la competitividad del sector aéreo español, convirtiéndolo en el sector de referencia en el mundo por calidad y cantidad, y así queremos que siga siendo.

La señora Mejías, en la primera parte de la intervención del Grupo Parlamentario VOX, hacía una reflexión y me decía que hiciera caso a esa asociación de líneas aéreas que piden una flexibilización en las tarifas. Creo que he sido suficientemente claro. Me gusta el sistema tarifario español, aunque lo pusiera en marcha el Partido Popular y hoy reniegue de él. **(El señor Palencia Rubio: Nosotros no hemos renegado. Ha sido César Ramos)**. Y no es la intención del Gobierno de España modificarlo.

Me preguntaba usted qué día voy a negociar los vuelos que Ryanair ha quitado, pero ya le digo que su pregunta viene tarde, porque ya empecé a hacerlo el mismo día en que ellos decidieron sorpresivamente anular el servicio que prestaban en dos aeropuertos y reducir significativamente el que prestaban en otros. Por tanto, lo que hace este ministro es trabajar al máximo y mantener el compromiso con la ciudadanía española para mejorar su calidad de vida y en lo referente a sus problemas. Ya le digo que desde el mismo día estamos hablando con las compañías aéreas para que puedan adaptar su oferta y suplir la menor oferta que va a realizar Ryanair en algunos aeropuertos.

Me pregunta usted por el plan de incentivos, cuestión que he desarrollado y desgranado ampliamente en mi primera intervención, por lo que me remito a ella para dar respuesta a su pregunta.

Me dice que cómo hemos permitido lo de Ryanair, pero explicárselo a una persona que profesa la ideología liberal no creo que sea muy difícil: es el mercado. Ryanair, con todas sus virtudes y sus defectos, es un modelo de gestión muy competitivo y ha ganado una cuota de mercado importante, hasta el punto de que este año, de los 309 millones de pasajeros que se han movido en España en un avión, un porcentaje muy importante del total los ha movido Ryanair. Entonces, ¿qué es lo que hace este ministro? Intentar poner coto a una ambición sin límites o que, desde el punto de vista del Gobierno, ya ha sobrepasado los límites de lo aceptable, es decir, poner pie en pared y decir que hasta aquí hemos llegado. Nosotros no vamos a variar nuestra política de tasas por mucho que Ryanair se empeñe. Pero eso no quiere decir que no queramos trabajar con Ryanair. El señor Palencia se refería a una foto de reuniones con Ryanair; yo mismo me he desplazado a la sede central de Ryanair y pensé que me iba a sacar usted esa foto —en fin, se ha documentado menos de lo que yo pensaba—. Nosotros vamos a seguir trabajando con Ryanair, trabajaremos con todas las compañías que quieran trabajar en España y generar riqueza, pero las reglas las ponemos nosotros. Las reglas las fija el Estado español, y esta debería ser una cuestión que suscitase consenso, al menos en esta Cámara. Las reglas las pone España. Estamos encantados de recibir a quien quiera venir, pero las reglas las pone España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 26

La señora Rueda ha asumido una parte —no sé si es muy habitual— de la intervención de VOX, y creo que probablemente es la que a la señora Mejías le daba vergüenza hacer, porque la verdad es que ha sido un compendio de cuñadeces interminable, y hay una que para mí sobresale respecto de cualquier otra, que es la de los 750 millones de euros que hemos dado a Marruecos para que renueven sus trenes; una cuñadez que, fíjense, no le ha hecho cortarse al señor Palencia, que también se ha sumado. El señor Palencia ha decidido que toda la intervención, incluida la que da mucha vergüenza, la hacía entera él; esa no la ha querido delegar en nadie. El señor Palencia no tiene mucho problema en asumir la parte de la intervención más vergonzosa, porque, chico, de eso no gasta. **(Un señor diputado: ¡Tus palabras son vergonzosas!).** Entonces, voy a explicarle a usted y al señor Palencia cómo se compite en el mundo cuando lo que se quiere es vender trenes fuera de España, sobre todo en países que están en desarrollo, que tienen problemas de financiación, que tienen planes importantes sobre expansión de sus infraestructuras y quieren modernizarse, pueden hacerlo, pero necesitan una oferta distinta. Nosotros salimos de España —para que ustedes lo sepan— a este tipo de países y competimos con China, con Corea, con Francia y con Alemania. Básicamente, esos son nuestros competidores cuando hablamos de material rodante ferroviario. ¿Cómo compiten esos países? Compiten, por un lado, con la oferta de un material rodante generalmente a buen precio, competitivo, quizá no con tanta calidad como el nuestro, o no con tanta calidad como el nuestro, y además lo asocian con una oferta de financiación. Por tanto, si lo que nosotros queremos, cuando salimos fuera, es competir a la hora de vender trenes en esos países, tenemos que ir con las dos cosas: con una oferta de material rodante y con una propuesta asociada de financiación, lo cual es muy bueno, porque —fíjense ustedes— colocamos una parte de nuestra deuda a un tercero y conseguimos que ese tercero nos compre material ferroviario y, por tanto, que ese material ferroviario suponga un ingreso para nuestro país y un importante mantenimiento o creación de empleo en nuestras fábricas. Así se compite en el mundo, señores de lo liberal, que no se han enterado de nada y que hacen comentarios propios de barra de bar de un ‘cuñao’ sin la más mínima cultura: ¡Oh, le dan 750 millones a Marruecos, mientras no hay trenes en Extremadura! No tiene absolutamente nada que ver una cosa con la otra. Aprendan un poco antes de venir a esta sede a hacer el ridículo más absoluto, que es lo que hacen ustedes cada vez que hablan. **(Rumores.—Una señora diputada: Le ha salido el verdadero yo).**

No se alteren, no se alteren. No se altere, sobre todo, señor Palencia, porque, oiga, si hay algo que se puede decir de su intervención y de todas sus intervenciones es que son un monumento a la mala baba. Usted ha hecho una intervención en un tema en el que el titular lo ponían ustedes. Es decir, yo he venido aquí a hablar de las tasas aeroportuarias y usted se ha pasado la mayor parte de la intervención acusándome de corrupción, acusándome de corrupción, hablándome de cuestiones que no tienen absolutamente nada que ver con el objeto de mi comparecencia. **(El señor Palencia Rubio: Conteste).** ¿Qué pasa, que no tenía usted nada que decir en torno al tema de las tasas, señor Palencia, que ha necesitado recurrir a hablar de Koldo aquí? Pues mire, le voy a contestar. Yo le he explicado detenidamente cuál es nuestra política de tasas, que se ajusta al elevado ritmo de inversión previsto por AENA. Somos uno de los países con las tasas más bajas y con los mejores aeropuertos, pero después de su intervención me surge inevitablemente una pregunta. ¿Cuál es su modelo, señor Palencia? ¿Cuál es el modelo del Partido Popular? Y esta es una pregunta que vale para todo. ¿Cuál es su modelo para las pensiones, cuál es su modelo para el salario mínimo? ¿Cuál es su modelo, señores del Grupo Popular? **(El señor Palencia Rubio: Conteste).** Mejor dicho, ¿a quién defienden ustedes? Porque les recuerdo, una vez más, de nuevo, que este modelo es el suyo, aunque en este asunto hayan pasado por todas las fases de la luna. Desde el Gobierno promovieron una subida de las tasas y lo hicieron, además, en el peor momento posible: cuando la demanda de vuelos era muy baja y el precio del combustible estaba disparado. Eso lo hicieron ustedes. Era cuando su ministra Ana Pastor decía que si no hubiese tasas serían los ciudadanos con sus impuestos los que tendrían que hacer frente a los gastos de los aeropuertos. Lo remarco porque es verdad, y que ustedes digan alguna verdad es, de un tiempo a esta parte, un hecho más insólito que un tsunami en Albacete. Poco después se arrepintieron y se apuntaron a la tesis contraria. Lo que pedían entonces, con poco éxito, era que las compañías repercutieran en sus billetes la rebaja de las tasas. Eso es algo que ya ni lo mencionan.

Hablemos de Ryanair, porque ustedes han venido hoy aquí a defender a Ryanair, no nos engañemos. **(El señor Palencia Rubio: Si la defendías tú).** Hablemos de la estrategia de Ryanair, que el Grupo Popular y VOX al alimón han venido a defender a esta Cámara. Lo primero que deberían saber es que la estrategia de Ryanair —igual que no saben de casi nada— no se circunscribe a España. En Alemania Ryanair ha anunciado la eliminación de rutas y de aviones desde Berlín por lo que entiende como altos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 27

costes operativos. En Italia ha amenazado con recortar la conectividad de Roma en el año del Jubileo. En Francia ha cerrado su base en Burdeos, ha decidido dejar de operar vuelos a París, ha amenazado con retirarse por completo del país si el Gobierno no elimina el impuesto a la aviación. ¿Suena? ¿A que es la misma música? En Dinamarca va a retirarse de Billund, el segundo mayor aeropuerto del país, a partir de marzo, lo que supondrá eliminar más de veinte rutas y cerrar su base, además de eliminar todas las rutas desde y hasta Aalborg. En Austria ha advertido de que va a aumentar el precio de sus billetes desde Viena y ha mostrado su intención de trasladar la operativa a Linz y a Salzburgo. La verdad es que no ocultan sus intenciones. Si aquí han insultado gravemente a un ministro, allí hablan de economías estancadas bajo la mano muerta de la regulación, los impuestos más altos y la mala gestión gubernamental. Es decir, dicen lo mismo en todas partes y antes de pedirme la comparecencia aquí ustedes deberían, como mínimo, haberse documentado. ¿Quieren ustedes ser cómplices de ese chantaje? ¿Están ustedes apoyando a empresas que quieren volar gratis y que sean los contribuyentes los que paguen la fiesta? **(El señor Palencia Rubio: ¡Es acojonante!)**. Parece que no era eso lo que pensaban antes o, al menos, no era eso lo que pensaba el señor Feijóo cuando era presidente de la Xunta de Galicia y Ryanair canceló los vuelos en Santiago y en Vigo. ¿O no se acuerda? ¿Recuerda lo que dijo el señor Feijóo entonces, su líder? Porque no solo hablé de disculpas inadmisibles y patéticas por parte de la compañía, no solo hablo de eso; pidió a las Administraciones que reflexionaran sobre si era conveniente seguir dando subvenciones públicas a fondo perdido a esa empresa. Eso lo dijo el señor Feijóo. Y es que ese es, en efecto, su modelo de negocio: vuelo si hay incentivos y dejó de hacerlo cuando los incentivos se acaban. Por tanto, tendríamos que empezar a hacer caso al señor Feijóo de 2017, porque me temo que el de ahora ha cambiado de opinión con tal de oponerse al Gobierno de España a través de sus representantes en esta comisión. En cualquier caso, tal y como he explicado en mi intervención inicial, está en manos de las distintas Administraciones promocionar como destino turístico sus localidades o sus comunidades autónomas como estimen conveniente. Pero también lanzo una reflexión: deberían ser conscientes —y parafraseando al señor Feijóo del año 2017 no puedo más que reiterarlo y suscribirlo— de que establecer un modelo de subasta alienta, precisamente, la estrategia del chantaje.

Me gustaría dejar dos cosas claras. La primera es que, si Ryanair reduce su operativa, no es porque las tasas aeroportuarias sean caras —no, no—, sino porque posiblemente trata de enmascarar su falta de aviones. Esto le está pasando a Vueling, les pasa a otras compañías. Boeing lleva mucho tiempo retrasando sus entregas y las compañías tienen que enmascarar que no les llegan los aviones que habían pedido. En el caso concreto de Ryanair estamos hablando de un período de cincuenta aviones que no llegan, no están llegando en plazo. Pero, fíjense, les voy a dar algunas cifras —porque ustedes querían que habláramos de los aeropuertos— de lo que pasa, por ejemplo, en Valladolid. En Valladolid el factor de ocupación medio de Ryanair en los vuelos que tenía en marcha era del 88,7%. ¿Es alto o bajo? Bueno, pues es 2,6 puntos más que la media de ocupación de todas las compañías aéreas en España. A lo mejor es que Ryanair tiene un factor de ocupación medio más alto. Bueno, pues en el caso concreto de Ryanair tiene una ocupación media en España del 88,7. ¿Cómo está en el caso de Valladolid? El vuelo Valladolid-Barcelona tiene en este momento un factor medio de ocupación del 90,8%. ¿Es o no es un vuelo rentable? El Valladolid-Mallorca, que es el otro vuelo que opera Ryanair en mi ciudad, tiene un 86,7% de ocupación; es decir, un poquito por debajo de la media total de Ryanair en España, pero 0,6 por encima de la media del resto de compañías. ¿Y el coste por pasajero es alto o es bajo? Ryanair paga de coste de rotación en Valladolid por cada pasajero que se sube a un avión 5 euros; 8,1 en Alicante y 11,7 en Barcelona. Ahora explíquenme cómo es que Ryanair se va de Valladolid y deja de prestar servicio en el Valladolid-Barcelona o el Valladolid-Mallorca para trasladarse a Alicante y a Barcelona con esos aviones. Va a pagar 3,1 euros más por pasajero en Alicante y 6,7 euros más en Barcelona. Se preguntarán ustedes: Entonces, ¿por qué se va de Valladolid? Pues está muy claro. Yo creo que está clarísimo. Es decir, Ryanair toma una decisión que es tratar de darle al Gobierno de España donde le duele: quito los vuelos en los aeropuertos regionales y de baja ocupación y ya, de paso, le pego una buena patada en sus partes al ministro quitando el vuelo Valladolid-Barcelona, que lleva sesenta años operándose, ¡sesenta años operándose! Fíjense, al primer avión que yo me subí en mi vida con mi padre cuando era un niño fue al Valladolid-Barcelona. Que no tenga nadie ninguna duda de que ese vuelo se volverá a operar por otra compañía, no por Ryanair, pero se volverá a operar, porque es un vuelo rentable. Lo que no será es como consecuencia del chantaje. Vueling, señor Palencia —infórmese—, se marchó precisamente por la competencia agresiva que ejercía Ryanair en ese aeropuerto, por eso se marchó, pero tenga usted paciencia, porque cuando uno tiene paciencia en la vida y se sienta a esperar, al final las cosas pasan **(el**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 28

señor Palencia Rubio: Eso lo decía Santa Teresa), y pasan por delante de uno. Tenga usted paciencia, señor Palencia, que veo que no la tiene.

Usted dice que soy el ministro del fracaso, pues mire, soy el ministro del récord de pasajeros en los aeropuertos españoles en toda la historia: 309 millones en el año 2024. **(El señor Palencia Rubio: De los regionales no)**. Derrotas y fracasos como ese, todos los que me echen; todos. La derrota es la de ustedes **(el señor Palencia Rubio: La suya, que no es alcalde)**, que llevan siete años sangrando por la herida de que no gobiernan este país, de que este país, que es suyo, que es su cortijo y que es su patrimonio, ahora lo gobernamos nosotros, y me temo que por mucho tiempo, señor Palencia **(el señor Palencia Rubio: Como Valladolid)**, porque mientras sigan ustedes como aquí, sin alternativa, sin propuestas, sin un modelo alternativo para nuestro país, seguirán ustedes donde están, en la oposición, subcontratando la oposición a terceros porque ni siquiera saben hacerla y esperando a ver si esos terceros les hacen el trabajo, porque ustedes lo que es trabajar es evidente que poco, poco poquito. Tan poco que vienen ustedes a una comparecencia a hablar de tasas aeroportuarias, tiene usted ocho minutos para hablar y le han sobrado cinco de los ocho. **(El señor Palencia Rubio: Responda, conteste)**. Se ha dedicado usted a las tasas aeroportuarias tres minutitos, y con eso ya hemos cumplido; el resto para otras cosas. Le voy a decir una cosa, a mí lo de la valoración realmente me preocupa poco, lo de la valoración me preocupa poco. **(El señor Palencia Rubio: Es un chulo.—Varios señores diputados: ¡Ya está bien!—Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, esto no es un diálogo. Tiene la palabra el señor ministro de Transportes y les pido silencio, gracias.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Mire, yo lo que es usted no se lo voy a decir yo. Usted tiene esa opinión de mí. La que yo tengo de usted, por educación, no se la voy a decir **(el señor Palencia Rubio: Si ya la has dicho)**, pero sí le voy a decir una cosa...

La señora **PRESIDENTA**: Perdone, señor ministro.

No me obliguen a aplicar el artículo 103 del Reglamento, por favor. Silencio y tiene la palabra el compareciente.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Fíjese en que esta comparecencia versaba sobre tasas aeroportuarias, pero el Grupo Popular no renuncia a convertir hasta un debate tan técnico como este en un auténtico circo. **(Aplausos)**. Ustedes no renuncian al circo pase lo que pase. Es increíble, ¿no? Dices: por dónde saldrán hoy con las tasas aeroportuarias, que encima las pusieron ellos, ¿eh?, que es que encima las pusieron ellos. Vengo a explicarles su modelo, les tengo que explicar yo, y acaban convirtiendo esto en un circo, con insultos y con descalificaciones, etcétera.

Mire, sobre lo del ministro peor valorado del Gobierno, le sugiero que se actualice porque está usted desactualizado. **(Un señor diputado: Cada vez peor)**. Lo de las elecciones de Valladolid, que usted me lo recuerda cada vez que puede, pues como Feijóo. Igual. De ganador a ganador. Igual. El mismo caso. A ver si se lo meten ustedes en la cabeza, porque es que yo lo intenté aquella tarde y todavía sigue sin procesarlo. De ganador a ganador. Yo gané en Valladolid, igual que el señor Feijóo, así que no me lo echen ustedes en cara. Si resulta que están ustedes orgullosísimos de haber ganado las elecciones, pero de estar en la oposición, que es donde les ha puesto el pueblo español.

Lo que más me ha gustado de todo es que usted me describa el panorama de Castilla y León a través de los aeropuertos, el panorama de Castilla y León. Mire, el problema de Castilla y León no es que pierda pasajeros en los aeropuertos, es que lleva perdiendo habitantes más de una década. Es la comunidad autónoma que más habitantes pierde de España. Es una vergüenza. Se ha convertido en un geriátrico a cielo abierto, la han convertido ustedes en un geriátrico a cielo abierto con sus años de gobierno. Usted y el presidente para el que usted era jefe de gabinete, esos son sus méritos para estar hoy aquí **(el señor Palencia Rubio: Y usted ser amigo de Sánchez)**, ser el jefe de gabinete del peor presidente de la historia de Castilla y León. Esos son sus méritos. Los míos, pues ocho años alcalde de Valladolid; acabé con veinte años de mayorías absolutas del Partido Popular y con un alcalde que causaba vergüenza en toda España; hice progresar a mi ciudad y ahora hago progresar a mi país. Esos son mis méritos, señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 29

Palencia. (**Aplausos.—El señor Palencia Rubio: Por eso le echaron.—Un señor diputado: No para, maleducado.—Una señora diputada: ¡No calla!**).

Concluyo. Es normal, es que hay cosas que no gusta escuchar. Yo he estado en silencio todo el rato que han hablado, me han dicho de todo, me han acusado de corrupción, en fin..., pero ellos se ofenden. Es que tienen la lengua muy larga, pero tienen la mandíbula muy frágil, de cristal. Siempre le pasa a la derecha de este país, ¿no? Termino. Hoy veníamos a hablar de tasas aeroportuarias, creo que tienen ustedes un segundo turno. Han sido muy interesantes las reflexiones de la mayor parte de los grupos, incluso la señora Mejías ha hecho algunas preguntas y algunas aportaciones interesantes, que creo que era interesante debatir, como el carácter o no en red de nuestra red aeroportuaria, la flexibilidad o no de las tasas. Me quedo con eso. Yo creo que, en todo caso, es una comparecencia productiva que nos ha ayudado a entender un poco más —seguro que a los que siguen esta comparecencia— y mejor en qué consisten las tasas aeroportuarias en nuestro país y cuál es el sistema aeroportuario de nuestro país que, como digo, es un modelo de éxito en toda España, aunque le pese a quienes, en parte, tienen la responsabilidad de que lo sea, pero esas son las paradojas de la política española.

Muchas gracias.

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

A continuación, abrimos un nuevo turno de intervención a los portavoces de los grupos parlamentarios que así lo deseen por un tiempo de tres minutos, en los que les agradecería que nos ciéramos, como siempre hacemos en esta comisión, además siempre de manera muy elegante, a lo establecido.

¿Señora Vaquero? (**Denegaciones**).

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el señor Otero, por tres minutos.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Ya me iré acostumbrando, pero es que yo vengo del Parlamento vasco, llevo ocho años allí antes de venir aquí, y allí solemos aprovechar cuando viene un ministro, o en su caso un consejero, para intentar departir, hacer aportaciones, hablar de acuerdos, desacuerdos, discrepancias, etcétera, y no lo que sea que ustedes llamen a lo que se está haciendo aquí, pero me imagino que me iré aclimatando.

Efectivamente, ya que me ha cogido el guante del tema de la descarbonización y de la aviación, aquí creo que tenemos una discrepancia, porque usted me decía que no hay una descarbonización sin crecimiento y que decrecer el sector no ayudaría a descarbonizar, y yo no sé si eso se puede sostener demasiado en los datos; simplemente le voy a dar un par de ellos. Tengo el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero, el informe-resumen, quinta página, y lo que dice es que las emisiones del transporte aéreo nacional en 2023, que son el 1,2% del total de las emisiones, registran un aumento de las emisiones del 8%. Quiere decir que se puede confiar que a futuro puedan venir otro tipo de combustibles —LAB, SAF, etcétera—, pero la realidad es que hoy el crecimiento del tráfico aéreo está viniendo acompañado de un crecimiento de las emisiones. Pero iría más allá. Si estamos hablando de un crecimiento, ¿qué puede ser una tasa razonable de crecimiento? ¿Un 3% anual? Eso significaría que en veinticinco años en vez de haber 300 millones de pasajeros habría 600, y en cincuenta años habría 1200 millones de pasajeros. Yo creo que no hay combustible sintético o combustible sostenible que sujete esto. Una cosa es tener una confianza razonable en lo que pueda dar la tecnología y otra caer en algo que se puede parecer a la tecnoutopía. Desde luego, desde nuestro punto de vista, hay sectores que dentro del contexto de la descarbonización van a tener que decrecer por la importancia específica que tienen e, indudablemente, la aviación es uno de ellos; por no hablar de las emisiones asociadas a la hipermovilidad que traen esos aumentos de pasajeros, porque detrás también eso cuelga de un tipo de economía que está también muy sustentada en el turismo, etcétera, sobre la que tampoco voy a entrar ahora.

En cualquier caso, el debate, insisto, es apasionante. También iremos hablando de esto en la Comisión de Transición Ecológica, así que, de momento, gracias por la respuesta y hasta la siguiente. Y como tengo que coger un tren, seguramente no me quedará a escuchar su respuesta.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: El señor Gavin no está.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 30

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

Señor ministro, voy a ser muy breve. Ya sé que no me lo puede responder ahora, pero volveremos a registrar las preguntas sobre las cuentas anuales de las tasas cobradas a los aeropuertos desglosada por aeropuertos. Entiendo que no me puede responder esta pregunta ahora aquí, pero nos gustaría que cuando nos la respondiesen, lo hicieran tal y como la pedimos: desglosada y no con un estudio donde no pone claro cuáles son las cuentas de cada aeropuerto.

Lo que sí que me gustaría que me respondiera, y que no ha hecho, y entiendo que le he hecho una batería de preguntas, es ¿cómo ve aplicar el impuesto específico a los vuelos privados? Porque esto sí que representa un consumo importante de costes medioambientales y que, ya que se pueden permitir un vuelo privado, también se van a poder permitir un impuesto que desincentive este vuelo privado.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso Cantorné.

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

Las señorías se pensarán que yo soy diputado por las Baleares. No. Lo que pasa es que tengo a mi compañera Herrera aquí al lado y supongo que eso me influye. **(Risas)**. Bromas aparte, la conectividad es lo más importante para nosotros desde un punto de vista aéreo, lógicamente, el hecho insular. Nos preocupa, aunque no tenga nada que ver con las tasas —y lo siento—, cómo está el tema de la aplicación del servicio público precisamente en Menorca, porque mientras en Eivissa y Palma no hay problema porque a nivel comercial y turístico tienen mucha afluencia y, por tanto, hay menos problema, nos preocupa el problema que tenemos en Menorca y la gente de Menorca nos lo reclama. Sabíamos que había en marcha un plan piloto, pero la verdad es que no sabemos cómo ha acabado, si ha acabado, si ha aterrizado o todavía está en vuelo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Cantorné, ¿puede repetir la pregunta?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Sí. Que había un plan piloto para la obligación de servicio público, entendíamos, o al menos así salió publicado. Tuvimos también alguna conversación con el ministerio y queríamos saber cómo está Mahón-Barcelona y Mahón-Madrid.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Ya he visto, señor ministro, que usted se ha guardado para el momento de la respuesta las descalificaciones y los comentarios de mal gusto a los que ya nos tiene acostumbrados; a ver qué día nos da la sorpresa y se los ahorra. Y ya lo que me ha parecido de aurora boreal es que diga que la empresa Ryanair ha decidido quitar el vuelo a Valladolid para así agredir de alguna forma al ministro, o sea, me ha parecido un caso de ego inabarcable.

Dicho esto, ha comentado cosas interesantes, ministro. Ha dicho cosas interesantes como, por ejemplo, que la descentralización no es garantía de éxito. Y si no es garantía de éxito en el modelo aeroportuario, ¿por qué lo es en el ferroviario? ¿Y por qué le van a regalar ustedes los trenes de rodalies al Gobierno catalán? Su antecesora dijo que eso era inviable porque era romper la red nacional de ferrocarriles del Estado y resulta que usted sí que se lo da. ¿Y por qué se lo da? ¿Porque el precio del chantaje ha subido? El chantaje, en este caso, no es de una empresa de aerolíneas, sino que es de sus socios de gobierno a los cuales usted ha dicho que la descentralización no es garantía de éxito.

Segundo, hay otra cosa en la que usted sí que ha batido el récord. Ha dicho que ha batido el récord de comparecencias en esta comisión y en el Pleno para poder dar explicaciones de todo aquello que los diputados le pedimos, pero ¿sabe de qué ha batido el récord usted también? En el número de reprobaciones, señor ministro, porque es usted el ministro más reprobado de este Gobierno como consecuencia de su gestión, de esa gestión sobre la que dijo: yo no preveo ningún tipo de polémica ni de atasco este verano, y lo ha convertido usted en el verano más negro de la historia ferroviaria de España. Esperemos que este no sea un verano similar en cuestión de vuelos y de problemas en los aeropuertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 31

Usted dice que ha empezado a negociar con las empresas, con las aerolíneas, cuando sorpresivamente decidieron marcharse de algunos aeropuertos regionales que no les interesaban porque las líneas no eran rentables; ¿sorpresivamente, ministro?, ¿sorpresivamente? Pues es algo que usted tenía que haber previsto porque hay aeropuertos y rutas que son más rentables que otras, y usted lo que debería haber previsto precisamente es que esas empresas fueran diversas, favorecer la competitividad y que una no tuviera una posición de dominio lo suficientemente fuerte como para poderse permitir chantajear al Gobierno.

Usted ha dicho que, como somos liberales, resulta que no sabemos nada, pero luego afirma que las reglas las fija el Estado español. ¿En qué quedamos, ministro? ¿En qué quedamos? ¿Las reglas las fijan usted? Entonces, ¿por qué permite que haya empresas que se posicionen de una forma dominante y no permiten esa competitividad, que es la que defendemos algunos?

Y, por último, quería comentarle también el tema de los trenes. ¿Tienen algo que ver que los 750 millones que le ha concedido como préstamo —dice usted— de devolución —después ya veremos si se devuelve— con una propuesta de material rodante y una propuesta de financiación se haya atribuido a una empresa que tiene sede en el País Vasco? ¿Tiene alguna connotación? ¿Algo que ver?

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por un tiempo de tres minutos, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos Esteban.

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

Llevo varios años ya aquí, pero me sigue sorprendiendo lo fina que tiene la piel la gente del Grupo Popular y lo suelta que tiene la lengua, porque el señor Héctor Palencia no ha parado ni un momento de soltar improperios por esa boca, insultos, y de llamarnos a todos los socialistas corruptos. Hombre, no se pongan tan nerviosos porque diga que Fraga era ministro de Franco y su fundador, porque eso no es un bulo, es una realidad. A ver si ahora va a resultar que Fraga era un comunista que entró en España con un peluquín a defender la democracia.

Teniendo en cuenta que el Partido Popular tiene esa forma de actuar, yo no he dicho que no esté de acuerdo con el modelo. Es más, he dicho que a mí me gusta este modelo porque garantiza que aquellos aeropuertos rentables pueden permitir que los pequeños y menos rentables puedan funcionar, por eso me gusta este modelo. Lo que es cierto es que no me gusta que el Partido Popular regalara un día 800 millones de euros que eran de todos los españoles a fondos privados de inversión. Entonces, si no tienen capacidad de comprensión lectora, como se decía en mi época cuando tenías que pasar la selectividad, es su problema, pero yo he dejado muy claro qué es lo que me gusta y qué es lo que no me gusta.

Siempre que venimos aquí, a esta comisión, hablamos del tema ferroviario, aunque hayamos venido a hablar de las tasas aeroportuarias. Yo reconozco que a mí me alegra que hablemos de eso, además en un día como este, en el que el secretario de Estado ha anunciado en Extremadura que ha terminado la obra del baipás de Mérida, y es bueno recordar que era una obra que durante el Gobierno del Partido Popular no consiguió ni que se empezara a ejecutar. Y a mí cuando me preguntan por qué esa obra ha tardado tanto en hacerse, la respuesta es muy sencilla: porque la incompetencia del Partido Popular hizo que, una obra que se tenía que haber empezado, no se fuera capaz de ejecutarla, como muchas otras en muchos sitios de España. Por eso, me resulta sorprendente, primero, que pidan una comparecencia para hablar de tasas sobre su modelo y que después no hablen de tasas; me resulta sorprendente que sigan viniendo aquí a hablar de trenes que ardían. ¿Los de Íñigo de la Serna, que los extremeños lo sabemos bien, que ardían cada vez que circulaban por Extremadura? Me sorprende que el Grupo Popular venga aquí a hablarnos cada vez que puede de la situación ferroviaria cuando ejecutaron cero millones de euros para compra de trenes nuevos, y este Gobierno lleva gastados más de 4000 millones en trenes que irán llegando a todos los territorios para que todos tengamos las mismas posibilidades. Por eso, que el Grupo Popular siga pidiendo comparecencias de lo que quieran, por favor. El señor Héctor Palencia siempre nos dará el mismo discurso de corrupción, de Koldo, de Marruecos o Venezuela y nosotros hablaremos de las realidades, de aquello que les interesa a los españoles, de aquello que está mejorando este Gobierno y que está permitiendo que todos tengamos las mismas oportunidades, porque cuando gobierna el Partido Popular quienes salen beneficiadas son las grandes empresas y quienes salen perjudicados son la mayoría de los españoles.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 32

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir este turno de intervenciones, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, hablaba de intervención vergonzosa, supongo que se referiría a la suya. Aquí el único que lleva un año siendo el máximo defensor de Ryanair es usted, hasta que ha dejado de bailarle el agua. ¡Pero si le planteó una subida de aviones en Valladolid y usted presumía! Ahora, como se lo quitan, y usted es el centro del universo, como le decía mi compañera de VOX, usted cree que se lo quitan por algo, ¿no? Pues mire, señor ministro, en enero usted y el presidente Sánchez aceptaron las condiciones de Ryanair, ¿o no? En enero ustedes sacaron un plan de incentivos por primera vez que negoció con Ryanair, ¿o no? En octubre modificaron nuevamente la política de incentivos porque negoció con Ryanair, ¿o no? Es decir, ¿usted no ha estado hablando con Ryanair? Ahora dice que va a seguir trabajando con Ryanair y le hago otra pregunta: ¿usted no ha cerrado las puertas a Ryanair, o sí? Aclárese, porque creo que nos acaba de mentir esta tarde a todos los miembros de esta comisión. Usted será dueño de sus palabras, como lo hace, tapando la corrupción de su partido.

Se ha querido meter usted con Castilla y León. No sé, supongo que a usted le pasa como a la ministra Montero, que tiene tantas cosas que no le da tiempo a leer o a enterarse de lo que pasa en Castilla y León, porque en Castilla y León ganamos población, viene más gente de la que se va, estamos creciendo en nacimientos, estamos creciendo en población, como he dicho, y tenemos la esperanza de vida más alta de toda España. Y somos la comunidad que más educación tiene en toda España, aunque usted no lo demuestre en este Gobierno. Me da pena que usted no sienta orgullo de nuestra tierra como castellano y leonés, me da vergüenza.

Dice que usted comparece todas las veces que se lo pedimos, ¡pero si no contesta a nada de lo que le preguntamos, a nada! Yo le he hablado de las tasas y de quién se ha ido de los aeropuertos y no contesta, no contesta a nada. Hace un juego ahí de que yo no he hablado, que si he hablado de la corrupción... Le he hablado de lo que usted hace como gestión de ministro, porque usted no viene aquí. Usted tiene comparecencias pendientes de aceptar, lo que pasa es que le apetecía venir a esta comparecencia porque creía que podía sacar pecho o que tenía que expiar las culpas de su gestión durante un año, porque ha estado un año viendo venir lo que iba a pasar y no ha hecho nada. Bueno, sí, se ha plegado a los servicios de una empresa hasta que ha visto que ya no podía.

Y ahora viene usted a decirnos que el PP es de Ryanair. **(Risas)**. El único que ha sido de Ryanair es su presidente, y es usted el que se reunió con el consejero delegado, el que ha hecho lo que le ha pedido Ryanair y el que lo aceptó, no nosotros. **(Aplausos)**. A nosotros no nos echen sus culpas, que es la práctica habitual del Grupo Socialista en esta legislatura, acusar al más estilo trumpista al Grupo Popular de aquello que hace. Y eso los españoles ya no lo tragan.

Muchas gracias. **(Aplausos.—El señor Herrero Bono: ¡Muy bien!)**

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra el señor ministro de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Puente Santiago): Gracias.

El señor de Bildu hablaba del crecimiento de las emisiones procedentes del tráfico aéreo, pero tengo que decirle que las compare con el crecimiento del tráfico aéreo. Es decir, las emisiones han crecido mucho menos que el incremento del tráfico aéreo. Esto quiere decir que el tráfico aéreo se ha incrementado enormemente a lo largo de la historia —especialmente en los últimos treinta años—, pero el porcentaje de emisiones ha aumentado mucho menos. Y quiere decir que el crecimiento de vuelos y el crecimiento de las emisiones no van de la mano, y no van de la mano fundamentalmente por los avances tecnológicos. Es decir, que los avances tecnológicos —tanto la eficiencia de los aviones como el empleo de combustibles alternativos, mejora de las rutas, etcétera— han conducido a que, en un escenario de mucho mayor tráfico aeroportuario, haya un menor peso de las emisiones del tráfico aéreo en el conjunto de la actividad.

En cuanto a la pregunta concreta de las cuentas de tasas desglosadas por aeropuertos, me dicen que esa información está disponible en la propia web de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. No obstante, me brindo a proporcionársela, aunque sea por escrito.

Sobre el plan piloto de OSP Mahón-Barcelona, Mahón-Madrid, me han pasado una respuesta muy compleja y muy larga, y lo que haré es pasársela.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 33

Me decía la señora Mejías que mi intervención está cargada de invectivas y tal. Pues esto es un *deux au deux*, señora Mejías. Yo lo que no hago es poner la otra mejilla. Es decir, yo vendré aquí a hacer lo mismo que he hecho en mi primera intervención el día que ustedes no me insulten, el día que ustedes no me agredan. **(La señora Mejías Sánchez: ¿Yo?)**. Sí, sí, ustedes. **(La señora Mejías Sánchez: Perdone)**. Usted no, pero es que usted le ha cedido los trastos —usted, que seguramente será taurina— a su subalterna para que fuera ella la que me insultara y la que me lanzara las invectivas. Usted no. Pero lo que no pueden pretender es venir aquí, desplegar todo tipo de descalificaciones y de insultos —como la última intervención del señor Palencia: Usted miente, oculta la corrupción de su partido— y que yo me quede callado. ¿Pero en qué mundo viven ustedes? **(El señor Palencia Rubio: ¿Y tú?)**. No sé si alguna vez esta ha sido la casa del buen samaritano, pero, desde luego, yo no me apunto a eso. Si no les ha quedado claro todavía, es que no han espabilado ustedes en un año y pico, que ya me conocen. Yo vengo aquí y casi siempre actúo en defensa propia; casi siempre. Ustedes me insultan y me vituperan y yo les respondo. Y, como tengo tantos argumentos para responderles, ese es el problema que tienen ustedes.

Dice usted que es una exageración que el ministro se atribuya como una agresión de Ryanair lo de Valladolid. Pues sí. Sí, señora Mejías. Hubiese preferido que me hubieran llamado payaso, como al ministro Bustinduy. Lo hubiera preferido a lo que han hecho, porque no me hacen daño a mí; han intentado hacer daño a la gente de mi casa con una única finalidad, que es la de extorsionarme a mí. **(El señor Palencia Rubio: Pues te has dejado)**. Y vamos, en fin, no ha nacido todavía el que me extorsione a mí, no ha nacido; ni Ryanair ni nadie. **(El señor Palencia Rubio: Si has sido tú el que has negociado)**. Hubo uno en mi ciudad —uno que está ahora en horas bajas, como el equipo de fútbol— que me amenazó con llevarse el estadio fuera a un mes de las elecciones, en el año 2019. ¿Cuál fue mi respuesta? Pues que a Óscar Puente no le chantajea ni Ronaldo ni Michael Jordan, aunque venga a Valladolid. Sigo siendo el mismo. Lo que le han hecho a mi ciudad me duele, me duele, porque se lo han hecho a mi ciudad, no a mí; se lo han hecho a mi tierra, no a mí. Una tierra, señor Palencia, de la que yo estoy muy orgulloso. **(El señor Herrero Bono: Pues no lo demuestras)**. De lo que no estoy orgulloso es de ustedes. Los que me avergüenzan son ustedes.

Y me avergüenzan las mentiras: que usted diga que Castilla y León gana población cuando en la última década Castilla y León ha perdido 77 808 personas. Es decir, es la comunidad de España que más habitantes ha perdido. **(Muestra su teléfono móvil)**. No se puede mentir con los datos. **(El señor Palencia Rubio: Escoges los que tú quieres)**. Castilla y León ha perdido 77 808 habitantes desde el año 2015. **(El señor Palencia Rubio: ¿Y en 2024?)**.

Dice usted que viene más gente de fuera y es verdad. **(El señor Palencia Rubio: De la que se va sí)**. Afortunadamente, la tasa de migración ha mejorado en muchos lugares de España, lo cual choca frontalmente con la idea que tienen ustedes de la migración. Aclárense. Es que, si no fuera por la migración, ¿qué sería de tierras como Castilla y León? La tasa vegetativa en Castilla y León es terrible porque muere mucha más gente de la que nace. **(La señora Llamazares Domingo: Y en Asturias)**. Es verdad que la esperanza de vida, afortunadamente, en un país de hábitos saludables, con una sanidad pública que intentamos cuidar —al menos los progresistas de este país—, se eleva, y por eso Castilla y León es una tierra tremendamente envejecida, porque la esperanza de vida crece y, por tanto, la gente vive mucho más. Por lo tanto, en Castilla y León viven muchas personas mayores. Pero la tasa vegetativa es negativa en Castilla y León: nacen muchos menos niños que las personas que mueren, y de no ser por el saldo migratorio, por la tasa migratoria, Castilla y León sería un desierto. No hay nada ahí de lo que sacar pecho.

Y no me acuse de trumpista. Yo no soy trumpista **(el señor Palencia Rubio hace gestos afirmativos)**; trumpistas son ustedes. **(El señor Palencia Rubio: No)**. Ustedes son los alumnos torpes del trumpismo, del trumpismo y del mileísmo. **(El señor Palencia Rubio: Y tú el aventajado.—La señora López Zamora: ¿Te quieres callar ya?)**. A ustedes les ha faltado tiempo —tienen un cacao mental terrible— para defender al señor Trump y al señor Milei en múltiples ocasiones. Fíjense lo que es la vida, la que están liando; y uno, con las criptomonedas, la que está liando. Todos sabíamos que la iba a liar, aunque quizá no pensábamos que lo fuera a hacer tan pronto ni de una forma tan cutre como lo ha hecho. Ese es el modelo que ustedes defienden, el de la motosierra. Aclárense. Nosotros estamos en otra línea, nosotros somos socialdemócratas y defendemos un Estado fuerte que fije las reglas. Y sí, por supuesto, defendemos también que haya un mercado regulado, que es lo que yo defiendo y es lo que he expuesto aquí; un mercado en el que haya una libre competencia dentro de unas reglas que fijamos nosotros, la gente a la que el pueblo elige para fijarlas, no las compañías. Esto lo he dicho siempre. Cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 271

19 de febrero de 2025

Pág. 34

remunicipalicé el agua en Valladolid, le dije a la empresa privada: Hay muchas formas de colaborar, pero las decisiones en materias sensibles, especialmente como el agua, las tomamos los representantes de los ciudadanos, que para eso nos han elegido, no les han elegido a ustedes. Ustedes tienen todo el derecho del mundo a hacer negocio, pero las decisiones las tomamos los representantes del pueblo. Esa es la democracia y ese es el modelo que yo defiendo, no el de las oligarquías, que sean los que al final fijen las reglas del juego.

Señorías, muchas gracias por sus aportaciones. **(El señor Palencia Rubio: No ha contestado).**

No acierta usted tampoco, señora Mejías, con el tema del número de reprobaciones, porque no soy el ministro más reprobado. Si lo fuera, tampoco pasaría nada. Cuando llegué aquí, me enseñaron que la petición de dimisión puntuaba y que la de reprobación puntuaba doble. De manera que, si ustedes me reprobaran más, tendría más puntos en el casillero, pero, por desgracia, no voy el primero de la lista. Es más, tengo que recordarle que la última petición de reprobación que hizo VOX en el Congreso la perdió, la perdieron ustedes. No sé si por eso no se han animado a volver a presentar una, pero, en fin, no soy el más reprobado y, por lo que se ve últimamente, tampoco es que haya mucho ambiente para seguir reprobándome.

Creo que he demostrado en el año y pico que llevo en el cargo que no tengo ningún problema en comparecer en esta Cámara, lo hago con entero gusto. Preferiría que el tono —al menos de alguno— fuera otro, pero qué le vamos a hacer. Es lo que nos ha tocado vivir, pues con ello tendremos que lidiar. En todo caso, es un gusto siempre para un demócrata, para alguien a quien le gusta la política, venir aquí a esta Cámara **(el señor Palencia Rubio: Como no contesta)** a darles todas las explicaciones que sean oportunas y dar la cara, porque esa es la esencia —desde mi punto de vista— de la política y es la forma en la que a mí me gusta estar.

Muchas gracias a todos y todas. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien, gracias, señor ministro, en nombre de la comisión. Agradecemos su presencia y sus explicaciones.

Al no haber más asuntos que tratar, levantamos la sesión, recordándoles que nos vemos en reunión de Mesa y portavoces el próximo martes a la una de la tarde.

Gracias.

Eran las seis y treinta nueve minutos de la tarde.

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.

cve: DSCD-15-CO-271