



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 310

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 14

celebrada el martes 8 de abril de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa:

- Proyecto de ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Presentado por el Gobierno. (Número de expediente 121/000020) 2

Emitir dictamen a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

- Proyecto de ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Presentado por el Gobierno. (Número de expediente 121/000020) 2

Votación 9

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y treinta y ocho minutos de la mañana.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA SIGUIENTE INICIATIVA LEGISLATIVA:

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICAN LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA, Y LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. PRESENTADO POR EL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000020).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenos días.

Si les parece, comenzamos la sesión.

La traducción está solicitada y concedida y, por tanto, está disponible.

Comenzamos con la ratificación de la ponencia encargada de informar del Proyecto de ley por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

¿Queda ratificada por asentimiento? (**Asentimiento**).

EMITIR DICTAMEN A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICAN LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA, Y LA LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. PRESENTADO POR EL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000020).**

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, procedemos a la emisión del dictamen, a la vista del informe de la ponencia, sobre el proyecto de ley.

Se abrirá un único turno de ocho minutos para la intervención de cada grupo parlamentario, ya sea para la defensa de enmiendas como para la fijación de posición, en el orden de menor a mayor. La Mesa les pide que la informen en su intervención de si retiran alguna enmienda o si quieren solicitar la votación separada de las enmiendas que haya ya presentadas.

Sin más dilación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Mixto. (**Pausa**). No está.

A continuación, el Grupo Parlamentario Vasco. Señora Vaquero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: No voy a intervenir.

La señora **PRESIDENTA**: También les comentaba que nos comuniquen si quieren retirar alguna enmienda o realizar la votación separada de sus enmiendas.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Voy a mantener tres agrupadas y, también, voy a mantener la enmienda 31.

La señora **PRESIDENTA**: Perfecto. Gracias. ¿Nos puede confirmar si acepta la transaccional?

La señora **VAQUERO MONTERO**: Sí, acepto la transaccional que se me ha propuesto.

La señora **PRESIDENTA**: ¿La han firmado?

La señora **VAQUERO MONTERO**: Sí, la tenemos firmada ya.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

El señor **OTERO GABIRONDO**: No voy a intervenir.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Quiere referir alguna cuestión de las que hemos mencionado, para ayudar al correcto funcionamiento? (**Denegaciones**). Muy bien.

Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

El señor **GAVIN I VALLS**: Molt breument presidenta.

Diverses de les esmenes que hem presentat han pogut estar transaccionades, esmenes que han anat en la línia de millorar el redactat pel que feia referència als plans directors dels aeroports, per exemple,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 3

amb les qüestions relacionades amb zones de generació d'energia renovable per autoconsum dels propis aeroports, per posar un criteri més racional a les afectacions aeroportuàries en relació amb les activitats del territori. En relació amb que es fomentin les rutes de drons per treballs agrícoles i per control de línies elèctriques, donat que és una activitat amb creixent importància.

I la majoria d'elles també una esmena que feia referència a la necessitat de que es tiri endavant i que s'impulsi la connexió amb alta velocitat de l'aeroport del Prat. I també un altre que fa referència al personal dels helicòpters, no als pilots dels helicòpters, sinó personal dels helicòpters que van a dins dels serveis d'emergències per tal que es pugui tenir en compte la seva especificitat, la perillositat del seu treball a l'hora de poder planificar els seus plans de jubilació. De tot aquest conjunt d'esmenes moltes d'elles han estat transaccionades i per tant, nosaltres pensem que hem pogut millorar una llei que és bastant tècnica per ella mateixa, que incorpora molta normativa europea, però que pensem que hem pogut fer la nostra aportació en positiu. Moltes gràcies. Per tant, nosaltres mantenim la nostra esmena. Lògicament la votarem a favor. L'única esmena viva.

Gràcies.

Seré breve, presidenta.

Algunas de las enmiendas que hemos presentado han podido estar transaccionadas. Son enmiendas que han ido en la línea de mejorar el redactado en referencia a los planos directivos de los aeropuertos en cuestiones relacionadas con zonas de generación de energía renovable para el autoconsumo de los propios aeropuertos para poner un criterio más racional a las afectaciones aeroportuarias en relación con las actividades en el territorio, en relación a que se fomentan drones para trabajos agrícolas y líneas agrícolas, ya que es una actividad de creciente importancia.

La mayoría de ellas también hacen referencia a la necesidad de impulsar la conexión con la alta velocidad del Aeropuerto de El Prat y otra hacía referencia al personal de los helicópteros, no a los pilotos, sino al personal de los helicópteros que va dentro de los servicios de emergencias para que se pueda tener en cuenta la especificidad y peligrosidad de su trabajo a la hora de poder planificar sus planes de jubilación. Muchas de estas enmiendas han estado transaccionadas, y por ello creemos que hemos podido mejorar una ley que es técnica en sí misma, que incorpora mucha normativa europea, pero creemos que hemos podido hacer nuestra aportación en positivo. Por ello nosotros mantenemos nuestra enmienda y lógicamente la vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Republicano. (**Pausa**). Tampoco está.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

Retiraremos la enmienda 59, proponemos tres transaccionales, la 2, la 17 y la 33, y solicitamos la votación por separado de las enmiendas 17 y 33, si no recuerdo mal.

Mi intervención también será bastante rápida. Se han aprobado unas cuarenta enmiendas a este proyecto de ley que hoy nos ocupa, por lo cual yo creo que es un proyecto de ley bastante consensuado. Es cierto que estamos hablando de una ley eminentemente técnica, pero estos días no son, desgraciadamente, los mejores para llegar a acuerdos ni para llegar a equilibrios, y eso lo digo de forma negativa porque el enemigo —en este caso, el enemigo americano, Donald Trump— amenaza a nuestro mundo, amenaza a Europa, amenaza a los productos españoles, y eso nos debería hacer reflexionar y cambiar todos de paso hacia una mayor unidad de la nación de las naciones, que es España.

Esta futura ley refuerza la coherencia en el ordenamiento jurídico y la coherencia con la normativa europea, actualiza el concepto de personal aeronáutico, incorporando a los pilotos a distancia y al personal que realiza tareas de apoyo a la operación de aeronaves no tripuladas. En este aspecto, y al hilo de una enmienda de adición —si no recuerdo mal es de Junts per Catalunya—, en el plazo de unos tres meses se quieren establecer coeficientes reductores al personal sanitario que desempeña su actividad profesional en medios aéreos y también a los pilotos que permitan anticipar su edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social. Mi grupo está de acuerdo con la posibilidad de la jubilación anticipada en profesiones de riesgo, pero considera que este no es el mejor lugar para reconocer este derecho, ya que existe una mesa de diálogo y de expertos que, con parámetros objetivos, va incorporando diferentes profesiones que sin duda —sin duda— lo merecen. Nos resulta extraño que en este caso se quiera incluir en este precepto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 4

a un colectivo determinado y no incluir, ya que estamos hablando de materia aérea, a las azafatas y los azafatos de vuelo, un colectivo donde las mujeres son mayoría y sufren una clara discriminación en relación con sus compañeros pilotos, hombres la mayoría. También la situación de los agentes de rampa con el paso de los años es difícil de sostener, por lo duro de su trabajo, sin hablar de otros sectores, también relacionados con nuestra Comisión de Transportes, como podría ser el de los transportistas. Por eso consideramos prudente esperar a la evaluación de los expertos y no ir a remolque de aquellos colectivos que sí tienen una mayor capacidad negociadora.

Tampoco podemos olvidarnos, al hablar de seguridad aérea, de aspectos que no pueden estar recogidos en esta ley pero que sí influyen de forma destacada en la seguridad. La falta de personal en los aeropuertos y la precariedad en las aerolíneas es un factor que no podemos olvidar, y desde aquí, como hice en su momento en el congreso de Comisiones Obreras del sector aéreo, quiero decir que mi Grupo Plurinacional SUMAR seguirá trabajando para que la seguridad laboral y en el empleo sea una máxima en todas las operaciones aéreas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Si les parece, le pasamos la palabra a la compañera portavoz del Grupo Republicano, que acaba de llegar.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta. És el que tenim els grups petits que anem de comissió en comissió.

Només diré que, doncs, dono per defensades les nostres esmenes i que retirem l'esmena 16 de la votació.

Gràcies.

Gracias, presidenta. Esto es lo que tienen los grupos pequeños: vamos de comisión en comisión.

Solo diré que doy por defendidas nuestras enmiendas y que retiramos la enmienda número 16 de la votación.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, también por ocho minutos, el Grupo Parlamentario VOX.

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

Atendiendo a la brevedad de las intervenciones del resto de grupos, reservaremos nuestros argumentos para la sesión plenaria, pero sí quiero decirles que nuestro grupo no está de acuerdo con una ley que no nace del consenso, como se ha dicho, ni de un análisis riguroso, sino que establece una sumisión doctrinaria a los dictados de Bruselas y al fanatismo climático más desconectado de la realidad. Uno de los grandes ejemplos es el artículo 47 ter, que establece la obligación de cumplir con un reglamento emanado de la Unión Europea, el 2023/2405, conocido como *ReFuelEU Aviation*, que impone el uso de combustibles sostenibles bajo la amenaza de una multa desproporcionada, de la que se han quejado todas las entidades, empresas y consorcios que han venido a hablar con los grupos parlamentarios. Son multas desproporcionadas —el doble del precio medio por tonelada de combustible no repostado— que van a afectar no solo a la aviación en general, también a las pymes, a los clubs y a las asociaciones sin ánimo de lucro. Y no se ofrece absolutamente nada a cambio, porque no hay ayudas para adaptar las flotas, no hay margen de transición, solo sanciones automáticas. Este es uno solo de los aspectos de la ley que nos parece inasumible.

Lo que sí hemos sabido es que, una vez más, el Partido Socialista ha intentado colar por la puerta de atrás una enmienda, modificando absolutamente el sentido de la ley, utilizando una técnica parlamentaria tramposa, intentando incrementar el presupuesto de defensa. Nosotros no aceptaremos ningún tipo de imposición por esta vía. Denunciamos este tipo de técnica parlamentaria y solo esta razón ya justificaría nuestro voto en contra.

En resumen, esta ley es otro ejemplo más de cómo se legisla desde el marco europeo sin evaluar el impacto territorial que tienen las decisiones tomadas. Son decisiones completamente alejadas de la realidad y se han tomado sin evaluar el impacto social ni el económico. A esto VOX se ha opuesto siempre. Por tanto, nosotros manifestamos ya nuestra intención de votar en contra de esta ley. Guardaremos el resto de argumentos para la sesión plenaria.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 5

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Herrera.

La señora **HERRERA GARCÍA**: Muchas gracias, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario Socialista ya ha comunicado formalmente la retirada de la enmienda número 59 y propone la votación separada de las enmiendas 2, 17 y 33, que tienen todas ellas propuesta transaccional.

Finalizamos hoy en esta comisión los trabajos relativos al proyecto de ley que modifica las leyes de navegación y de seguridad aérea, leyes que datan de los años 1960 y 2003 y que han sido ya actualizadas en numerosas ocasiones para adaptarse a las necesidades de un sector especialmente dinámico e innovador y que tiene, además, la obligación de ajustarse periódicamente a los requerimientos europeos. Por tanto, no estamos ante una ley de nuevo cuño que replantee en su totalidad estos textos legales, pero, aun así, las modificaciones que tratamos son importantes para mantener la normativa adecuada a las nuevas realidades, como ocurre en el caso de los cambios que se proponen para contemplar la realidad de los drones o para dotar a ambas leyes de mayor claridad y coherencia jurídica, algo a lo que me referiré durante mi intervención.

Antes de seguir, quisiera agradecer la predisposición, el diálogo y las aportaciones de los grupos parlamentarios que, una vez más, han ayudado a enriquecer y a mejorar el texto resultante que someteremos hoy a votación. Es evidente que tenemos diferencias importantes con algunos grupos en cuanto a los principios generales de nuestro modelo aeroportuario, unas diferencias que son por todos conocidas y que también se manifestaron claramente en la sesión de esta comisión en la que el ministro Puente compareció para explicar el sistema de tasas aeroportuarias. Sabemos que esas diferencias de modelo persisten y, por ello, quisiera poner especialmente en valor los acuerdos alcanzados.

De esta modificación legal saldrán nuevas herramientas y espacios de diálogo formal con las comunidades autónomas que deberían servir para dar mejor respuesta a esa demanda sobre la necesidad de acercar las decisiones y de que estas se tomen con más y mejor conocimiento y sensibilidad hacia los territorios en los que se ubican cada uno de los aeropuertos declarados de interés general. Nos encontramos ante una mejora de la normativa que afecta a un sector de enorme importancia. El sector aéreo es un pilar fundamental para la garantía del derecho a la movilidad de la ciudadanía, y lo digo con especial conocimiento de causa por representar a un territorio insular como el de las Illes Balears. Pero, además, es un sector fundamental para nuestro turismo y para nuestra economía, con un importante peso en el producto interior bruto de nuestro país, tanto de manera directa como indirecta.

Entro ya en detalle y empiezo por las modificaciones que se plantean a la Ley sobre Navegación Aérea. Me gustaría destacar la simplificación administrativa que va a suponer la constitución de la comisión mixta medioambiental única para cada aeropuerto de interés general que va a sustituir a los órganos actualmente existentes, que varían en cada aeropuerto y que en la actualidad pueden suponer hasta cinco espacios diferenciados, con participación del Estado, la Administración autonómica y la local, con competencias a veces solapadas, por lo que reorganizar y unificar en un único espacio este trabajo y, además, reglamentarlo posteriormente de forma clara debe, sin duda, contribuir a un trabajo más ordenado y práctico.

Además, el texto legal que hoy debatimos plantea integrar el régimen de los planes directores con los de las servidumbres aeronáuticas para garantizar la coherencia entre la planificación y las servidumbres, de modo que las limitaciones al planeamiento territorial y urbanístico se correspondan con las necesidades reales, efectivas y actualizadas de la navegación aérea. Es una medida que también va a repercutir positivamente en la claridad y simplificación de estas herramientas de ordenación.

La modificación legal reconoce expresamente la condición como personal aeronáutico de pilotos y asistentes de las operaciones de las aeronaves no tripuladas y, con ello, estas personas se equiparán en obligaciones al personal de vuelo o de tierra en aquello que esté previsto en la Ley de Seguridad Aérea.

Finalmente, quiero destacar también que se incorporan medidas para flexibilizar el uso de aeronaves en actividades de menor riesgo en aviación general y deportiva o en vuelos médicos y de emergencia, cuyas autorizaciones se agilizarán de forma significativa. En general, se depura el texto legal, se eliminan preceptos inaplicables a raíz de la liberación del transporte aéreo intracomunitario.

En cuanto a las novedades que se introducen en la Ley de Seguridad Aérea, estas tienen principalmente dos objetivos: simplificar los procedimientos administrativos y actualizar el régimen de infracciones para hacerlo proporcional y acorde a los tiempos. Se revisa el procedimiento de obtención y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 6

renovación de habilitaciones y, en relación con el personal que participa en las operaciones con sistemas de aeronaves no tripulados, que, como ya he señalado, se equipara al personal de vuelo y de tierra de las aeronaves tripuladas, pasa también a estar obligado a someterse a pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas, si así se les requiere por parte de las fuerzas y cuerpos de seguridad. Además, se da cumplimiento a la normativa europea, incorporando el régimen de infracciones en relación con la utilización de drones.

El nuevo marco sancionador pretende asegurar la proporcionalidad en materia de servidumbres y transporte de mercancías peligrosas, adecuando la gradación a los riesgos que puedan generar las diferentes conductas tipificadas. Además, se otorga protección y seguridad jurídica a los profesionales aeronáuticos, al tipificar el incumplimiento de las obligaciones en materia de notificación de sucesos de la aviación civil y protección de las fuentes de información, tal y como establece también la normativa europea, con el objetivo de frenar posibles acciones contrarias a la denominada cultura justa. En definitiva, son cambios todos ellos orientados a seguir impulsando el sector de la aviación civil a través de medidas de racionalización, flexibilización administrativa y adecuación del régimen sancionador.

Antes de finalizar esta intervención, me gustaría referirme también a la introducción, a través de una enmienda transaccionada, de una disposición que va a permitir al Gobierno cumplir sus obligaciones con las compañías aéreas en cuanto a los pagos pendientes por el conocido como descuento de residente. Como sabrán, los ciudadanos y las ciudadanas de los territorios insulares y extrapeninsulares tenemos bonificados los billetes de avión y barco por un importe que con el Gobierno socialista ha alcanzado el 75% de descuento sobre el total del billete, algo que nos facilita enormemente nuestro derecho a la movilidad desde y hacia la Península. En los últimos ejercicios, la cuantía de dichas bonificaciones se ha incrementado notablemente por el aumento del número de viajes y de precios de los billetes, y eso ha hecho que la partida presupuestada no sea suficiente para cubrir la totalidad de la subvención que se aplica. Hoy facilitaremos, ya que lo hacemos con rango de ley, que el Gobierno abone 319 millones de euros correspondientes a ejercicios anteriores y, por tanto, que se normalicen los pagos a las compañías aéreas, por lo que creo que podemos estar más que satisfechos por contribuir a solucionar también esta cuestión relacionada con el transporte aéreo.

Quisiera, eso sí, lamentar la alarma, creo que absolutamente innecesaria y exagerada, que algunos representantes políticos han querido sembrar en los territorios en los que la ciudadanía se beneficia de este descuento, que en ningún caso está en peligro. Y quisiera también lamentar la incoherencia del Grupo Popular, que, cuando debatíamos la ley para la creación de la Autoridad Independiente de Accidentes, justificó su voto en contra en una alteración presupuestaria vía enmienda, y hoy nos trae, también en forma de enmienda, un brindis al sol de 1200 millones de euros en previsión de lo que pueda pasar en 2025. Un poco de seriedad, señorías.

El Gobierno de España va a cumplir con sus obligaciones y en ello va a estar siempre, facilitando que así sea, el Grupo Parlamentario Socialista. Por todo ello, señorías, creo que, si hoy elevamos a Pleno esta reforma legal, cumplimos con nuestro mandato como legisladores, contribuimos a la actualización y a la simplificación normativa y a la seguridad jurídica y damos coherencia a la normativa aeronáutica, contribuyendo así a la mejora y al impulso de un sector que tiene una importancia estratégica para este país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, el señor Rego por un tiempo ocho minutos.

El señor **REGO CANDAMIL**: Grazas, señora presidenta.

O BNG considera que esta é unha modificación legal que non achega grandes novidades, non é un, desde logo, unha mudanza profunda, en todo caso, é nun marco e nun contexto fortemente centralizado, como é o da navegación aérea. É verdade que se fixeron algúns xestos en relación con posíbeis ámbitos competenciais das comunidades autónomas mais, en todo caso, continuamos nun marco absolutamente centralizado que deixa moi pouca marxe á capacidade de cada país ou de cada comunidade autónoma para decidir sobre as súas infraestruturas aeronáuticas e sobre as posíbeis medidas a adoptar para adaptalas ás súas propias necesidades. E tamén achamos algún outro elemento que nos resulta preocupante, de feito, presentamos unha emenda nese sentido, como é todo o que ten que ver coa privatización das torres de control e a posíbel afección a seguridade á seguranza aérea. Infelizmente, esa emenda non foi admitida. Si, unha transaccional que nos parece que é un pequeno avance que, pois se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 7

introduce a necesidade de realizar unha avaliación sobre o funcionamento destas torres privatizadas e a realización dun informe cada tres anos que, efectivamente, pode servir para ter máis datos e para tomar decisións no futuro. Pero en todo caso, nós partimos dunha premisa e é que cando se trata de garantir a seguranza aérea non se pode escatimar en recursos materiais, en recursos humanos, que é exactamente o que fan aquelas empresas que acceden á xestión privatizada das torres de control. Por tanto, seguimos pensando que este é un elemento chave, defendemos a reversión á xestión pública das torres de control privatizada. No caso de Galicia, temos dos tres aeroportos, temos dúas torres privatizadas, a da Coruña e a de e a de Vigo. E nesa liña continuaremos traballando, de facto temos xa rexistrado, pois unha emenda nese sentido, tamén na Lei de Mobilidade sustentábel.

A maiores, a preocupación aumenta pola posibilidade das torres de control dixitais ou remotas. No mes de febreiro anunciouse que continuaba adiante o proxecto de transformar en remota a torre de control de Vigo. Ben, isto xa nos parece un paso máis nese camiño da privatización que pon claramente en risco a seguranza aérea. De feito, o director de AENA, neses mesmos días, anunciou que non seguían para adiante. No caso da torre de control remota de Palma, por considerar que se trataba dun experimento, en palabras do propio director de AENA e que non estaban os procedementos aínda suficientemente maduros e, de facto, as experiencias que hai por Europa adiante, pois tamén van nesa dirección. Países como Escocia ou como Alemaña que os proxectos de converter en remotas torres de control acabaron sendo paralizados, precisamente polas dúbidas en relación coa seguranza que isto que isto pode achegar. Entón, aquí temos unha cuestión que para nós é central e que, pois non xera mesmo dúbidas á hora de se votar favorablemente esta proposición de lei. En todo caso, reservaremos a posición definitiva para o pleno.

Moito obrigado.

Gracias, señora presidenta.

El BNG considera que esta es una modificación legal que no aporta grandes novedades; no es, desde luego, un cambio profundo. En todo caso, es un marco en un contexto muy centralizado, como es el de la navegación aérea. Es cierto que se han hecho algunos gestos en relación con posibles ámbitos competenciales de las comunidades autónomas, pero, en todo caso, seguimos en un marco absolutamente centralizado que deja muy poco margen a la capacidad de cada país, de cada comunidad autónoma, para decidir sobre sus infraestructuras aeronáuticas y sobre las posibles medidas que se pueden adoptar para adaptarlas a sus propias necesidades.

También encontramos algún otro elemento que nos resulta preocupante. De hecho, hemos presentado una enmienda que tiene que ver con la privatización de las torres de control y la posible afección a la seguridad aérea. Infelizmente, esa enmienda no ha sido admitida, sí una transaccional que nos parece que es un pequeño avance porque se introduce la necesidad de realizar una evaluación sobre el funcionamiento de estas torres privatizadas y la realización de un informe cada tres años que, efectivamente, puede servir para tener más datos y para tomar decisiones en el futuro. Pero, en todo caso, nosotros partimos de una premisa, y es que, cuando se trata de garantizar la seguridad aérea, no se pueden escatimar recursos materiales y humanos, que es exactamente lo que hacen las empresas que acceden a la gestión privatizada de las torres de control. Por lo tanto, seguimos pensando que esto es un elemento clave y defendemos la reversión a la gestión pública de las torres de control privatizadas. En el caso de Galicia, de las tres de los tres aeropuertos, tenemos dos torres privatizadas, la de La Coruña y la de Vigo. Y en esa línea continuaremos trabajando. De hecho, hemos registrado una enmienda en ese sentido también en la ley de movilidad sostenible.

Además, la preocupación aumenta por la posibilidad de las torres de control digitales o remotas. En el mes de febrero, se anunció que continuaba adelante el proyecto de transformar en remota la torre de control de Vigo. Esto nos parece un paso más en ese camino de la privatización que pone claramente en riesgo la seguridad aérea. De hecho, el director de AENA ese mismo día anunció que no seguían adelante en el caso de la torre de control remota de Palma por considerar que se trataba de un experimento — palabras del propio director de AENA— y que no estaban los procedimientos todavía suficientemente maduros. De hecho, las experiencias que hay en Europa también van en esa dirección, en países como Alemania, donde los proyectos de convertir en remotas las torres de control fueron paralizados por las dudas en relación con la seguridad que esto podía ocasionar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 8

Por lo tanto, aquí tenemos una cuestión que para nosotros es central y que incluso nos genera dudas a la hora de si votar favorablemente a esta proposición de ley. En todo caso reservaremos la posición definitiva para el Pleno.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar este turno, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Buenos días, presidenta.

Respecto al trabajo y a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecer la labor de todos mis compañeros, sobre todo, la de mis compañeros ponentes; a José Marí Bosó, por su coordinación; en especial a mi portavoz, por su constante ayuda; a Celso Delgado, por su trabajo; a Daniel Albert, por su asesoramiento, y al resto de colectivos aéreos y asociaciones que han trabajado y han aportado propuestas en este proceso de tramitación.

El proyecto de ley enviado aquí por el Gobierno pretende modificar dos leyes vertebradoras del sector aéreo: la Ley sobre Navegación Aérea de 1960, una norma histórica, y la Ley de Seguridad Aérea de 2003. Es cierto que ya en 1999 el Grupo Popular, a través del portavoz de transportes don Andrés Ayala, subrayó la importancia de una actualización de esta normativa básica en el sector aéreo. Nosotros lo creemos así, porque el sector lo demanda, los operadores lo necesitan y Europa así lo marca. Señorías del Grupo Parlamentario Socialista, llevan ustedes siete años gobernando y está claro que su Ministerio de Transportes no es rápido para estas cuestiones y no se había percatado de que hace tiempo que estamos desactualizados ante los desafíos de un sector tan estratégico y dinámico como el sector aéreo en un contexto global. Esperamos que el Gobierno crea de verdad que este proyecto de ley es consecuencia de una necesidad real y no de algo para cubrir un expediente. En el Grupo Popular estamos de acuerdo en mejorar estos textos actuales, pero el texto presentado por el Gobierno a esta Cámara está, sin duda alguna, poco trabajado y es poco ambicioso respecto a las necesidades reales del sector, hay poca participación de este y no tiene planificación presupuestaria ni objetivos claros a futuro.

En relación con este proyecto de ley, el Grupo Popular ha presentado un paquete de enmiendas para enriquecer el texto legislativo y darle más seguridad jurídica. Por desglosar un poco el trabajo realizado, voy a hacer una breve referencia a las enmiendas presentadas. Dos de ellas se refieren a la descarbonización y a los incentivos fiscales específicos para la inversión en las tecnologías de descarbonización en el sector aéreo, aspecto en el que el Partido Popular lleva años incidiendo. Somos pioneros e insistimos aquí, porque no tiene sentido que se olvide este propósito en este texto, como ha hecho el Gobierno cuando lo ha traído a esta Cámara.

También hemos incidido en otro aspecto que creemos clave en el siglo XXI, y ciento veintiún años después del primer vuelo de la aviación moderna, por ello hemos presentado una enmienda muy necesaria relativa a la ciberseguridad, con el objetivo de dotar de la base legal necesaria para reforzarla después de que en junio de 2024 una caída informática global provocara daños en los sistemas de facturación e información al pasajero, lo que retrasó unos cuatrocientos vuelos y obligó a operar manualmente. En nuestra enmienda proponemos introducir expresamente la obligación de garantizar la seguridad cibernética en los servicios, en infraestructuras y en los sistemas de gestión, así como en los sistemas de recuperación de datos.

Por otro lado, hemos presentado una enmienda al artículo 51, transaccionada con el Grupo Parlamentario Socialista, que introduce que en las obras y actividades aeroportuarias se simplifique el trámite de solicitud urbanística, que se considerará favorable si no se emite en un mes por la entidad local.

Para finalizar, hemos presentado una enmienda transaccional para dar solución al problema de la deuda que mantiene el Gobierno actual con las aerolíneas por la bonificación de los billetes a los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que viene originada por la falta de presupuestos de los años 2024 y 2025. Nos hubiera gustado consensuar una transaccional, porque esta es una cuestión que afecta a miles de españoles. La cantidad propuesta por el Grupo Socialista no soluciona el problema y es una auténtica cortina de humo. Una cosa es generar deuda a futuro y otra es no cumplir las obligaciones legales del Estado por la incompetencia del Gobierno de presentar sus presupuestos. Por lo tanto, no junten ustedes churras con merinas. Nosotros creemos que una situación importante como es aprobar un crédito extraordinario a través de una ley debe hacerse para solucionar un problema y no para poner un parche, como pretenden ustedes, señorías del Grupo Socialista, con una cantidad que proponen de solo 319 millones de euros. Además, llevamos meses preguntándoles verbalmente y por escrito cuál ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 9

sido el importe generado por estas ayudas en todo 2024 y qué partidas se han pagado, pero no nos los dan. ¿Por qué no nos dan esas cifras? ¿Qué intentan ocultar? Se lo vuelvo a preguntar: ¿cuál es el gasto total en 2024 en este concepto? Porque puede darse la circunstancia de que cuando se apruebe esta ley y se habilite ese crédito para pagar la deuda de 2024 ya estemos muy avanzados en el año 2025 y esa deuda se haya vuelto a incrementar, y podemos volver a estar en el punto de partida. Si hay alguna intención verdadera de solucionar los impagos del Gobierno, ustedes, señorías del Grupo Socialista, no ponen nada de su parte. Por lo tanto, les interpelamos para que apoyen la propuesta del Grupo Popular para la concesión de un crédito extraordinario de 1200 millones de euros, que se destinará a cubrir íntegramente las obligaciones pendientes de 2024 del Gobierno con las aerolíneas y a garantizar la cobertura para el año 2025, en el que estamos. Nuestra transaccional responde a la necesidad de solucionar el problema causado por su Gobierno y, así, poder seguir apoyando la conectividad de estos territorios sustentada por la Constitución en el artículo 138, para que no se vea amenazada por impagos acumulados y previsiones presupuestarias insuficientes del Gobierno del PSOE.

Señorías de Grupo Socialista, creemos que todavía hay mucho que mejorar y cuestiones que resolver en el ámbito del sector aéreo de nuestro país, no solo en sus normas legislativas fundamentales, como la que hoy tratamos, sino también en otras cuestiones que dependen de su responsabilidad, como es el empeño del Gobierno en seguir con una pésima gestión de tasas aeroportuarias; la retirada por su causa de algunos operadores de aeropuertos regionales y la reducción de rutas; el torticero amago de la cesión a Marruecos del espacio aéreo del Sahara, que sería una traición a los intereses de España; la falta de apoyo a la producción y uso de combustibles sostenibles de aviación; su falta de inversión en infraestructuras aeroportuarias, que está afectando a la competitividad del sector, o el acuerdo firmado entre PSOE y SUMAR para eliminar vuelos domésticos con una duración inferior a dos horas y media. Por lo tanto, el Grupo Popular ha trabajado para presentar enmiendas que sí enriquecen este proyecto de ley, que deberían de ser tenidas en cuenta por su sensatez legislativa y porque aportan cuestiones para corregir carencias iniciales de este texto del Gobierno. Es una lástima que inicialmente no hayan sido apoyadas por el Grupo Socialista frente a lo que han hecho otros grupos, que sí las han aceptado. No obstante, mi grupo seguirá defendiendo la inclusión de estas enmiendas en pasos posteriores, en el Pleno de esta Cámara, posteriormente en el Senado y en su retorno al Congreso.

Señorías del Grupo Socialista, no se lidera la aviación desde un Consejo de Ministros o encerrados en Moncloa, con un Sánchez empeñado en resistir, que no gobierna, que no legisla y que no tiene presupuestos para hacerlo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Concluido el debate, paramos tres minutos para ordenar la votación. **(Pausa)**.

VOTACIÓN.

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos con las votaciones.

Votamos la enmienda del Grupo Mixto, transaccional número 24 a la enmienda número 2, en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

A continuación, pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

Se votarán conjuntamente la 26, la 28 y la 30.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 35.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos la enmienda número 31 del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 34.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

A continuación, votamos la enmienda transaccional número 13 a la enmienda 33 del Grupo Parlamentario Vasco.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 10

Se vota en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 3; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Votamos la enmienda número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 34; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

A continuación, pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Republicano. Quiero recordarles que ha retirado la enmienda número 16 y que se transacciona la número 17.

En primer lugar, votamos conjuntamente las enmiendas 12, 15, 18 y 23.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 33; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda transaccional 17 a la enmienda número 21, en los términos de la transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 3; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Como saben, del Grupo Parlamentario Socialista se ha retirado la enmienda número 59.

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

La señora **PRESIDENTA**: ¿Sí?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Falta la enmienda 25 del Grupo Republicano.

La señora **PRESIDENTA**: No tenemos ninguna enmienda 25.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, la teníamos aquí en el cuadro.

La señora **PRESIDENTA**: Teníamos los números 12, 15, 18 y 23.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Y la 25. **(Pausa)**.

No, perdón, estaba transaccionada con la transaccional número 1. Ya está, ha sido un lapsus. Perdón.

La señora **PRESIDENTA**: Solucionado. Muy bien, gracias.

Pasamos a la votación conjunta de las enmiendas 35, 42, 51 y 52 del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 18; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.

Terminamos con las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular. Se votarán de manera individual.

Comenzamos con la número 62.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

A continuación, votamos la enmienda transaccional a la enmienda 63.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Enmienda número 64.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 310

8 de abril de 2025

Pág. 11

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Por último, la enmienda número 65.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
A continuación, votamos el texto del informe.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado el informe.
Recuerden que tenemos Mesa y portavoces.
Los grupos parlamentarios que quieran mantener sus enmiendas tienen cuarenta y ocho horas para presentarlas en el registro.
Sin más dilación, se levanta la sesión.
Gracias.

Eran las doce y veintitrés minutos del mediodía.

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.