



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

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 533

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 23

celebrada el martes 14 de abril de 2026

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo (Núñez Quintanilla), para informar de las ayudas a la movilidad aérea y marítima en los territorios extrapeninsulares. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000835)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez y treinta y seis minutos de la mañana.

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO (NÚÑEZ QUINTANILLA), PARA INFORMAR DE LAS AYUDAS A LA MOVILIDAD AÉREA Y MARÍTIMA EN LOS TERRITORIOS EXTRAPENINSULARES. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000835).

La señora **PRESIDENTA**: Buenos días a todos y a todas.

Comenzamos la sesión de la Comisión de Transportes cuyo único punto del orden del día es la comparecencia del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo para informar de las ayudas a la movilidad aérea y marítima en los territorios extrapeninsulares, a petición del propio Gobierno.

Como bien saben, por acuerdo de Mesa y portavoces, el debate se desarrollará de la siguiente manera: primero intervendrá el compareciente sin límite de tiempo y, a continuación, por un tiempo de ocho minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios de menor a mayor. Contestará el compareciente y, si fuera necesario, se abrirá un segundo turno de intervenciones por un máximo de tres minutos, que serán contestadas en la última intervención del secretario general.

Damos la bienvenida de nuevo a su casa a don Benito Núñez Quintanilla, a quien agradecemos, como siempre, su presencia en esta comisión.

Tiene la palabra.

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

Quiero dar las gracias a los miembros de la Comisión de Transportes por dedicarme hoy parte de su tiempo para poder darles cuenta de la actividad de la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, principalmente a lo largo del año 2025.

He preparado una presentación y, antes de entrar en los números concretos, quería hacer un breve repaso de la actividad y del contexto de esta en relación con nuestras competencias. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Como saben, de la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo dependen tanto la Dirección General de Aviación Civil como la Dirección General de la Marina Mercante, que son los órganos encargados de la gestión de los modos de transporte correspondientes y que, como no se le escapa a ningún miembro de esta comisión, tienen una especial incidencia en la actividad económica y en la conectividad de los territorios españoles no peninsulares —Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla—. Por darles un poco de contexto y hablando de cifras, quería mostrarles el cierre del ejercicio 2025 en lo que tiene que ver con el tráfico aéreo. En 2025 hemos tenido, de nuevo, un récord histórico de pasajeros en nuestros aeropuertos, con 321 millones de pasajeros y un crecimiento cercano al 4%. España continúa como quinto país del mundo con mayor tráfico aéreo y el primero de Europa en cifras de pasajeros en nuestros aeropuertos, pero las previsiones de Eurocontrol son que el año que viene España supere al Reino Unido también en el número de vuelos controlados en espacios bajo soberanía española, al contrario —si me permiten que lo diga— que varios de nuestros vecinos europeos, que todavía están tratando de consolidar sus cifras anteriores a la pandemia. Alemania está ahí ahí, Francia acaba de superarlo y el Reino Unido está en números similares. De este conjunto de cifras me gustaría destacar el número total de pasajeros que tienen origen o destino en un aeropuerto español con destino España —es decir, vuelos domésticos—, que el año pasado alcanzó casi los 98 millones de pasajeros, 97 677 000.

En lo que tiene que ver con el tráfico marítimo, de nuevo, y sin un crecimiento tan elevado como el tráfico aéreo, tenemos un ejercicio de 2025 un tanto diferente, sobre todo porque estaba más influenciado por la inestabilidad geopolítica global. El año pasado, y derivado de la crisis del cierre del mar Rojo y el canal de Suez, hemos seguido teniendo cifras de tráfico muy elevadas en los puertos de transbordo internacional de contenedores en la fachada mediterránea española, especialmente Algeciras, Valencia y Barcelona, y el resto de las partidas de carga, en general, ha mantenido un comportamiento plano respecto al año anterior. Lo que sí me gustaría destacar, porque tiene una especial incidencia respecto de la movilidad, es lo relativo al número de pasajeros en nuestros puertos. Frente a esa tónica plana o de crecimiento casi plano en el conjunto de las mercancías, tanto el número de pasajeros en cruceros como el de pasajeros en régimen de transporte —pasajeros que se mueven en ferri, principalmente— ha tenido un crecimiento sustancial, más de cuatrocientos mil pasajeros, un 1,4% en el régimen de transporte y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 3

un 9,8% en el número de pasajeros en régimen de crucero. Esto, sobre todo, se lo cuento por la influencia de estos dos modos de transporte en la movilidad de los ciudadanos españoles.

Quería destacar una *rara avis* que tenemos en la Secretaría General de Transportes, en el ministerio, que es la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Como saben, presta el servicio de búsqueda, rescate y lucha contra la contaminación en las áreas de responsabilidad marítima española. En cuanto a su actividad, si bien no ha cesado en ningún momento, sí es cierto que el año pasado hemos tenido cierta disminución en algunas de las cifras que veníamos contemplando en ejercicios anteriores; en concreto, en las operaciones relacionadas con la inmigración irregular, donde hemos tenido un descenso del 30%. Si unimos esto al conjunto de operaciones que tienen que ver con rescate dentro de nuestra zona SAR española y que ha tenido un descenso del 42%, supone un alivio para una estructura como la de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que ha visto en los últimos años una elevada demanda de sus servicios.

Quería hacer un breve repaso de la actividad de la secretaría general, pero como no me quiero extender demasiado, solo me gustaría destacar un par de cuestiones. Les he comentado las cifras relativas tanto al transporte aéreo como marítimo en el ejercicio del 2025, pero querría destacar dos actuaciones concretas que tienen que ver con estas áreas de actividad y con la presencia de España en organismos internacionales del ámbito de Naciones Unidas que están encargados, por su propia naturaleza técnica, de la gestión de las cuestiones relacionadas con la aviación civil internacional y con el transporte marítimo internacional. El año pasado se celebró la 42.^a Asamblea de la Organización Internacional de Aviación Civil y España ha vuelto a ser reelegida como parte del consejo de la organización internacional. Ha conseguido, además, el mayor apoyo de la historia de las elecciones en este órgano, que con 166 votos es el primero, por apoyo, de todos los Estados europeos en esta organización.

Asimismo, tuvo lugar la 34.^a Asamblea de la Organización Marítima Internacional, que, al igual que la Organización Internacional de Aviación Civil, es el órgano técnico de Naciones Unidas encargado de las cuestiones del transporte aéreo —la Organización Marítima Internacional es su equivalente en el ámbito marítimo—. España ha vuelto a ser reelegida como miembro del Consejo en el Grupo B, y tengo que decirles que con el mayor apoyo de todos los países que presentaron candidatura. Además, hemos conseguido la reelección de un español como presidente de este órgano, del consejo de la organización, para los próximos dos años. Esto no atiende a un mérito especial de la secretaría general, sino a la importancia que tanto nuestra actividad marítima como aérea tienen en el conjunto de las instituciones internacionales encargadas de velar por el buen funcionamiento de estos dos modos de transporte.

Sin más, aunque hay aquí más documentación relativa a la actividad del año pasado, quería comentar el objeto principal de mi comparecencia hoy aquí, que es todo lo que tiene que ver con las bonificaciones al transporte aéreo, marítimo y de mercancías. Estas, como no puede ser de otra manera, tienen como finalidad principal la actividad con origen en los archipiélagos balear y canario y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

El programa de bonificaciones a ciudadanos residentes en territorios no peninsulares en el año 2025 ha vuelto a dar cifras récord de liquidaciones y nos acercamos a la cuantía de 1700 millones de euros en un solo ejercicio; exactamente han sido 1667,4 millones. De ellos, casi 320 fueron destinados a pagar subvenciones pendientes del ejercicio 2024 mediante la disposición que habilitaba esta posibilidad tras la aprobación de las modificaciones de la Ley de Navegación Aérea y de la Ley de Seguridad Aérea. El resto, unos 1330 millones de euros, corresponden a liquidaciones del ejercicio 2025.

Han de tener presentes dos cuestiones cuando hablamos de liquidaciones. En primer lugar, las liquidaciones que presentan las compañías aéreas no tienen por qué tener una correlación exacta con los viajes que han realizado estos ciudadanos a lo largo del ejercicio. Las compañías aéreas tienen el plazo de un mes para presentar las liquidaciones correspondientes al mes vencido. Una vez presentadas, se establece un proceso de revisión de las liquidaciones que se entregan para comprobar que, efectivamente, esos billetes corresponden con ciudadanos que tienen derecho a esta bonificación. Si se detecta algún tipo de anomalía o hay alguna discrepancia en los datos presentados, se devuelven a la compañía con las correspondientes anotaciones aquellos billetes que presentan algún tipo de discrepancia respecto del derecho a cobro de esta bonificación. A continuación, la compañía inicia la conformidad con respecto a esa liquidación de la Administración o presenta los documentos acreditativos de que esas liquidaciones se corresponden efectivamente con ciudadanos residentes que tienen derecho a la bonificación pertinente en la fecha de realización del viaje. Lo digo porque el proceso no solo depende de la rapidez con la que el ministerio gestione o tramite estas liquidaciones, sino que interviene también la premura de la compañía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 4

aérea a la hora de dar respuesta a las posibles observaciones o discrepancias que el ministerio presente a sus liquidaciones.

Además, he de decirles que cada compañía aérea tiene un perfil distinto. No todas son igual de raudas en la respuesta a estas contrapropuestas de liquidaciones —podríamos decir— ni se muestran conformes con la misma facilidad con las discrepancias que el ministerio presenta. Ello hace que ni el número de solicitudes ni de pasajeros se corresponda con los que efectivamente han viajado a lo largo de ese año; pero es que tampoco tiene que corresponderse con un periodo concreto de liquidaciones para cada compañía. ¿A qué me refiero? A que si una compañía presenta la liquidación del mes de octubre, nosotros le remitimos en noviembre el listado con las discrepancias que hemos detectado y la compañía admite esas discrepancias directamente y acepta nuestra propuesta de liquidación con el descuento correspondiente, si eso sucede así es mucho más rápido que si esa compañía, con la misma presentación, después del mes de octubre y con nuestras discrepancias entra en un proceso de verificación que se extiende y llega hasta enero o febrero. Por eso les decía que ni todas las liquidaciones corresponden a pasajeros que hayan volado en el ejercicio, ni son exactamente las mismas para todas las compañías.

Dicho esto, a esta cuantía de casi 1700 millones de euros hay que sumar una mucho más pequeña, que es la de los 5 millones de euros que corresponde a las bonificaciones al transporte aéreo para familias numerosas. En el caso del transporte marítimo, igualmente se ha alcanzado en el año 2025 un récord histórico en el abono de bonificaciones, con 290 millones de euros, a los que hay que añadir adicionalmente 14 millones para bonificar el transporte marítimo de familias numerosas. En el transporte marítimo, al contrario que en el transporte aéreo, las liquidaciones no se realizan por periodos mensuales, sino trimestrales. Eso hace que, a lo largo del ejercicio, se liquiden generalmente el último trimestre del ejercicio anterior —en 2025 sería el trimestre correspondiente a los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2024— y los tres primeros trimestres del año 2025. En un proceso similar al que se sigue con la parte aérea, si las liquidaciones son correctas, nuestra propuesta —o nuestra respuesta a sus bonificaciones con las discrepancias detectadas— es aceptada de manera rauda y se procede al pago. Si no, también se puede dilatar. Por eso, en el caso del transporte marítimo, se vuelve a dar esa discrepancia entre el número de pasajeros que efectivamente han realizado su viaje en el ejercicio natural y, de nuevo, una discrepancia respecto de las liquidaciones entre compañías.

Por último, y este es un asunto que quizá no recibe demasiada atención más allá del foco de las islas Canarias, tenemos asignada la gestión del programa de bonificaciones al transporte de mercancías. De nuevo, 2025 ha sido un año récord en la liquidación del transporte de mercancías, principalmente por vía marítima; aunque también se compensa el transporte por vía aérea, la principal vía es la marítima. El grueso inmensísimo de estas bonificaciones va destinado al mercado canario, a productos canarios a los que se compensa el sobrecoste de su transporte a la península. El objeto de estas bonificaciones, como saben, es permitir que aquellas empresas que producen en el archipiélago canario, balear, Ceuta o Melilla entren en competencia en condiciones de igualdad en el mercado español, sin tener que asumir por su parte el sobrecoste del transporte de sus bienes desde el archipiélago a la península. Es por eso por lo que, entre otras cuestiones, el grueso de estas bonificaciones se da en la parte del transporte de mercancías.

En suma, en el año 2025 se han abonado cerca de 2100 millones de euros para bonificación al transporte aéreo, marítimo y de mercancías. De estos 2100 millones, 1780 corresponden básicamente al ejercicio 2025 y 319 al de 2024. Si se fijan en la evolución, ya les he dicho antes que las liquidaciones de 2025 eran todas máximos históricos, pero es que, salvo el bache correspondiente a 2020-2021 por efecto de la crisis del COVID, el importe de estas cuantías no ha hecho más que subir. Si se fijan en el gráfico de la derecha, verán que no solo se está incrementando el importe, sino también el número de viajes bonificados. Esto nos da una idea del apetito por el transporte y la movilidad en los territorios no peninsulares.

Lo cierto es que es realmente llamativo ese incremento del 33% en el conjunto de billetes aéreos y marítimos bonificados. Crecer a un ritmo del 33% en este tipo de partidas es verdaderamente llamativo, la verdad. Uno no suele esperar estas cuantías. Les recuerdo la cifra récord de incremento de viajeros en nuestros aeropuertos en el año 2025 —y no solo récord de crecimiento—, que era de un 4%. Frente a un crecimiento general del número de pasajeros del 4%, el incremento del número de pasajeros bonificados es del 33%, lo que es realmente significativo.

Y, para que tengan una idea del esfuerzo presupuestario que esto ha supuesto, entre 2017 y 2025 —es verdad que en medio ha habido una modificación del importe máximo bonificable, que ha pasado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 5

del 50 al 75 %, en junio del año 2018—, el importe total de las ayudas al transporte se ha multiplicado por 3,68, que no está mal, casi cuatro veces el importe original que teníamos hace menos de diez años. Si echan un vistazo al de mercancías, verán que es significativamente llamativo el crecimiento que hemos tenido, porque estamos a punto de prácticamente doblar el importe respecto del año 2021. Respecto al 2017, se multiplica por casi tres. Y esto se debe básicamente a dos efectos. El primero es una mayor actividad económica y una mayor demanda o apetito por estas bonificaciones por parte de los exportadores de productos, principalmente canarios. Además —y esto es una presunción mía—, creo que han recibido con especial agrado la posibilidad de adelantar el 50 % del importe de la ayuda respecto del año anterior, de manera que el coste financiero que ellos soportan respecto del gasto de transporte a la península es mucho menor, es solo del 50 %.

Junto a eso, además, lo que hemos hecho es analizar, junto a la Abogacía del Estado, qué conjuntos de partidas tienen cabida en la normativa actual y cuáles podían incluirse. Les hablo, por ejemplo, de los costes derivados de la logística de contenedores refrigerados o de los costes administrativos derivados del transporte, que ya se han incluido en las convocatorias. Ello ha hecho que no solo se incremente el número de mercancías bonificadas, sino también su importe total. Es verdad que todavía hay algunos aspectos que no están contemplados, como los costes administrativos aduaneros o los derivados del muestreo en puntos de inspección fronteriza. Esto solo tiene incidencia en Canarias, pero, al ser territorio no Schengen a efectos fiscales, sí tienen que pasar este tipo de controles y, por lo tanto, necesitan de vez en cuando entrar en ese muestreo. Recientemente, se han publicado las convocatorias para Ceuta y Melilla. El importe que tenemos ahora mismo de liquidación de estos dos territorios es muy muy pequeño y la demanda de bonificaciones no ha alcanzado ni siquiera el cuarto de millón de euros en ninguno de los dos casos.

Junto a esto, y antes de finalizar y darles la oportunidad de preguntar lo que estimen conveniente, quería mencionar mínimamente otro aspecto que no siempre tiene la misma atención mediática que las bonificaciones al transporte de los residentes, pero que también tiene mucha incidencia en la movilidad. Como saben, el ministerio gestiona las obligaciones de servicio público entre los territorios insulares y entre los territorios insulares y la península. Dentro del conjunto de obligaciones de servicio público, en este cuadro que pueden ver ustedes atrás vienen destacadas las que son sin compensación para el operador, que son principalmente las interinsulares, salvo aquellas que tienen que ver con La Gomera; las que tienen compensación y son competencia estatal, realizadas con cargo al presupuesto del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que son las que conectan Melilla con Granada, Almería y Sevilla, y La Gomera con Tenerife Norte y Gran Canaria, y la que conecta Menorca con Madrid. El resto de OSP con compensación económica son competencia de las Administraciones autonómicas. Recientemente, de hecho, hemos tenido una modificación en la línea entre Menorca y Madrid.

Por otra parte, tenemos los contratos de líneas de navegación de interés público. Es una denominación específica del ámbito marítimo, pero no es otra cosa que una obligación de servicio público con contraprestación económica para el prestatario. Actualmente existen estos contratos entre la ciudad de Melilla y los puertos de Málaga, Motril y Almería; entre los puertos de Algeciras y Ceuta, y entre el puerto de Cádiz y el archipiélago canario. Es una herramienta de complementariedad de la oferta privada de servicios de transporte marítimo en los archipiélagos, principalmente en dos aspectos: en el coste del servicio, es decir, del billete que paga el usuario, y en la calidad de este. Muchas veces, se nos demandan unas frecuencias o un tipo de buques con unos condicionantes que no cumplen los operadores privados y a esto atiende la existencia de estos contratos de navegación de interés público.

Si no les parece mal, si a la presidenta le parece bien, luego les suministraría los datos para que los señores integrantes de la comisión tengan el conjunto histórico de liquidaciones de las distintas partidas, para que dispongan de ellos y no tengan que tomar notas. Me gustaría —si no le parece mal a la Presidencia— finalizar la intervención y proceder al escrutinio que corresponda.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Gracias, secretario general.

Tienen la palabra, por un tiempo de ocho minutos, los portavoces de los grupos parlamentarios.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? (**Pausa**). No hay nadie.

¿Por el Grupo Parlamentario Vasco? (**Pausa**). Tampoco.

¿Grupo Euskal Herria Bildu? (**Pausa**).

¿Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, señor Gavin i Valls? (**Denegación**).

Por el Grupo Plurinacional SUMAR, ¿señor Vidal? (**Asentimiento**). Tiene la palabra por ocho minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 6

El señor **VIDAL MATAS**: Gracias, presidenta.

Bienvenido, secretario.

Compartim dos objectius claus per combatir la insularitat. És garantir la connectivitat. És a dir, els ciutadans de les Illes Balears han de tenir garantida la connectivitat. I a més, ho han de tenir amb un preu accessible, a un preu que els hi permeti viatjar d'una manera econòmica i posar-lo amb igual de condicions que els ciutadans que vivim a l'Estat. Per això, l'objectiu de totes aquestes bonificacions i de tota la política de transports i connectivitat. Si em permet li aniré fent per punts un parell d'intervencions.

Primera reflexió: vostè ha apuntat les dades d'AENA, com a positives, el gran increment ha presentat un 4% més de passatgers. Entendrà que les Illes Balears encapçalem aquest creixement. De l'aeroport de Palma, ara mateix, es troba en una reconversió més que quasi cap a un centre comercial que no cap un aeroport amb un increment evidentment desbocat. El que fa és dinamitar tota la política de planificació que es pugui fer des de les Illes Balears. Arran d'aquest fet, s'ha impulsat per part del meu grup una llei per la congestió de l'aeroport i la creació d'una entitat aeroportuària de les Illes Balears. I em voldria conèixer la seva opinió. Ja està en dictamen aquesta llei al Parlament de les Illes Balears i s'ha arribat a un acord amb els diferents grups perquè la comissió de seguiment del transport aeri pugui marcar el límit. És a dir, el que ens preocupa la capacitat de càrrega de les Illes Balears perquè veiem que s'ha sobrepassat perquè aquesta connectivitat. Per tant, li voldria demanar què en pensa vostè i també altres processos semblants que s'estan donant al País Basc o Catalunya.

Per respecte a les bonificacions, coincidiré amb vostè que és un instrument que ha vingut amb un creixement important i amb una preocupació. Som conscients del cost que vostè avui s'ha esforçat a transmetre que l'Estat s'està esforçant molt, que és un cost que va amb un increment desbocat. Però aquí nosaltres creiem que la responsabilitat... vostè ha dit que hi ha un increment d'usuaris de bitllets d'un 33%. A mi em preocupa el guany empresarial, és a dir, que l'oferta que rebem els residents de les Illes Balears siguin aquells bitllets més cars. És aquí on jo posaria l'accent. Que la bonificació del 75% que s'està produint ara mateix, el màxim beneficiats, no siguin els ciutadans, que siguin les aerolínies que siguin les empreses de transport. I és aquí on hem de posar l'accent de control. No hem de qüestionar que si els residents tenen dret o no a aquest fet, hem de qüestionar el mal ús o la ineficiència i com ho podem millorar per garantir-ne el futur. Evidentment, aquest ritme de creixement no es pot poden aguantar, hem de veure com podem fer que sigui més eficient.

Respecte al transport marítim, vostè ha donat unes dades. També li transmetré una reclamació. Evidentment, el transport entre illes, el transport marítim, la bonificació del 75% és cofinançada pel Govern de les Illes Balears, amb una reivindicació, evidentment, que sigui assumida per part de l'Estat. I m'ha sorprès les dades de les ajudes al transport de mercaderies. Vostè ha parlat molt de les Illes Canàries i he vist que les xifres de les Illes Balears és un cas, però evidentment no estan funcionant igual. Algun problema hi ha amb el que se'ns transmet habitualment, és que el tipus de convocatòries fa que, com que finalitzin a final d'any, es sap el resultat, això no repercuteix en els costos de flotes i, per tant, les ajudes de mínims com a topall, i el fet de no saber quan ajuda a celebrar fa que potser no reclamin tant aquestes ajudes.

Per tant, aquí també m'agradaria conèixer la seva opinió i veure com ho podem millorar. Evidentment, provinent de les Illes Balears, li he dit que la connectivitat, i no el sorprendrà, que com sempre, quan vàrem posar l'acord de governabilitat, li demani per l'OSP de Menorca a Barcelona, ja sé que vostè ha manifestat en reunions, que li he d'agrair, l'atenció rebuda per part seva en reiterades ocasions que no havia estat possible aquesta OSP, però m'agradaria plantejar, és a dir, què podem fer si no podem fer aquesta OSP perquè tinga aquesta connectivitat amb Barcelona, ja que a Menorca, evidentment, té una connexió especial amb la ciutat de Barcelona. I en un context com el que tenim ara mateix, que el querosè pot ser un element limitador per a les companyies aèries, estem veient que a altres països ja es veuen afectats, que s'estan reduint vols. No és el cas de l'Estat espanyol, però si fos així, m'agradaria saber si tenen previst algun tipus de prioritat, si es donarà prioritat a la connectivitat entre illes i la connectivitat dels territoris extra peninsulars amb la península, o com si no es té previst ara mateix cap situació de crisi per part seva. Crec que ara mateix és un missatge de tranquil·litat entre els actors econòmics de les Illes Balears, com a ciutadans que és important transmetre.

Anant finalitzant, també AENA està en beneficis. AENA ha estat uns resultats espectaculars, però ara ens transmeten els treballadors i sobretot, és important en aquests territoris peninsulars, en aquests aeroports, com el de Menorca, com el d'Eivissa, com el de les Illes Canàries, que tinguin el personal suficient. Ja sé que vostè no és el responsable de personal, però permeti'm que li transmetria aquesta preocupació per la manca de personal a molts de llocs, que dificulten el servei i que generen una tensió

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 7

més greu al personal i també que es donen situacions que no poden ser admissibles. Ara mateix, la situació d'obres de l'aeroport de Palma, el personal està sotmès a unes obres, a una pressió de feina exagerada, amb unes condicions de riscos laborals que no són admissibles i ho estan plantejant en reivindicacions sindicals. També ho estem plantejant en què s'apliqui un coeficient de reducció a l'hora de poder-se jubilar anticipadament. Crec que ens hem de preocupar. Ja sé que vostè no és el gestor d'AENA, però vostè és el màxim responsable polític del ministeri que ha de transmetre aquesta preocupació per als treballadors. Sí, ho tenim envers els treballadors públics, també ho hem de tenir cap als treballadors que fan feina indirectament per l'administració.

Anant finalitzant, evidentment, també no els sorprendrà en tema d'infraestructures, ja li he dit que ens preocupa la conversió del nostre aeroport més en un centre comercial, on la mobilitat cada dia és més difícil. Avui dematí per arribar fins a l'avió, he tingut el plaer de fer una gran excursió per un centre comercial en lloc de desplaçar-me de forma àgil. Però ens preocupa que s'estan destinant molts diners en aquest tipus d'inversions i poc, com vostè ja li vaig transmetre al seu moment, a la torre de control al nou centre. M'agradaria saber el nou centre de control de Son Bonet com es troba. Un poc, li volia transmetre aquesta idea d'aterrar que els territoris insulars necessitem d'aquesta connectivitat. Necessitem d'aquesta visió no centralista i, si em permet, a títol anecdòtic, està bé que AENA es preocupi de la cultura. No criticaré que AENA doni un premi literari. Em pareix fantàstic. El que demostra la seva visió centralista és que sols ho fa en castellà i no ho fa en català, en basc, gallec on també AENA està traient beneficis. Si ens posam a ser exquisits, l'aeroport del Prat i l'aeroport de Palma probablement són qui hauran finançat aquest premi i no hi cap premi en llengua catalana. Permetin l'apunt per finalitzar.

Agrair-li l'atenció rebuda sempre per part de vostè i la seva disponibilitat, sempre a parlar dels temes de les Illes Balears.

Moltes gràcies.

Tenemos claro y compartimos dos objetivos clave para combatir la insularidad. Uno es mejorar la conectividad en las Islas Baleares y, dos, hacerlo con un precio que sea asequible, que les permita viajar de forma económica, en las mismas condiciones que los otros ciudadanos. Por eso esas bonificaciones y una política de transportes. Voy a ir punto por punto en las intervenciones.

Usted ha apuntado en los datos de AENA datos muy positivos de incremento. Entenderá que en las Islas Baleares tenemos crecimiento en el aeropuerto de Palma. Casi casi es un centro comercial, no parece un aeropuerto y evidentemente está desbocado. Lo que hace es dinamitar toda la política de planificación que se puede hacer desde las Islas Baleares. Se ha impulsado por parte de mi grupo una ley de gestión del aeropuerto, la entidad aeroportuaria en las Islas Baleares, y a mí me gustaría conocer su opinión. Ya está en dictamen esta ley en el Parlamento de las Islas Baleares y se ha llegado a un acuerdo por parte de diferentes grupos. La comisión de seguimiento del transporte aéreo quiere marcar esa línea relativa a nuestra preocupación por la carga de las Islas Baleares. Por eso querría pedirle su opinión y saber qué es lo que piensa. Y lo mismo en el País Vasco o en Cataluña. Es vital que tengamos en cuenta ese instrumento que tiene un crecimiento importante.

Por otra parte, quería expresar una preocupación y es que somos conscientes de lo que está pasando. Usted ha dicho que el Estado se está esforzando mucho con un coste que va en un incremento desbocado y ha dicho que es un incremento de usuarios, de billetes. A mí lo que me preocupa es el daño empresarial. La oferta que recibimos los residentes de las Islas Baleares son viajes más caros, y ahí es donde yo pondría el acento, en el hecho de que de la bonificación del 50% que se está aplicando ahora, los máximos beneficiados no sean los ciudadanos, sino las aerolíneas. Eso es lo que me preocupa y aquí es donde tenemos que poner el acento de control. No tenemos que cuestionar si los residentes tienen derecho o no, tenemos que cuestionar el mal uso, la ineficiencia y ver cómo podemos mejorar. Evidentemente, con esos ritmos de crecimiento no podemos aguantar las cosas y tenemos que ver cómo podemos hacer que sea más viable.

Con respecto al transporte marítimo, usted ha dado unos datos —le transmitiré una reclamación del transporte entre las islas con la bonificación cofinanciada en el Parlament de las Islas Baleares, que obviamente es algo que tiene que ser asumido por parte del Estado— y me han sorprendido especialmente los datos del transporte de mercancías. Ha hablado usted mucho de las islas Canarias y he visto que, en el caso de las Islas Baleares, evidentemente, no están funcionando igual las cosas. Algún problema habrá y probablemente es que el tipo de convocatorias hacen que, como finalizan a final de año, se sabe el resultado y eso no hace que se reduzcan los costes de los ferris. Si tenemos, por ejemplo, mínimos como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 8

tope, eso hace que quizás no reclamen tanto estas ayudas. Por eso quisiera saber su opinión y ver cómo podemos mejorar las cosas. Evidentemente, viniendo de las Islas Baleares, no le sorprenderá que la conectividad sea un problema. Por ello, le pido esa conexión con Barcelona y Mallorca.

Le agradezco la atención recibida por parte de usted. Han explicado que no ha sido posible esta OSP y quisiera saber qué se puede hacer. Si no se puede hacer esta OSP, ¿cómo se puede garantizar la conectividad con Barcelona y Menorca?, ¿con una conexión especial con la ciudad de Barcelona? En un contexto como el que tenemos ahora, donde el queroseno puede ser un elemento limitador para las compañías aéreas, vemos que ya se están viendo afectados muchos vuelos, que se están reduciendo, no es el caso del Estado español. Pero si fuera así, quisiera saber si han previsto algún tipo de medida: si se mejorará la conectividad entre las islas, la conectividad de los territorios extrapeninsulares con la península. Y, si aún no se ha previsto una solución de crisis por parte de ustedes, nosotros, como ciudadanos de las Islas Baleares, creemos que esto es muy importante.

AENA tiene beneficios, tiene unos resultados espectaculares, pero nos transmiten los trabajadores que no tienen personal suficiente, y eso es muy importante en esos territorios insulares, en aeropuertos como el de Menorca, el de Ibiza y los de las Islas Canarias. Ya sé que usted no es el responsable del personal —ya lo sé—, es para que usted transmita esa preocupación que tenemos por la falta de personal en muchos lugares, que genera una atención peor al personal y que se dan situaciones que no son admisibles. Ahora mismo, por la situación de obras en el aeropuerto de Palma, el personal está sometido a una presión de trabajo exagerada y trabaja en unas condiciones que no son admisibles. Por ello están haciendo reivindicaciones sindicales para que se aplique un coeficiente de reducción para intentar medir todo esto anticipadamente. Ya sé que usted no es el gestor de AENA, pero es el máximo responsable en el ministerio y puede transmitir esta preocupación de los trabajadores. Si tenemos trabajadores públicos, tenemos que cuidar también a esos trabajadores que tienen un trabajo indirecto para la Administración.

Para finalizar —no le sorprenderá— en cuestión de infraestructuras ya le he dicho que nos preocupa la conversión de nuestro aeropuerto en una sede comercial, con una movilidad que cada día es más complicada. Cuando he llegado al avión esta mañana he tenido el placer de hacer una gran excursión por todo el centro comercial, pero nos preocupa que se está destinando muchísimo dinero a este tipo de inversiones y poco dinero —como usted ha mencionado en su momento— a la torre de control, al nuevo centro de control. Me gustaría saber qué es lo que pasa con ese centro. Quisiera transmitirle esta idea de que en esos territorios insulares necesitamos esa conectividad, esa visión no centralista. Si me lo permite, a título anecdótico, está bien que AENA se preocupe de la cultura, no voy a criticar que AENA dé un premio literario, me parece fantástico. Lo que demuestra que es centralista es que solo lo hace en castellano y no en catalán, en vasco o en gallego, unos territorios donde AENA también está obteniendo beneficios. Si queremos ser exquisitos, el aeropuerto de El Prat y el de Palma probablemente son los que han financiado ese premio, que no se ha hecho en lengua catalana. Permítame ese apunte para concluir.

Quisiera darle las gracias por la atención que siempre recibimos por su parte y por su disponibilidad para hablar de los temas de las Islas Baleares.

Muchas gracias. (Aplausos).

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

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Rodríguez Almeida.

El señor **RODRÍGUEZ ALMEIDA**: Muchas gracias, señora presidente.

Señor secretario general, muchas gracias por su intervención.

Le voy a trasladar las preocupaciones que este diputado canario de VOX tiene y sufre también en el ámbito del transporte tanto marítimo como aéreo, y que preocupan, por supuesto, no solo a todos los canarios, sino también a todos los residentes en territorios extrapeninsulares: Baleares, Ceuta y Melilla.

Empiezo, señor secretario general, por el tercer documento de regulación aeroportuaria, el DORA III, que entiendo que ya está finalizándose porque después del verano la Dirección General de Aviación Civil tendrá que enviar al Gobierno qué tarifas aeroportuarias quedan fijadas en ese documento final. La propuesta de AENA de esa subida anual del 3,8% hasta 2031 nos preocupa, especialmente en aquellos destinos o puntos de conexión con la península en donde no hay una alternativa viable. Me refiero sobre todo al transporte de pasajeros con Canarias porque, por su lejanía, no hay otra alternativa. Nos parece que ese dato objetivo, esa realidad que marca muchos aspectos de la relación administrativa —como pueda ser, en el ámbito de la Unión Europea, la declaración de regiones ultraperiféricas— no se está teniendo en cuenta en esa propuesta tarifaria de AENA. Me gustaría, señor secretario general, conocer su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 9

opinión al respecto. Nosotros lo tenemos muy claro, nos parece un auténtico disparate que va en contra de la cohesión territorial de España, especialmente con el territorio del archipiélago canario, por su lejanía.

Ha hecho usted referencia al sobrecoste del traslado, del transporte de los productos canarios hacia la península y las desventajas competitivas que sufren los canarios al respecto. En ese sentido, nada que oponer y le felicito por esa preocupación. Pero la realidad es que el problema principal es el sobrecoste que tienen hacia Canarias. Hay una serie de medidas articuladas, pero quiero poner el acento, señor secretario general, en que son claramente insuficientes, y esto no es una opinión subjetiva, sino que me remito a la realidad de datos macroeconómicos, como puede ser que Canarias tiene la cesta de la compra más cara, y esto es especialmente gravoso para los habitantes de Canarias, teniendo en cuenta que tienen una renta per cápita de las más bajas de todo el territorio nacional.

Ha hecho referencia también a la realidad del territorio no Schengen, de los trámites adicionales. Yo quiero llamar la atención sobre la AIEM, que tiene un efecto perverso precisamente en el encarecimiento de un bien de primera necesidad como son los alimentos de la cesta de la compra, porque lo que hace es encarecerlos y es una de las razones por las que Canarias tiene la cesta de la compra más cara de toda España. Es un arbitrio, un tributo que tanto el Partido Popular como el PSOE y Coalición Canaria defienden a capa y espada —solo se pronuncian sobre alguna actualización o modificación— y VOX es el único partido que entiende que debe ser suprimido, especialmente mientras tengamos esta situación de encarecimiento de los precios que llegan a Canarias. Me gustaría, señor secretario general, saber su opinión al respecto y si tienen alguna medida prevista para paliar ese efecto, que por supuesto se agrava especialmente con el efecto de la doble insularidad. No sé si desde la secretaría general tienen sensibilidad a este aspecto, el encarecimiento de trasladar a las islas no capitalinas —es decir, a los puertos que no han sido de entrada— ese doble coste, ese sobrecoste, que se agrava porque dentro del territorio archipelágico canario las islas no capitalinas tienen unas rentas per cápita todavía más bajas. Por tanto, la situación es especialmente grave y se ceba con los más vulnerables.

Señor secretario general, usted no ha hecho ninguna referencia respecto de la pérdida de competitividad de los puertos españoles. Ya sabe que desde la entrada en vigor del régimen de comercio de emisiones en los puertos europeos —en enero de 2024—, los puertos europeos han perdido competitividad respecto a puertos vecinos. Es el caso del Tánger Med, que se ha convertido en el epicentro logístico para conectar Europa, África y Asia precisamente porque está libre del cumplimiento de la compra de derechos de emisión de carbono de la Unión Europea, que sí afecta a quienes operan en nuestros puertos. Esto es competencia desleal y es una gran preocupación también para puertos españoles en estos territorios extrapeninsulares. Me gustaría saber si hay algún tipo de preocupación o sensibilidad por parte de la secretaría general y si van a adoptar alguna medida al respecto.

Con respecto a la falta de policías en los aeropuertos, especialmente con algo tan planificado y previsible como era el Brexit, precisamente dos de esos territorios extrapeninsulares —Baleares y Canarias— reciben una gran cantidad de turismo de origen británico y, señor secretario general, creo que no hemos estado a la altura. Eso ha afectado a una actividad económica fundamental para Canarias. Me gustaría saber si han estudiado la falta de dotación policial en los aeropuertos, qué medidas se van a tomar al respecto y cómo se coordinan estas situaciones límite entre el personal del aeropuerto y la Policía Nacional.

Y respecto a las bonificaciones —casi me estoy quedando sin tiempo en un tema tan importante—, la realidad es que los canarios no notamos prácticamente la diferencia con el aumento del 50 al 75%. Son las líneas aéreas las que principalmente se han beneficiado y ello ha supuesto un perverso efecto de expulsión. Ahora sí que a los peninsulares les cuesta mucho conectar con esos destinos extrapeninsulares y no sé si tienen pensado tomar alguna medida al respecto desde la secretaría general.

Muchas gracias.

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

Les recuerdo que la traducción solicitada está disponible.

Agradezco que los grupos hayan facilitado que el resto de los compañeros pueda incorporarse.

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

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta, i gràcies als grups parlamentaris per permetre que aquesta comissió també ha anat molt ràpida, quasi bé proporcionalment inversa a lo ràpid que va al servei de transports a tot l'Estat.

Però vaja, m'agradaria començar fent una reflexió de fons, perquè aquest debat no hauria d'anar només d'organització administrativa, perquè va de decidir al servei de qui i de què han d'estar les polítiques

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 10

de mobilitat, i això ens obliga a connectar aquesta proposta amb una qüestió una mica més àmplia. El sistema d'ajudes públiques del transport, especialment en territoris extrapeninsulars, com ens ha vingut a explicar avui. Avui l'Estat destina més de 1000 milions d'euros anuals a subvencionar aquesta mobilitat i nosaltres creiem que és una política molt necessària, perquè està claríssim que sense aquestes ajudes no hi hauria cohesió territorial. Però també hem de dir, amb la mateixa claredat, que el model actual té límits. I durant dècades la política de connectivitat s'ha basat gairebé i exclusivament, en incrementar el descompte al transport dels residents de les Illes. Però això no s'ha traduït necessàriament ni amb una millor connectivitat, ni amb preus més assequibles per a les persones que hi viuen. Diversos estudis, com per exemple els de l'Airef, apunten problemes coneguts. Un sistema que pot incentivar l'augment de preus per a les companyies aèries, que beneficia més qui més viatja i que acaba afavorint rendes altes i viatges de negoci per sobre de les necessitats quotidianes de la majoria de gent que viu a les Illes.

Per tant, des d'una perspectiva d'esquerres hem de ser clars: defensem les ajudes públiques, però també defensem que aquests diners públics s'han de defensar i s'han de gestionar amb rigor i justícia, perquè no es tracta de retallar drets, sinó que es tracta, en aquest cas, de fer-los efectius. Per això creiem que cal avançar en tres direccions. Primer, fer el sistema més just, introduint criteris de progressivitat perquè qui més ho necessita —no qui més viatja, no—, qui més ho necessita, sigui qui més se'n beneficiï. Segon, regular millor el mercat. No pot ser que la política pública acabi inflant els beneficis de les companyies. Cal evitar que les ajudes es traslladin directament a l'augment de preu. I aquí hi ha un problema evident de manca de competència i que algunes companyies s'aprofiten del sistema. I en aquest sentit, models com el de la continuïtat territorial, amb preus màxims per a residents, com per exemple passa a Sardenya, podrien ser una via a explorar. I tercer, diversificar el model de mobilitat. No podem continuar depenent gairebé exclusivament de l'avió. També pensem que cal reforçar el transport marítim i garantir que l'Estat assumeixi plenament els seus compromisos també en les connexions interinsulars. Perquè avui aquí encara hi ha desequilibris clars, tant en el cost com en el temps dels desplaçaments. També cal tenir en compte un dels problemes que estan emergint darrerament, com les companyies que, per exemple, no connecten Menorca directament amb la península i fan una aturada a Palma. Això, a part de que els encareix el bitllet, també estan perdent molt més temps en el trajecte, sobretot pels menorquins.

Però hi ha una qüestió encara molt més profunda que sovint queda fora d'aquest debat. Molts d'aquests debats, d'aquests desplaçaments que avui estem subvencionant, no responen a una necessitat natural de mobilitat. Responen a un problema estructural d'aquestes illes que són normalment fortament turístiques i són territoris amb una alta pressió turística. Cada vegada més treballadors en sanitat, educació i serveis i turisme no poden viure on treballen i això genera situacions absurdes com, per exemple, que hagin d'agafar l'avió per desplaçar-se al seu lloc de treball perquè no poden pagar un lloguer. I això no és, no és en cap cas llibertat de mobilitat, sinó que és una mobilitat forçada. I ens diu una cosa molt clara: que el problema no és només de transport, és del model d'habitatge i de model econòmic. Per tant, si volem una política de mobilitat eficient, justa i sostenible, no n'hi ha prou amb actuar sobre el preu dels bitllets, sinó que també ho hem de fer sobre l'habitatge, garantir lloguers assequibles i regular l'especulació amb l'habitatge. En definitiva, parlar de mobilitat és parlar de drets, però també és parlar de responsabilitat.

I li voldria fer unes preguntes concretes que potser ja les ha respost, però com que he hagut de marxar, jo els hi faig. I si les ha respost després recuperaré la seva intervenció. Com pensa el Govern reforçar el sistema de descompte de resident per evitar que acabi beneficiant, principalment, les aerolínes i les rendes més altes? Si hi ha voluntat d'introduir criteris de progressivitat o mecanismes de control de preus, com l'exemple de Sardenya que he comentat, s'està estudiant aquest model alternatiu de continuïtat territorial amb preus màxims per als residents i quines mesures pensa impulsar el Govern per reforçar el transport marítim, tant amb les connexions amb la península com amb els interinsulars? S'està disposat a assumir un major compromís pressupostari per garantir l'accessibilitat? I com s'està coordinant la política de mobilitat amb la política d'habitatge, tenint en compte que una part creixent dels desplaçaments responen tal com el dia a dia a situacions de mobilitat forçada per manca d'habitatge assequible.

I acabo. Creiem que és necessari fer un gir perquè si no, si no abordem l'arrel del problema, continuarem destinant cada vegada més recursos públics a corregir desequilibris que en realitat estem generant com a país i com a política de turisme o política econòmica. Per tant, sí que creiem que s'hauria de fer aquest gir.

I res més.

Moltes gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 11

Gracias, presidenta, y gracias también a los grupos parlamentarios por permitirnos intervenir, porque esta comisión —que ha ido tan rápida— es proporcionalmente inversa a lo rápido que va el transporte en todo el Estado.

Quisiera empezar con una reflexión de fondo, porque este debate no tendría que hablar solo de organización administrativa ya que va también de decidir al servicio de quién y cómo deben ser las políticas de movilidad. Esto nos obliga a conectar esta propuesta con algo un poco más amplio, el sistema de ayudas públicas al transporte, especialmente con territorios extrapeninsulares, como nos ha venido a explicar hoy. Hoy el Estado destina más de 1000 millones de euros anuales a subvencionar esta movilidad y nosotros creemos que es una política muy necesaria, porque está clarísimo que sin estas ayudas no habría cohesión territorial. Pero también tenemos que decir con esa misma claridad que el modelo actual tiene límites y durante décadas la política de conectividad se ha basado casi exclusivamente en aumentar el descuento al transporte de los residentes de las islas, pero eso no se ha traducido necesariamente en una mejor conectividad ni en unos precios más asequibles para las personas que viven allí. Diversos estudios, como por ejemplo los de la AIReF, hablan de problemas conocidos, concretamente de un sistema que puede incentivar el aumento de precios para las compañías aéreas, que beneficia más a quien más viaja y que acaba favoreciendo a las rentas altas y a los viajes de negocios por encima de las necesidades cotidianas de la mayoría de las personas que viven en las islas.

Por eso, desde una perspectiva de izquierdas, tenemos que ser claros. Defendemos las ayudas públicas, pero también defendemos que ese dinero público se gestione con rigor y con justicia, porque no se trata de recortar derechos, sino que se trata en este caso de hacer un uso efectivo. Por eso, hay que avanzar en tres direcciones. En primer lugar, un sistema más justo que incluya criterios de progresividad para que quien más lo necesite —no quien más viaje, quien más lo necesite— sea quien más se beneficie. En segundo lugar, regular mejor el mercado. No puede ser que una política pública acabe inflando los beneficios de las compañías. Es preciso evitar que las ayudas se trasladen directamente a un aumento de precios, y aquí hay un problema evidente de falta de competencia, del que se benefician algunas compañías del sistema. Tenemos casos como el de continuidad territorial con precios máximos para residentes, como por ejemplo pasa en Cerdeña. Ese modelo podría ser una vía para explorar. En tercer lugar, hay que diversificar el modelo de movilidad, no podemos seguir dependiendo exclusivamente del avión; creemos que también hay que reforzar el transporte marítimo y garantizar que el Estado asuma brevemente sus compromisos, sobre todo en las conexiones interinsulares porque hoy aquí todavía hay desequilibrios muy claros en el coste y en el tiempo de desplazamiento. También hay que tener en cuenta uno de los problemas que está surgiendo últimamente, como es, por ejemplo, el de las compañías que no conectan Menorca directamente con la península y hacen una parada en Palma. Eso, aparte de que encarece el billete, también hace que se pierda mucho más tiempo en el trayecto, sobre todo para los menorquines.

Hay otra cuestión todavía más profunda que a veces queda fuera de este debate. Muchos de estos desplazamientos que hoy estamos subvencionando no responden a una necesidad natural de movilidad, responden a un problema estructural de estas islas, que son normalmente islas muy turísticas, son territorios con una alta presión turística, que tienen cada vez más trabajadores en sanidad, en educación o en servicios de turismo que no pueden vivir donde trabajan, y eso genera situaciones absurdas, como que tengan que coger el avión, por ejemplo, para desplazarse a su puesto de trabajo porque no se pueden pagar un alquiler. Esto en ningún caso es libertad de movilidad, sino que es una movilidad forzada, y nos dice algo muy claro: el problema no solo estriba en el transporte, es de modelo de vivienda y de modelo económico. Por lo tanto, si queremos una política de movilidad que sea eficiente y sostenible, no basta con actuar solo sobre el precio de los billetes, sino que también tenemos que hacerlo sobre la vivienda —con los mínimos exigibles— y regular la especulación en esta. En definitiva, hablar de movilidad es hablar de derechos, pero también es hablar de responsabilidad.

Quisiera hacerle unas preguntas concretas que quizás ya ha respondido usted, pero como he tenido que irme... Yo se las hago y, si ya las ha respondido, después recuperaré su intervención. ¿Cómo piensa el Gobierno reforzar el sistema de descuento al residente para evitar que acabe beneficiando principalmente a las aerolíneas y a las rentas más altas? ¿Hay voluntad de introducir criterios de progresividad o mecanismos de control de precios como, por ejemplo, el que se aplica en Cerdeña, que le he comentado? ¿Se está estudiando también ese modelo alternativo de continuidad territorial con precios máximos para residentes? ¿Y qué medidas piensa impulsar el Gobierno para fortalecer el transporte marítimo, tanto en las conexiones con la península como con las interinsulares? ¿Se está dispuesto a asumir un mayor compromiso presupuestario para garantizar la accesibilidad? ¿Y cómo se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 12

está coordinando la política de movilidad con la política de vivienda, teniendo en cuenta que una parte creciente de los desplazamientos responden —tal y como le hemos dicho— a situaciones de movilidad forzada por falta de vivienda asequible?

Acabo. Creemos que es necesario hacer un giro porque, si no abordamos la raíz del problema, seguiremos destinando cada vez más recursos públicos a corregir desequilibrios que en realidad se están generando como país y por la política de turismo o la política económica. Por lo tanto, sí creemos que tendría que darse ese giro.

Ya nada más.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra por un tiempo de ocho minutos la señora Herrera García.

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

Buenos días, señorías.

Bienvenido una vez más, señor Núñez. Muchas gracias por esta comparecencia realizada a petición propia y que demuestra no solo la voluntad de transparencia de su gestión y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sino también la sensibilidad de dar a conocer las políticas públicas que afectan de forma directa a los territorios insulares y extrapeninsulares. Esta comparecencia es especialmente oportuna, porque permite a la ciudadanía de estos territorios conocer el grado de cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Gobierno de España, algo absolutamente necesario tras la campaña de exageraciones y de bulos del Partido Popular que tuvimos que soportar a lo largo del año 2025, en la que se hicieron todo tipo de vaticinios casi apocalípticos a costa de alarmar a la población residente, al sector turístico y, en general, a los agentes económicos y sociales.

Durante meses, el Partido Popular de Baleares, de Canarias, de Ceuta y de Melilla aseguró que el ministerio no cumpliría sus obligaciones económicas con las compañías aéreas, que no se pagarían los importes correspondientes al descuento de residente y que peligraba la programación de vuelos y la conectividad de las islas. Ruedas de prensa, declaraciones incendiarias y hasta mociones en los plenos municipales llegaron a hacer. Pero, curiosamente, desde hace unos meses esta enorme preocupación ha desaparecido. Hace tiempo que no hablan de ello, lo cual demuestra que seguramente son conscientes de la realidad a la que hoy usted ha puesto números.

El Ministerio de Transportes y el Gobierno de España no solo han cumplido con las obligaciones —han abonado todas las liquidaciones presentadas por las compañías aéreas en tiempo y forma—, sino que, como usted mismo ha dicho, en 2025 se batió el récord histórico de pagos por el descuento de residente en el transporte aéreo con transferencias que superan los 1667 millones de euros, incluidos los 319 millones que estaban pendientes de 2024. Luego volveré brevemente a esta última cifra. No solo eso, el año pasado se abonaron 5 millones de euros en bonificación del transporte a familias numerosas y se superaron los 300 millones de euros en compensaciones a residentes y familias numerosas en desplazamientos a través de transporte marítimo. Además —como bien ha explicado— se subvencionó el transporte de mercancías a los territorios extrapeninsulares con otros 113 millones de euros. Un sistema de compensación, de solidaridad territorial y de apoyo a la economía de las islas y de las ciudades autónomas más robusto que nunca.

Señorías del Grupo Popular, podríamos pensar que igual erraron de buena fe en sus pronósticos, pero, en realidad, lo que ocurrió es que intentaron sacar provecho político alimentando el miedo, a pesar de que fueron informados reiteradamente de que aquello que vaticinaban no iba a ocurrir, y no estoy exagerando. Los ponentes de la ley por la que se modifican la de navegación y la de seguridad aérea, así como la ciudadanía de los archipiélagos recordarán perfectamente que durante meses el Grupo Popular exigió que se incorporaran en el trámite de esa ley 1200 millones de euros adicionales, sin los cuales, según afirmaron, sería imposible realizar los pagos del ejercicio 2025. Una preocupación del Grupo Popular que ni siquiera era genuina, porque fue el argumento de última hora al que se agarraron para encontrar la excusa con la que no apoyar una ley eminentemente técnica y con el que además pudieron retrasar al máximo su aprobación. De hecho, solo se les ocurrió esta excusa después de que el Grupo Socialista propusiera, vía enmienda transaccional, incorporar los 319 millones que sí eran necesarios para liquidar la cantidad pendiente del año 2024 —como nunca tuvimos problema en reconocer y en explicar públicamente—.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 13

Me van a permitir que haga un poco de memoria, porque quizá ahora la situación parece anecdótica, pero fue realmente grave. Voy a recordar algunas de las declaraciones que hicieron ustedes en los territorios: Sin ese fondo de 1200 millones, el sistema podría colapsar; se van a producir impagos; los 319 millones son claramente insuficientes para mantener el sistema en 2025; Armengol traiciona a Baleares vetando la financiación del 75% de descuento con su actitud despótica, y la movilidad de los ciudadanos de las islas se verá comprometida; con el modelo de gestión de Sánchez, el descuento ya estaba en riesgo, ahora la irresponsabilidad de Armengol le asesta otra estocada. Señorías del Grupo Popular, tienen hoy una excelente ocasión para pedir disculpas. **(Aplausos)**. Háganlo, al menos, de cara a la ciudadanía, a la que preocuparon de forma gratuita y con el único objetivo —lo vuelvo a decir— de sacar rédito político de una situación que, como ha quedado hoy patente, se solucionaba con la medida que se planteó en la ley por parte del Grupo Socialista y que, responsablemente, apoyaron el resto de los grupos. Ustedes ya saben con quién se quedaron en el «no a todo», con sus socios habituales, los del señor Orbán.

Señor Núñez, voy a aprovechar que está usted hoy aquí y que ha dejado bien aclarada la situación de las bonificaciones para solicitarle información actualizada sobre otra cuestión en la que el Partido Popular, especialmente de Baleares, también ha intentado extender su tinta de calamar para generar confusión y arremeter gratuitamente contra el Gobierno de España. La verdad es que ojalá dedicaran el mismo esfuerzo a relacionarse con normalidad con el Gobierno y a negociar con lealtad institucional, porque estoy convencida de que a la ciudadanía de las islas nos iría mucho mejor. **(Risas)**. En fin...

Me quiero referir a la normativa en la que trabaja su departamento para que se puedan establecer restricciones en función de la singularidad de cada territorio, a la posibilidad que tienen las embarcaciones de recreo de uso privado de inscribirse temporalmente como embarcaciones de uso comercial. El Grupo Socialista entiende que esta posibilidad de cambio de uso regulada por la Marina Mercante puede ser buena para lugares donde quizá el sector necesita este empuje y donde además esta fórmula puede ayudar a los particulares con los costes de mantenimiento de la embarcación, pero en Baleares siempre hemos defendido que nuestras costas están ya saturadas y que, por tanto, no necesitan que se fomente o que se facilite de manera activa una mayor oferta. Compartimos plenamente la idoneidad de las reformas que se están realizando en la normativa del ámbito de la Marina Mercante, aligerando y aclarando enormemente la burocracia de este sector, pero lo cierto es que esta posibilidad de cambiar de lista séptima a sexta, aunque sea por un periodo máximo de tres meses, preocupa en las islas, donde el sentimiento generalizado es que tenemos oferta más que de sobra y que necesitamos más contención y más protección de nuestro delicado ecosistema marino.

Es importante reconocer —también lo digo por estos mensajes alarmistas tan habituales en las filas del Partido Popular— que, hasta el momento, la medida no ha tenido ninguna consecuencia práctica en las islas. Pero, ante la posibilidad de que esto pueda cambiar en el futuro, apoyamos el trabajo iniciado por el ministerio para dar a las comunidades autónomas la posibilidad de decidir sobre la aplicación o no de este sistema de autorizaciones temporales.

Sabemos que hace pocos días ha finalizado el proceso de consulta pública de la propuesta normativa que se está tramitando, así que las preguntas serían: ¿Cuáles son los siguientes pasos? ¿Cómo prevé que funcione este sistema de participación de los territorios? Y, finalmente, ¿hay una fecha aproximada para su entrada en vigor?

Voy finalizando, señora presidenta, pero antes permítame, señor Núñez, que incorpore otro tema más, aprovechando que hoy tenemos la oportunidad de comentar temas específicos de las islas o de las ciudades autónomas. Le pido que, si puede, nos informe de la situación en la que se encuentran en estos momentos las rutas declaradas como obligación de servicio público, para garantizar la conectividad aérea específica de Menorca con la península y, concretamente, la ruta Menorca-Madrid, en la que —como bien sabe— el PSOE de Menorca ha reivindicado más plazas a través de una tercera frecuencia.

La ruta con Barcelona, señor Vidal, me temo que, mientras el Consell Insular de Menorca siga bloqueando ese proyecto piloto, va a ser complicado que pueda ir adelante. Me gustaría, por tanto, que nos explicara, si es posible, en qué punto se encuentran las gestiones para conseguir esa tercera frecuencia y que pueda ser una realidad lo antes posible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 14

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

Para terminar este turno de intervenciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rojas Manrique.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Buenos días, señor secretario general.

Muchas gracias por volver a esta Cámara, no como el ministro Puente, a quien seguimos esperando que venga a comparecer desde que lo pidió el Partido Popular para este asunto.

Señorías del Grupo Socialista, el PP no ha alarmado a nadie. Quiénes han alarmado han sido ustedes con su mala gestión. Además, no lo decimos nosotros solo, lo dicen las aerolíneas. Le leo un titular: «Las aerolíneas advierten de que la deuda por las subvenciones a residentes en las islas alcanzará los 1500 millones de euros si el Estado no aumenta el presupuesto». Insisten en que hay aerolíneas que están muy asfixiadas y que podrían tener que recortar o eliminar rutas. ¡Pues esto es un titular de una aerolínea, no un titular del Partido Popular! **(Aplausos)**.

Hoy volvemos a debatir sobre algo que, para ustedes, parece una cuestión administrativa, casi técnica, pero que, para millones de ciudadanos de Canarias, de Baleares, de Ceuta y de Melilla es una cuestión de igualdad. Conviene dejarlo claro desde el principio: no estamos hablando de privilegios, estamos hablando de derechos. Estamos hablando de derechos reconocidos en la Constitución que obligan a garantizar el equilibrio territorial, y también de derechos recogidos en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, donde el transporte no es un lujo, es un servicio esencial. Por tanto, cuando falla la gestión, no estamos ante un problema técnico; estamos ante un incumplimiento.

Usted, señor secretario general, hoy nos traslada aquí un mensaje diciendo que ya han pagado, que ya está todo solucionado, que lo han hecho muy bien, cuando acumularon retrasos en los pagos de hasta diez meses, mientras que, durante el año pasado, veíamos titulares de prensa como los que acabo de leer. Pero ese no es el debate; el debate es otro: la realidad, que no el relato, es que durante meses el Gobierno negó ese problema y la deuda se acumulaba por el descuento del impago del descuento de residentes. Negaron las advertencias del Partido Popular, negaron al sector y permitieron que se acumulara una deuda de cientos de millones de euros. Esa no es una opinión, es un hecho. Y no lo dice este grupo parlamentario, lo dicen el propio sector y las aerolíneas.

Señor Núñez, cumplir no es pagar tarde; cumplir es prever, planificar y actuar a tiempo. Y ustedes no hicieron nada de eso. El Partido Popular les tendió la mano en esa enmienda a la ley, a la que se referían antes, y ustedes la rechazaron. El problema de fondo está aquí, en la falta de planificación. Estamos hablando de una política estructural, permanente y absolutamente previsible. Sabemos que el tráfico crece más de un 10% en territorios como Canarias, que la demanda aumenta y que el transporte es vital. Y, aun así, ustedes siguen gestionando con presupuestos prorrogados desde 2023, sin adaptar los recursos, cuando usted mismo ha dicho que hemos tenido máximos históricos. Eso no es gobernar, eso es improvisar, parchear a última hora; eso es mantenerse en el poder a toda costa. Y eso tiene consecuencias muy concretas: incertidumbre para aerolíneas y navieras; dificultades para planificar rutas y frecuencias; y, en última instancia, riesgo real para la conectividad.

Además, todo esto se ha producido en un contexto complicado, no en un contexto cualquiera. Se ha producido en un momento de fuerte presión sobre los costes del transporte, especialmente por el incremento del precio de la energía y de los combustibles, agravados por la guerra. Y en territorios, como Canarias, región ultraperiférica, esto no es un dato más. Esto impacta directamente en la vida diaria, en el precio de la cesta de la compra, en el coste de la vida y en la competitividad de nuestras empresas. Aquí también han llegado tarde: mientras los costes marítimos se disparaban, el Estado no reaccionó y tuvieron que ser otras Administraciones las que actuaran antes.

Fíjense, señorías, que, aunque hoy anuncien o aprueben nuevas medidas, eso no desmiente nada de lo que estamos diciendo. Al contrario, lo corrobora, porque llegan cuando el problema ya está encima de la mesa, cuando el sector ya ha alertado y cuando los ciudadanos lo están pagando. Es decir, llegan tarde, como siempre. Otra vez el mismo patrón: niegan, llegan tarde y rectifican.

Señorías, por si fuera poco, hay otro elemento especialmente preocupante —lo comentaban antes otros compañeros—: las tasas aeroportuarias. Mientras hablan de proteger la conectividad, permiten subidas que hacen exactamente lo contrario y, además, lo hacen en contra del propio sector. Las aerolíneas han sido claras: las previsiones están infraestimadas, los costes sobredimensionados y el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 15

resultado es evidente, los pasajeros están pagando de más. Aun así, ustedes plantean subidas acumuladas de más del 16%. ¿De verdad creen que esto ayuda a la conectividad? Esto encarece los billetes, reduce rutas y perjudica especialmente a los territorios más alejados. Frente a esto, nosotros defendemos una posición clara: congelar las tasas aéreas, mejorar la eficiencia y garantizar un marco estable y previsible.

En cuanto a subida de precios, ¿se ha reunido el Observatorio de Precios Aéreos? ¿A qué conclusiones ha llegado? Porque la experiencia lo demuestra: la estabilidad genera crecimiento y actividad económica. Romper ese equilibrio tiene consecuencias graves. Señorías, no basta con decir que el problema está resuelto, porque no lo está. El problema no era solo la deuda, el problema es la falta de previsión, la falta de presupuesto, la falta de gestión y la falta de un ministro que dedique más tiempo a gestionar que a las redes sociales. Y eso sigue exactamente igual.

Lo que les pedimos hoy son tres cosas muy claras. Primero, un calendario transparente y creíble para liquidar cualquier deuda pendiente. Segundo, un sistema estructural que garantice pagos en plazo. Y, tercero, una política de transporte adaptada a la realidad de los territorios no peninsulares; actualización de los costes al transporte reales; congelación de las tasas aeroportuarias y medidas específicas anticrisis como la actual. Porque hay algo que no pueden olvidar: en Canarias, en Baleares, en Ceuta y en Melilla no hay alternativa. Aquí no se elige entre opciones. Aquí se depende del avión y del barco para vivir, para trabajar, para estudiar, para recibir atención sanitaria. Y, por eso, fallar no es algo menor.

Para terminar, repito lo que dije al principio. Cumplir no es pagar tarde; cumplir es garantizar derechos. No estamos ante un error puntual; estamos ante una forma de gobernar. Llegan tarde con las bonificaciones; llegan tarde con las ayudas y llegan tarde con la actualización de costes. También llegan tarde para los ciudadanos, que ya están pagando las consecuencias. Vivir en una isla no puede ser un castigo; tiene que ser compatible con tener las mismas oportunidades que cualquier ciudadano en la península. Estamos hablando de la capacidad del Gobierno para anticiparse y garantizar algo básico: la conectividad y el abastecimiento de millones de ciudadanos, y eso hoy sigue en duda.

Para terminar, me gustaría que nos informara de si van a tener en cuenta la petición de establecer OSP desde Melilla a Madrid y desde Melilla a Málaga.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra, para contestar a las anteriores intervenciones, el señor secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo.

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

Si les parece bien a sus señorías, procedo por el orden de intervención y comienzo por el señor Vidal. Me ha planteado usted múltiples cuestiones. Vamos con la primera, que es la relativa al proyecto de ley autonómica. Tengo que decirle que cualquier iniciativa de colaboración y cooperación para lograr una planificación estratégica de las inversiones en aeropuertos de la red de interés general es bienvenida. Pero ya existen hoy en día mecanismos para que esa colaboración se dé. Además, están expresamente recogidos en la Ley 18/2014, como los Comités de Coordinación Aeroportuaria. Tenemos que ser conscientes de que bajo ese término de cogestión se recogen muchas veces elementos que no se corresponden mínimamente con una concepción eficiente de la gestión de los aeropuertos. Creo que la vía no pasa por una cogestión, sino por reforzar la cooperación, la colaboración y la participación a través de los mecanismos que existen en la gestión de los aeropuertos de la red de interés general.

Me hablaba del margen empresarial, que se ha visto incrementado a la hora del incremento —perdónenme la redundancia— del porcentaje de bonificación a los residentes. Debemos tener presente una cosa: el principio general de prestación de servicios de transporte en la Unión Europea es el de la libertad de prestación de servicios. Todo lo que no tenga cabida ahí —hablamos de respeto al mercado— son intervenciones que tienen que ser mínimas y cuidadas porque, si no, no son respetuosas con la normativa general; en concreto, con el Reglamento 1008/2008. Yo no tengo elementos de juicio —no tengo ahora mismo los números— sobre cómo se ha visto afectado el margen empresarial de las distintas compañías aéreas. Es verdad que hay estudios como el de la AIReF que señalan algo que, por otra parte, es obvio: si uno bonifica la demanda, la oferta va a subir. Pero esto funciona como funciona cualquier otro mercado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 16

Es muy complicado intervenir en un mercado bonificando la demanda —que es, básicamente, lo que hacemos al introducir una reducción sobre el precio final que paga el usuario residente en los territorios no peninsulares— y esperar que eso no tenga un efecto aguas arriba en la oferta. No es que las aerolíneas sean malas o buenas, lo que buscan es maximizar su beneficio, y eso es así porque es el sistema del que nos hemos dotado. Yo, de verdad, no tengo apriorismos respecto a esto, pero todo lo que planteemos tiene que ser respetuoso con el marco legal europeo en el que nos movemos.

En ese sentido, sí querría hablarle de la OSP entre Menorca y Barcelona. Ustedes saben que esa OSP como tal tiene difícil encaje. Lo hemos consultado con la Comisión Europea y nos ha indicado que es una línea en la que, ahora mismo, el número de usuarios es más que relevante como para no necesitar una intervención pública en forma de una OSP convencional que justifique la intervención de la Administración para asegurar la conectividad del territorio. Pero cuando hemos intentado limitar esta OSP a una OSP piloto, en la que lo que se establecía era hacer una limitación sobre los precios máximos, nos han dicho que esto no se puede hacer de esta manera. Por tanto, de nuevo, no tenemos apriorismos respecto a esto, pero cualquier solución tiene que ser respetuosa con la legislación europea. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia)**. No podemos salirnos de ahí no solo ya por una cuestión de responsabilidad jurídica —o legal, como la quieran llamar—, sino porque, de lo contrario, corremos el riesgo de obligar a la compañía aérea a devolver el dinero o las compensaciones, o que sea ella quien nos lo exija a nosotros.

Me ha hablado también del posible efecto del alza del precio de los combustibles, en concreto del queroseno, y la disponibilidad de este en las islas. En este sentido, tengo que decirles que España cuenta con dos ventajas. Una, que en las instalaciones de refino situadas en territorio español se establece una producción propia de combustible para la aviación de queroseno. Eso no es lo más común. Nuestros colegas italianos, sin ir más lejos, no tienen esa capacidad en sus instalaciones de refino. Y, dos, nuestra red logística de distribución de combustibles en los aeropuertos funciona en red, al igual que nuestros aeropuertos, lo que asegura una muchísima mayor disponibilidad de este tipo de combustibles. Por ahora, no prevemos, al menos a corto plazo —tal y como está el mundo les ruego que no me pidan muchas previsiones más allá de unas semanas—, esta escasez. De todas maneras, esto son elucubraciones sobre un futuro que tiene poco sustento ahora mismo, pero estoy convencido de que, si en algún momento se da una limitación, se priorizarán aquellos servicios esenciales, como no puede ser de otra manera, ya sea en transporte médico o comunicación esencial de los territorios. También les digo que yo toco madera y espero que no tengamos que llegar a esa situación en ningún caso. Pero, bueno, de nuevo les ruego que no me haga recurrir a mi bola de cristal, que no es la más acertada, ya se lo digo yo.

Me hablaba de asuntos que tienen que ver con la gestión aeroportuaria, en concreto sobre determinadas previsiones de inversión y de las condiciones de trabajo en el aeropuerto de Palma. Hombre, le diré que las condiciones que tienen que ver con la seguridad y la salud en el trabajo están vigiladas, como no puede ser de otra manera, por los propios mecanismos que el Estado prevé para ello. Aun siendo mejorables, también hay que ser conscientes de que es complicado que, al tiempo que un aeropuerto como el de Palma se mantiene en funcionamiento, sin merma alguna de su capacidad, se aborde una remodelación completa del mismo sin ninguna molestia. Entiendo que podemos discutir el grado de incomodidad, de estrés, que puede suponer, pero, por mucho que trabajemos, créame que a cero incomodidades no se va a llegar. Se lo digo yo, que suelo ir con asiduidad y, de vez en cuando, uno percibe que el flujo y el funcionamiento habituales se ven modificados por las obras que hay allí. De todas maneras, tengo que decirle que estuve en la reunión de coordinación del Comité de Coordinación Aeroportuaria hace un par de semanas y la situación general del aeropuerto ha mejorado sustancialmente, el acceso a los filtros de seguridad está mucho más fluido y la movilidad de los usuarios goza ahora de muchísimo más espacio. Esto es como cuando uno hace reformas en su casa: siempre hay un trámite de incomodidad que tiene que pasar, créame.

Con respecto a determinadas cuestiones que tienen que ver con el personal, quiero que sepa —me reclamaba personal suficiente por parte de AENA— que una de las principales partidas que se recogen en el DORA III, en relación con los incrementos de costes operativos de AENA, tiene que ver precisamente con eso: con una mejor prestación del servicio, una mejor calidad del mismo y un incremento en la plantilla de nuestros aeropuertos, precisamente previendo —no es el caso de Palma— una nueva ola de inversiones que, si no queremos que se vea acompañada de una reducción de la capacidad en nuestras instalaciones aeroportuarias, necesariamente debe acompañarse de un mejor servicio desde las personas que están involucradas en la gestión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 17

Me hablaba también del centro de control de Son Bonet —este no es de AENA, sino de Enaire—, y le diré que está en marcha. Entiendo que es una incomodidad, pero va a suponer una mejora sustancial tanto para el personal de Enaire como para la empresa de prestación de servicio, así como por el espacio que libera para los trabajadores del aeropuerto de Palma; créame. No sé si me he dejado algo más.

Respecto del premio de cultura de AENA, solo quiero decir una cosa: los aeropuertos funcionan en red para los premios y para todo lo demás. Como saben, no hay cuentas separadas por aeropuertos en la red de interés general, pero hay aeropuertos que sustentan este tipo de iniciativas y no creo, en fin, que esté mal tampoco que de vez en cuando AENA dedique algo de atención a este tipo de negociados, si me permite.

Una cuestión adicional. Hablaba del excesivo número de pasajeros. A mí no me compete el debate sobre cuántos turistas tiene que haber en las islas porque no es mi área de responsabilidad —permítame que se lo diga así, aunque tengo mi opinión personal—, pero debemos tener clara una cosa: gran parte de la conectividad que se da en los aeropuertos de los archipiélagos tiene que ver con la actividad turística y tenemos que ser conscientes de eso. No vamos a tener el mismo número de vuelos si tenemos menos turistas, de eso tenemos que ser conscientes. Y le digo una cosa: los aeropuertos *per se* no atraen turistas, se lo digo yo que soy Albacete, que tiene un aeropuerto integrado en la red de interés general y no tiene turistas. A mí me encanta mi ciudad y estaría encantado de que recibiese oleadas de turistas, pero el modelo turístico funciona de otra manera. No porque haya aeropuerto, uno va a tener turistas; funciona de otra forma. Entiendo que la gestión eficiente de los flujos turísticos pasa por otras herramientas, que no le voy a detallar aquí, pero que no son las que yo gestiono. Tienen que ver con la oferta turística, las plazas y en cómo se organiza esa oferta. Y eso no es competencia ni de esta secretaría general ni del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, créame: es de otro departamento, que debe saber qué hace y cómo lo hace. Nosotros nos limitamos a que las infraestructuras, que son de nuestra responsabilidad de gestión, tengan la capacidad y el nivel de servicio que les corresponde y que la ciudadanía demanda, ajustándolas al flujo de pasajeros que vienen haciendo uso de ellas.

Si me permiten, voy a pasar ahora a comentar algunos de los aspectos que me ha planteado el señor Rodríguez Almeida. Varios de ustedes han hablado de la tarifa de AENA, y aprovecho para comentar algunos de los puntos de la intervención del señor Rojas Manrique. Le voy a decir algunas cosas. Una, en lo que tiene que ver con los aeropuertos del archipiélago canario, usted sabe que la tarifa de AENA es una tarifa en red, pero esa tarifa no es la misma para todos los aeropuertos. Algunos aeropuertos —por ejemplo, Barajas— soportan una tarifa sustancialmente más alta que aquellos aeropuertos en los que, por la propia normativa, se ha decidido que esa tarifa o que esas tasas sean inferiores. Y eso pasa en los aeropuertos canarios. Además, en los aeropuertos canarios de las islas más pequeñas adicionalmente, al ser aeropuertos en los que el tráfico es menor todavía, esa reducción de la tasa es inferior. Existen mecanismos, que recoge la propia Ley 8/2014, para ajustar ese contenido de necesidad específica de los aeropuertos en los archipiélagos, para que sus tasas no sean las mismas que las que se pagan donde hay otras alternativas. En esencia, no es lo mismo la tasa de Barajas o de El Prat que la del aeropuerto César Manrique o el aeropuerto de La Palma que, además como sabe, tras el incidente del volcán, de la erupción del volcán de La Palma cuenta con una bonificación adicional. Podemos discutir el grado en el que eso refleja específicamente la necesidad de unos u otros, pero mecanismos específicos para abordar esa singularidad de insularidad ya existen en la norma.

Y les tengo que decir otra cosa: las tasas que se aplican en los aeropuertos españoles, si uno compara las tasas que pagan los aeropuertos de tamaño o categoría similar, siguen siendo de las más competitivas de Europa. Y yo, si me permiten, me voy a referir a la prueba del siete de todo esto, que es: ¿cómo puede ser que las tasas sean un desincentivo tan importante para el establecimiento de la conectividad aérea en nuestros archipiélagos y en nuestros aeropuertos y tengamos cifras récord de crecimiento de pasajeros año tras año, tras año, tras año? No se corresponde lo uno con lo otro, o sea, algo tendrá que fallar ahí porque no veo coherencia en eso. No creo, de verdad, que el nivel en que se sitúan nuestras tasas esté suponiendo ese efecto porque lo veríamos de otra manera.

Me hablaba usted del sobre coste de la cesta de la compra en los territorios insulares. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. Yo entiendo ese sobre coste, pero estas bonificaciones a las mercancías de las que le hablaba no tienen como objeto paliarlo, porque están destinadas justo a lo contrario: a favorecer esa mercancía fabricada en Canarias. Podemos hablar, si quiere, de si la cuantía es la adecuada o no, pero me tengo que remitir a las cifras. Y, de verdad, hemos tratado de hacer un esfuerzo en los últimos ejercicios para que se produzca una compensación efectiva de ese coste. Hemos pasado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 18

de 20 millones de euros —21,20 millones— en el año 2012, o, si quiere, nos vamos un poco más atrás, a 40 millones de euros en el año 2017, o a 69,10 millones que ejecutamos en el año 2019, hasta este año, en que alcanzamos los 108,63 millones. Ya le digo que ni el flujo total de mercancías ni el coste medio han crecido en la misma proporción que el importe que hemos destinado a subvencionar ese transporte de las mercancías. Si quiere, le puedo remitir luego los números, pero lo cierto es que el esfuerzo para la subvención ha crecido sustancialmente.

Les mencionaba antes algunos de los aspectos que hemos tratado de incorporar en las distintas convocatorias que hacemos anualmente, de manera que el coste efectivo de ese transporte se vea efectivamente reflejado en las convocatorias. Usted me comentaba el asunto de la doble insularidad, pero es que la doble insularidad —y quiero que le conste— la recogemos en esas convocatorias porque tenemos presentes todos los gastos administrativos: de transitario, del doble trayecto, del tránsito en el puerto intermedio, o sea, que hacemos un esfuerzo para que se refleje ese coste efectivo.

En relación con el coste del precio de la compra, el esquema general para el transporte marítimo —y permítame que me refiera al marítimo, porque cuando hablamos de mercancías con destino a los territorios insulares el porcentaje de aéreo es muy pequeño y además viene en partidas muy concretas, como fruta muy específica, flores frescas y determinados *inputs*—, en este caso el grueso es el transporte de mercancías, y el mecanismo dentro de la Unión Europea es, de nuevo, el precepto general, que es la libre prestación de servicios. libre prestación de servicios. Es decir, nos hemos encomendado al buen funcionamiento del mercado del transporte marítimo para asegurarnos unos precios competitivos del transporte de mercancías entre los territorios continentales de la Unión Europea y el archipiélago canario.

Aun así, cuando hay determinados *shocks* en algunos de los *inputs* de coste relacionados con el transporte marítimo, como está sucediendo ahora tras el cierre del estrecho de Ormuz, el Ministerio trata de intervenir. Lo hizo ya en el año 2022 cuando se produjo el *shock* de precios de los combustibles derivado de la guerra de Ucrania, y lo que hace es tratar de bonificar el coste por milla IGT de esos transportes para abaratar, precisamente, la cesta de la compra en esos territorios. Sabemos que es un componente de coste, pero no tenemos la posibilidad legal, dentro del marco de regulación de la Unión Europea, de establecer una compensación general del coste del transporte marítimo a esos territorios. Eso no cabe, lo siento; no es una opción factible. Podemos discutir el alcance, pero créanme que hay un intento de darle solución.

Me hablaba de los derechos de emisión, de la compra de derechos de emisión. En el ministerio somos conscientes del efecto que tiene respecto de la competitividad de nuestros puertos, pero también tengo que decirle que trabajamos en medidas para que nuestros puertos no se encuentren en condiciones de competitividad inferior a las de nuestros vecinos, y esto tiene que ver con tres vías de actuación específicas. La primera es que, dentro de la regulación, se establezcan previsiones legales específicas que eviten que ese sobrecoste derivado del cumplimiento de condiciones medioambientales se traduzca directamente en una merma de competitividad. Le hablo de la figura del puerto transparente. Ha habido un primer listado publicado por la Comisión entre estos puertos transparentes, que sabe que es la figura que iguala la necesidad de derechos de emisiones para que, en este caso, un puerto en la costa norteafricana, Tanger Med, no hurte ese tráfico que tiene como destino final Europa haciendo un transbordo no ficticio, pero sí tratando de obviar el cumplimiento de la necesidad de adquisición de derechos de emisiones.

Pero es que esa no es la única medida. Nosotros también debemos tener una aspiración de competitividad que no se sustente en que nuestros trabajadores ganen menos, y eso exige una inversión generalizada en tecnología y en nuevas tecnologías y, además, en situar a nuestros puertos a la vanguardia del futuro del transporte marítimo, porque ahora mismo hay mucho ruido, pero créame que esto va a acabar llegando y vamos a acabar todos descarbonizados. Ahora mismo, el principal puerto de Europa en suministro de bio-GNL es el de Algeciras, que, junto con Huelva, se han convertido, con muchísima diferencia, en el principal *hub* europeo en el suministro de estos dos combustibles. El otro día, en Huelva, tuvimos la presentación de un buque, el Alisios, operado por una filial de Enagás, destinado precisamente a proveer de bio-GNL o GNL —como sabe, con los certificados de origen, da un poco lo mismo una cosa u otra, porque la molécula es la misma, es metano, CH₄—. Ese es el camino, el de invertir para que cuando esta ola llegue al sector marítimo y nos coja a todos, nosotros estemos surfeándola encima de todos los demás. En eso también estamos en el ministerio, créanme. Por otro lado, estamos en la fase de estudio e incorporación de medidas y de revisión de la Directiva ETS, que tendrá lugar en el mes de septiembre. Estamos mirando, después del estudio que realizamos y que presentamos en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 19

Bruselas el pasado mes de febrero junto con Puertos del Estado, aquellos efectos de derivación de tráfico que creemos que se deben corregir en la directiva y trabajamos con nuestros colegas del Ministerio de Transición Ecológica para proponer medidas que los palién.

Por último, me gustaría referirme al asunto del control de pasajeros y a las plantillas de Policía. Esto no depende de esta secretaría general, pero sí un flujo correcto de pasajeros en nuestros aeropuertos. Usted me hablaba del *brexít*. El *brexít* tiene un efecto: se va a ver ralentizado el número de pasajeros procedentes del Reino Unido porque van a tener que pasar por el control no ordinario de pasaportes, por la toma de datos biométricos y el sellado digital del pasaporte, consecuencia de la entrada en vigor del *Entry/Exit System* de la Unión Europea. Pero le tengo que decir que estamos trabajando en estrecha colaboración con el Ministerio del Interior, con AENA y con Puertos del Estado, primero, para que toda la dotación de material —básicamente son cabinas de control biométrico y de sellado de pasaportes— esté disponible, así como la infraestructura no física, sino telemática, de control con los nodos centrales de la Unión Europea, y, segundo, para que funcione con fluidez. AENA está haciendo un esfuerzo especialmente intenso para que —esto hila con lo que me comentaba el señor Vidal— haya más auxiliares pendientes de ese flujo de colas y permitir que el tránsito a través de los dispositivos de toma de datos biométricos sea más fluido, porque, al final, presentan problemas de índole un tanto chusca: toman huellas dactilares y, cuando hay cuatro, cinco o seis seguidos, el visor se llena de la grasilla natural que tenemos en nuestra piel y, si nadie remedia eso y no hay un auxiliar de AENA o un buen samaritano que pase por allí con un trapo, se queda sucio, no se lee el visor y tenemos un lío. Pues en eso estamos trabajando con ellos. Nuestros colegas del Ministerio de Interior y de la Policía son conscientes de esto y el primer empujón que vamos a tener con el *Entry/Exit System* es necesariamente tener que digerirlo con algo de agilidad y, por tanto, nos transmiten el compromiso de adaptar en la medida de lo posible las plantillas donde haya necesidad. Sé que en alguna ocasión ha habido problemas en algún aeropuerto canario, pero estamos en vías de solucionarlo. También tengo que decirle que una acumulación puntual no significa que el sistema esté fallando en su conjunto. Hasta el momento, en nuestros aeropuertos la cosa ha ido bastante mejor que en Portugal o Italia, por ejemplo. En cualquier caso, no piense que nos olvidamos o que no estamos pendientes de este asunto.

Quería comentar también algunas de las cuestiones que la señora Granollers me ha planteado. Me hablaba de que existe una falta de establecimiento de criterios de renta, de aplicación o tabla rasa respecto a las bonificaciones. Entiendo que quizá lo mejor sea establecer un nivel de bonificación o un importe de bonificación en función de la renta disponible de cada una de las personas que hace uso de estos servicios, pero a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. Tampoco nosotros somos quienes tenemos información nítida y al instante de la situación económica de cada uno. Entonces, es un poco complicado; no le digo que no se pueda hacer, pero, desde luego, desde el punto de vista de la gestión, nos metemos en un proceso muchísimo más complejo que el de ahora. Los criterios políticos bajo los que se determina esta ayuda son los que establece la ley. Nosotros nos dedicamos a gestionarlo, pero no hemos fijado esos criterios para establecer un umbral de renta o un grado de bonificación en función de la renta. En cualquier caso, ya le digo que la solución práctica luego es complicada.

Me hablaba de la regulación del mercado de transporte aéreo. Le tengo que decir lo que le decía al señor Vidal y, en referencia al sector marítimo, al señor Rodríguez Almeida. El principio general no lo establecemos nosotros, sino que es regulación europea, y le tengo que decir que lo cierto es que ese principio general de libre prestación de servicios de transporte aéreo o marítimo, que es el que rige con carácter general, nos ha traído hasta aquí. Desde la promulgación de los primeros paquetes de liberalización del transporte en Europa en el año 1986, el consiguiente reglamento de cabotaje marítimo del año 1992 o el Reglamento 1008/2008, del transporte aéreo, lo cierto y verdad es que hay más gente viajando en estos medios a mejores precios. Yo ya empiezo a tener unos años y todavía me acuerdo de la primera vez que volé en avión en el año 1994: volé a Boston y ese año me costó en pesetas lo mismo que lo que me ha costado en el 2026 en euros, traducidos en pesetas. Es decir, hemos visto una sustancial mejora de los precios y la conectividad aérea en Europa. En cuanto a lo de regular los mercados, yo no le digo que los mercados funcionen siempre como mercados perfectos ni que tengan unos criterios de asignación fantásticos, porque no es verdad, pero hasta ahora hemos conseguido que funcionen. Ya le digo que o modificamos los reglamentos o lo tengo complicado.

Respecto a la movilidad forzada y a que haya gente que se tenga que desplazar porque no tenga... En fin, puedo tener mi opinión, pero creo que no es esta Administración la que establece esos criterios, la que establece cómo se organizan los servicios turísticos o la que establece dónde hay oferta de trabajo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 20

derivada de la principal actividad en los territorios insulares, que es el turismo. Puedo tener mi opinión, pero ya le digo que no creo que tenga interés ni siquiera para usted. En fin, lo entiendo, pero bueno...

Me hablaban tanto la señora Granollers como el señor Vidal de los beneficios de las empresas. Yo les tengo que decir lo mismo. Nosotros lo que hacemos es bonificar la demanda. Al ciudadano residente, cuando ponemos en marcha un 75 % de bonificación, lo que le decimos es que viajar le va a costar menos. La demanda hace que haya más oferta y, si de esa oferta, se lucran las aerolíneas... En fin, no quiero decirlo así, en estos términos, pero yo no tengo la culpa, créame. Mientras las ofertas funcionen así... También le digo que esto pasa ahora, cuando hay una coyuntura específica en la que el principal problema que tienen las aerolíneas es localizar aviones disponibles para poner en nuevas rutas rentables. Temo no equivocarme si le digo que en algún momento vendrán otros tiempos y probablemente la situación sea distinta y los precios bajen. En cualquier caso, con un 33% de incremento de pasajeros bonificados de un año a otro es complicado que no suban los precios porque, si la gente está demandando viajar constantemente, las aerolíneas van a ajustar los precios a esa demanda de viaje. ¿Que de eso ganan más? Habrá que dar las condiciones para que el mercado sea competitivo y para que las aerolíneas tengan que ajustar su beneficio no subiendo los precios de los billetes. En eso yo le doy la razón, efectivamente.

Me hablaba de los precios máximos. No podemos poner precios máximos si no es mediante una obligación de servicio público. Me remito a lo que le decía al señor Vidal: el criterio que nos da la Comisión es que, si hay demanda suficiente —y, sí, hay demanda suficiente—, el mercado decidirá; que no se puede intervenir cuando hay suficiente demanda de pasajeros que justifique que un operador aéreo ponga oferta disponible para esa línea. En concreto, cuando tenemos la posibilidad de hacerlo, nosotros lo hacemos, pero con carácter general no podemos entrar ahí.

Respecto al transporte marítimo, créame que ahora mismo el grado medio de ocupación en las líneas de navegación de interés público, que básicamente son las que llevan pasajeros, no superará con mucho el 25 o el 30 %. Hay una más que considerable oferta de transporte marítimo interinsular y entre las islas y la península. Es cierto —eso tengo que reconocerlo— que puede haber momentos —en la temporada estival, qué duda cabe— en los que esa demanda sí puede ajustarse peor a la capacidad de nuestros barcos que operan en las líneas principalmente de pasaje y pasaje y carga rodada, pero es muy raro que suceda —son fechas contadas, créame—, porque, con carácter general, hay capacidad de sobra. Un ejemplo claro son los barcos que vienen operando entre Ibiza y Formentera. Sé que no me lo ha preguntado la señora Herrera, pero la ocupación media de esos barcos, que están en rotaciones de treinta minutos, básicamente no llega al 15 o 16 % en la inmensa mayoría de los días del año, y ni siquiera en verano, en fechas tope, llegan a ocuparse al 100 %. Y ¿sabe quién los acaba manteniendo a lo largo de la temporada baja? Pues la bonificación del 50 % del ministerio, complementada con ese 39 % adicional —creo recordar— que hace el Gobierno de las Islas Baleares. Pero en cuanto a oferta, creo que es más que satisfactoria; de hecho, no detectamos que no sea así.

Me gustaría pasar a comentar algunas de las cosas que me ha planteado la señora Herrera. Empiezo con la que le comentaba ahora a la señora Granollers, con el ejemplo de la oferta actual que hay de transporte marítimo en el archipiélago balear, donde no tenemos un contrato de línea de navegación de interés público a cargo del Estado, pero, sin embargo, han visto incrementada sustancialmente la oferta de transporte interinsular y con la península en los últimos años. Piensen que lo último que hemos tenido es la incorporación de un nuevo operador, en este caso GNV, Grandi Navi Veloci, el incremento de oferta por parte del operador Trasmed, del Grupo Grimaldi, con nuevas conexiones desde la península y en trayectos interinsulares y, además, conexiones adicionales por parte de Balearia, del otro operador, con sede en Denia. Es decir, que, a pesar de no contar en el archipiélago balear con un mecanismo de intervención, como son los contratos de línea de navegación de interés público, la oferta se ha mejorado sustancialmente en calidad, porque son barcos más modernos y respetuosos medioambientalmente y, además, en capacidad.

Me preguntaba la señora Herrera por dos cuestiones concretas. Una es la OSP Menorca-Madrid. Me gustaría ligar esto a las cuestiones que me planteaban sobre la posibilidad de intervención. Miren, la OSP Menorca-Madrid se estableció en un momento en el que no había operador en esa línea. Por tanto, pudimos afrontarla porque en su día no había conexión aérea entre Menorca y Madrid. Al no haber conexión aérea, la Comisión ve que se cumplen esos criterios; es decir, si ningún operador quiere conectar estos dos aeropuertos y hay demanda suficiente, la Comisión dice: Intervenga usted. Pero si hay oferta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 21

privada, dice: Usted no puede intervenir ahí. Esa es la principal diferencia entre la OSP Menorca-Madrid y un posible establecimiento de una OSP Menorca-Barcelona.

Pues bien, lo hemos tratado de atender en la medida de lo posible, porque los operadores aéreos —en concreto, la UTE que está ahora mismo prestando este servicio— nos han trasladado en no pocas ocasiones que tenían falta de medios para poder incrementar las frecuencias. El ministerio es consciente de la importancia que tiene esta conexión en concreto para la isla de Menorca y ha tratado de incrementar la partida presupuestaria del contrato que existía para que una frecuencia adicional permitiese dar respuesta a la demanda. Le tengo que decir que estaba justificado, porque las cifras de ocupación estaban al límite de lo que consideramos posible o razonable que tenga una línea de estas características. Lo hemos licitado; la misma UTE que se presentó a las anteriores licitaciones ha presentado oferta, y nuestra intención es adjudicarlo a lo largo del mes de junio, si podemos, para que se pueda ofertar ya en la temporada de invierno —que es en la que sabe, señora Herrera, que está en vigor el contrato, que está ajustado a la temporada de invierno— con cierta anticipación, sobre todo para que los ciudadanos tengan previsibilidad sobre los precios y sepan que hay una mayor oferta y puedan proceder a su compra con la debida anticipación.

Me preguntaba por las restricciones al cambio de lista de las embarcaciones de recreo. Sí, lo hemos contemplado en la última redacción del real decreto. Tengo que coincidir con lo que me decía de que el efecto práctico hoy en día —yo no digo que en el futuro esto no pueda tener una incidencia mucho mayor— es residual: son siete embarcaciones en toda España, y esto dista mucho de ser una avalancha. Pero entendemos la sensibilidad de los territorios y, si esto es un problema, vamos a dar la opción de que se justifique por el Gobierno autonómico que corresponda y se limite esta opción. Junto con esto tengo que decirle que este real decreto prevé también otra posibilidad, que es la limitación de alquiler de embarcaciones sin titulación. Sabe que en Menorca, en concreto, en Ciudadela, ha habido cierta alarma ante la posibilidad de estos alquileres de embarcaciones sin titulación, sobre todo a ciudadanos extranjeros, alarma que entendemos. No queremos exigirle una titulación al señor que tiene un pequeño bote de tres metros y medio y le gusta salir a pescar al lado de la bocana del puerto de Alcudia o de Ciudadela o de Menorca —lo lleva haciendo toda la vida y es su *hobby*—, pero no nos parece razonable que un turista con exceso de alcohol en sangre coja una embarcación sin titulación y se plante en mitad de la bocana del puerto impidiendo el acceso de los ferris, y esto también lo aborda este real decreto. Creo que no me dejo ninguna cuestión de las que me ha planteado.

Señor Rojas, entiendo su postura, pero le tengo que decir que los créditos con los que se atiende la partida de bonificaciones a residentes son créditos ampliables; es decir, ellos mismos ya contemplan esa posibilidad. Me remito a ese 33% de crecimiento del número de billetes bonificados de un año a otro. Créame que es complicado hacer ahora mismo previsiones de prácticamente todo.

En cuanto a los retrasos, tratamos de correr todo lo que podemos. También tengo que decirle que las aerolíneas muchas veces tienen su interés en este tipo de cuestiones y que a veces da la sensación de que tenemos que correr más nosotros que lo que corren ellas para la presentación. Al principio les explicaba el proceso de liquidación de las bonificaciones, y lo cierto es que algunas aerolíneas lo dilatan sensiblemente. Es llamativo que, a la vez que pasa eso, se nos quejen de retrasos en la tramitación. Yo le puedo asegurar que nosotros corremos todo lo que podemos. Somos conscientes de que esto también es un coste financiero para las empresas, y lo tratamos de minimizar, pero muchas veces los tiempos se compadecen mal con las quejas que recibimos respecto a esto.

Me hablaba de las tasas aeroportuarias y del incremento. Uno puede discutir determinadas cuestiones dentro del marco de la Ley 18/2014, que es una buena norma de gestión del sistema portuario de titularidad estatal. Sabe que al final las tasas, que tienen que ver con el negocio regulado de AENA, se componen básicamente de estas cuestiones. La primera es lo que va a gastar AENA y, para ver lo que va a gastar AENA, uno tiene que saber qué va a invertir, qué coste operativo va a tener el funcionamiento del sistema a lo largo de un tiempo y qué coste financiero van a tener esas inversiones. Ese conjunto de gastos, por así decirlo, va a ser asumido por un conjunto de pasajeros. Entonces, podemos discutir si queremos invertir más o menos, si los costes operativos y, por lo tanto, la calidad del servicio y lo que presta AENA, van a ser más o menos o discutir cuántos pasajeros y a qué coste financiero se van a realizar las inversiones, pero lo que no podemos pedir es que se invierta y se congelen las tasas. Si ese es el caso, los pasajeros se van a disparar, el coste financiero será muy pequeño o el coste de la operación de AENA se reducirá hasta extremos insospechados, pero todo a la vez no se puede. Por tanto, tenemos que ser coherentes con la fórmula en la que se determina esto, porque al final la ley establece esos *inputs*.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 22

Usted me puede decir que va a haber más o menos pasajeros o que el WACC —el coste financiero de las inversiones— va a ser menor o mayor o que el coste operativo va a ser menor o mayor, pero no podemos congelar las tasas y exigir inversiones, y en un sistema aeroportuario las inversiones en algunos casos se necesitan ya. Nuestro ciclo de inversión en infraestructura aeroportuaria ha tenido un periodo de madurez o se ha beneficiado de las inversiones que se realizaron hace más de veinte años y, por tanto, como ese periodo de uso de lo que se invirtió está próximo a acabar, ahora necesitamos dar respuesta a la mayor demanda de pasajeros en nuestros aeropuertos para los próximos años. Entonces, yo no le puedo dar la razón —lo siento— en cuanto a esa petición de congelar las tasas, y no porque yo no quiera que las tasas se congelen o no, sino porque eso viene derivado de una reflexión previa: queremos inversión, a qué coste la queremos y con qué crecimiento del tráfico la vamos a tener. Además, es que la norma 18/2014 establece cómo se calcula esto y, necesariamente, hay que ajustarse a las previsiones que da.

Me preguntaba, señor Rojas —perdóneme, porque no sé si era usted—, por el momento de trámite del próximo documento de regulación aeroportuaria. Saben que AENA ha presentado su propuesta. Ahora toca a la secretaria general, a través de la Dirección General de Aviación Civil, recabar los informes correspondientes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que precisamente debe pronunciarse sobre este coste financiero de las inversiones, sobre las previsiones de tráfico y sobre el coste operativo de los aeropuertos. De todo eso saldrá la tasa de incremento que aplica AENA. Pero con todo y con eso, ahora mismo, y con el posible incremento —hablamos de 40 céntimos de euro por pasajero y año de media, y lo digo porque en determinados aeropuertos de los archipiélagos esa cantidad será bastante menor—, seguimos estando a la cabeza de la competitividad respecto a las tasas aeroportuarias en Europa: no tenemos unos aeropuertos caros y sí con un altísimo nivel de calidad y servicio. Por tanto, me cuesta darle la razón, señor Rojas, perdóneme. No podemos congelar las tasas y olvidarnos de nuestros aeropuertos.

Por último, en cuanto a lo que me comentaba sobre las líneas Melilla-Madrid y Melilla-Málaga, me tengo que remitir a lo que decía a sus compañeros. En estas líneas en concreto hay una más que considerable cantidad de usuarios —creo por encima de los quinientos mil pasajeros y por encima de los ciento y pico mil— y hay establecida oferta privada. La Comisión nos va a decir que no cabe el establecimiento de una OSP. Yo le tengo que decir que, desde el punto de vista personal, puedo entenderlo, porque, además, es un solo prestador del servicio en las dos líneas. Quizá la solución no pase por tratar de intervenir en el mercado, sino por que haya otros operadores y haya competencia en esas líneas. Establecer una OSP hoy la veo, desde el punto de vista de encaje jurídico, complicado.

Si me he dejado algo, tomo nota en las segundas intervenciones y trato de darles respuesta.

Gracias.

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

A continuación, abrimos un nuevo turno de intervención de los portavoces de los grupos parlamentarios que deseen intervenir, por un máximo de tres minutos.

En primer lugar, tendrá la palabra, por el Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta. Gastaré com a molt un minut.

Bé, primer li agraeixo la resposta de totes les preguntes que li he fet. Però hi ha preguntes que li he fet, evidentment sabent que és secretari de Transports i no d'Habitatge, però vaja, que el que és el seu Govern, el qui pot regular l'habitatge, el turisme, el transport i també l'obligació de servei públic quan és necessari per a la gent que treballa i que viu a les Illes.

Res més. Només fer-li aquest petit incís. Ja entenc que no ha de ser la seva obligació fer-ho, però sí part de les polítiques del seu Govern.

Res més i moltes gràcies.

Gracias, presidenta. Voy a gastar como mucho un minuto.

Primero, quisiera darle las gracias por las respuestas a todas las preguntas que le he formulado. Hay preguntas que le he hecho sabiendo que es secretario de Transportes y no de Vivienda, evidentemente, pero es su Gobierno quien puede regular la vivienda, el turismo, el transporte y, por tanto, tiene la obligación de dar un servicio público cuando es necesario para las personas que trabajan y que viven en las islas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 23

Nada más. Solo quería hacer ese pequeño inciso. Entiendo que no debe ser su obligación hacerlo, pero sí parte de las políticas de su Gobierno.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Vidal.

El señor **VIDAL MATAS**: Gràcies, presidenta.

Esperamos el real decreto que ha anunciado usted para junio respecto al Airbnb náutico. En Baleares lo habían llamado así porque una cosa bienintencionada que a lo mejor puede tener interés en otros territorios podía generar en las Illes Balears una presión turística añadida. Se entendía que incluso embarcaciones que no se están utilizando pasaran a convertirse en hoteles flotantes. Se lo digo para que entienda que a veces sí contribuyen con decisiones estatales a generar más saturación en el ámbito náutico. Pero celebramos que hayan sido solo siete embarcaciones las que hayan hecho el cambio y también que anuncie que las comunidades autónomas van a poder decidir a partir de junio.

Usted ponía el ejemplo de la bocana del port de Ciutadella, donde ha sido una verdadera aventura el tema del alquiler sin titulación. Eso ha supuesto un riesgo para los navegantes, un riesgo que no se puede tolerar. Por tanto, celebramos que a partir de ahora se vuelva a pedir el 'titulín' —permítame la expresión—, como se pedía hace un tiempo, o lo que sea necesario. Seguridad marítima para los bañistas y para las otras embarcaciones. El hecho de que turistas, en cualquier situación, estén navegando sin tener ni idea suponía un riesgo inasumible.

Tendrá que entender que no comparto con usted la visión de la cogestión; nosotros defendemos la cogestión y defendemos que tenemos que intervenir en esas decisiones porque sí que afectan a nuestras políticas.

Me quedo con la tranquilidad que usted ha transmitido sobre el queroseno y con que se establecería, en su caso, la prioridad.

Y en el tema de las bonificaciones, a lo mejor no somos capaces de explicarnos bien. Al final, lo que están haciendo las compañías —y es lo que nosotros recriminamos, aunque evidentemente cada compañía ha de tener su beneficio legítimo— es descremar el mercado, discriminando a los usuarios que tenemos la bonificación para vendernos los billetes más caros. Ese es el problema. Aparte del efecto de subida de precios que pueda tener la bonificación, de subida de la demanda que usted está planteando, lo que le estoy planteando es que a los que tenemos la bonificación se nos discrimina y se nos ofrecen los billetes más caros. Ese es el matiz que quería dejar claro —por eso he pasado al castellano—, porque no es el legítimo beneficio de las empresas, que evidentemente van a tener su beneficio, ¡faltaría más! Pero una cosa es el beneficio y otra es discriminar a unos consumidores por el hecho de tener una bonificación, ofreciéndoles los billetes más caros. Y es ahí donde nosotros hacemos el reproche a las compañías aéreas. Y es ahí donde pedimos, por su parte, que se controle más el mecanismo y que desde el Gobierno se trabaje en esta línea.

Evidentemente, también quería aprovechar, porque no tendré muchas oportunidades, para agradecer el trabajo de Salvamento Marítimo. En les Illes Balears somos conscientes del gran trabajo que han hecho, y le agradecería que transmitiera a todos los trabajadores de este servicio que son muy valorados por la sociedad y que queremos las mejores instalaciones y condiciones de trabajo para ellos, porque sabemos de la necesidad de este servicio para les Illes Balears. Por tanto, le agradecería que lo transmitiera.

Y para acabar, lo del premio de AENA no es una anécdota. Yo creo que lo resumiría en la visión que tiene AENA; que los premios sean solo en castellano es un desprecio al resto de lenguas cooficiales. Y a mí me parece muy bien que AENA promueva la cultura —perfecto; no lo discutiré—, como Loterías del Estado participa en deportes o patrocina lo que le venga bien. No cuestiono eso. Cuestiono que no representa a un Estado plurinacional como es el Estado español. Es discriminatorio para unos territorios que tienen otra lengua cooficial.

Estoy agradecido por todas las respuestas, porque usted sí que responde, a diferencia de mucha gente, a todas las preguntas que le hemos formulado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Herrera García.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 24

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

Muy brevemente, quiero volver a agradecer la sensibilidad que se palpa y se nota en las políticas que aplica en su departamento y en el Ministerio de Transportes. Se ratifica con la respuesta que me ha dado tanto en lo referente a la OSP de Menorca a Madrid como en lo referente a las limitaciones al alquiler de embarcaciones sin titulación, que tanto afectaban a la isla de Menorca, o a las referidas al cambio de lista que, como bien decía, no son de momento importantes en número, pero que sí tienen un simbolismo y es una previsión de lo que podría acabar ocurriendo en territorios como Baleares.

No solo estas cuestiones. Quiero recordar también que se han incorporado ayudas que, si bien no son específicas, afectan a todo el transporte marítimo, en el Real Decreto Ley 7/2026, para paliar los efectos económicos de la guerra de Irán, como la subvención por milla navegada o al combustible para profesionales. El Partido Popular nos acusaba al Grupo Socialista o al Gobierno de no llegar o de llegar tarde. Los que no llegan son ellos, que ni siquiera apoyaron estas medidas en un momento tan complicado y preocupante para todos los sectores económicos, especialmente para el del transporte. Pero tampoco me sorprende. El Partido Popular vive en una absoluta contradicción en materia de tasas aéreas. Deja de defender un sistema que aprobaron en un Gobierno del Partido Popular y que es el que garantiza la viabilidad, pero tampoco propone una modificación legislativa, que sería lo que permitiría, en todo caso, modificar ese sistema de tasas aeroportuarias al que usted hacía referencia.

De la misma manera que el señor Vidal, también quería agradecer la ampliación de medios que se ha producido en Salvamento Marítimo, especialmente en la isla de Formentera, que, como tuvimos oportunidad de comentar en otra ocasión, está sufriendo una problemática específica que se está atendiendo por parte del ministerio. Asimismo, las inversiones previstas en el DORA III, muy importantes para los aeropuertos baleares y canarios y de las que estaremos muy pendientes, o ese plan de ecoincentivos marítimos para avanzar en esa descarbonización tan necesaria del sector marítimo. Si a todo ello le añadimos —aunque no son de su departamento, sí lo son de su ministerio— las ayudas que garantizan la gratuidad del transporte público terrestre para los archipiélagos, es evidente el compromiso de este Gobierno y de este ministerio con los ciudadanos de Baleares y de Canarias.

Sí tengo que decir que me preocupan algunas de las cuestiones que han surgido hoy. Creo que tenemos que poner el foco donde toca y que el decrecimiento depende del que tiene la competencia de la ordenación territorial y turística. Y también la vivienda, porque algunas cuestiones que se han podido sugerir hoy sobre el uso o el abuso del transporte y de las bonificaciones relacionadas con la vivienda, creo que son absolutamente anecdóticas. Los ciudadanos de las islas no tenemos trenes, no tenemos autobuses para desplazarnos entre las islas o a la península; las condiciones marítimas son inviables para la mayoría de los trayectos que tenemos que realizar y, si bien puede haber un trabajador que viaje entre islas para trabajar, no lo hace por capricho. También viajamos —y mucho más que por trabajo— para ir, por ejemplo, al hospital de referencia de la isla de Mallorca en el caso de los ciudadanos del resto de las islas. Por tanto, puedo entender que sea necesario que tengamos ese debate, pero hay que tenerlo con prudencia y conociendo muy bien cuál es la situación de las islas.

Por tanto, señor Núñez, nuevamente le damos las gracias. Le felicitamos por la gestión realizada. Las mejoras son continuas, las inversiones aumentan año a año y, realmente, se traslada esa sensibilidad y esa preocupación por que los ciudadanos de los archipiélagos estén atendidos y tengan garantizado su derecho a la movilidad como los del resto del territorio nacional.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Y, para concluir, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Rojas Manrique.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Gracias, presidenta.

Buenos días de nuevo.

Señorías del Grupo Socialista, tal y como esperábamos, ustedes centran su intervención en que esto se lo ha inventado el Partido Popular; que han pagado, que han hecho todo muy bien y que no ha habido tal situación de impago y de deuda acumulada. Pero, bueno, eso era de esperar.

Señor Núñez, para seguir un poco con lo que comentábamos antes, ¿nos podría aclarar cómo van a pagar este año? Porque siguen trabajando con presupuestos prorrogados que no llegan a cubrir ni la tercera parte de la previsión. Y si, al final, como usted comenta, son créditos ampliables, ¿por qué no los utilizan antes y evitan acumular una deuda de hasta diez meses?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 25

En relación con el sistema de tasas, nosotros planteamos que se congelaran por ley. El Grupo Socialista votó en contra y Coalición Canaria se abstuvo. Y la verdad es que AENA ha tenido récord de beneficios, y en el DORA II, con un mismo escenario de inversiones, con un récord histórico de beneficios y de recaudación, ustedes subieron las tasas. El socio privado de AENA dijo que había que subir las tasas para garantizar su rentabilidad. La verdad es que las tasas llevaban quince años congeladas por ley, que era nuestra propuesta. Y, aun así, han tenido beneficios récord. Pero mire, se lo digo con claridad, y como antes comentábamos, el debate no es si están pagando ahora o si están al día. El debate es por qué han tardado meses en hacerlo, por qué lo han negado y cómo lo van a hacer este año. Porque hay cosas que siguen sin explicar: por qué negaron la deuda durante meses, por qué desacreditaron a quienes lo denunciábamos cuando era una realidad, por qué ignoraron al sector cuando les estaba advirtiendo. Y esto ocurrió mientras ustedes miraron para otro lado.

Pero me quisiera centrar ahora en el transporte marítimo. Esto ocurre ahora en un contexto especialmente delicado, un contexto de subida de costes energéticos y de combustible, en el que el transporte marítimo se ha encarecido de forma muy significativa, precisamente por ese aumento del precio del combustible marino. Y, aun así, el Gobierno de Pedro Sánchez, en las últimas medidas anunciadas, ha dejado fuera de las ayudas a los buques de carga pura. A ver si hoy, por lo menos, con esto también llegan tarde, pero llegan.

Con respecto al transporte marítimo, también sabe que he presentado muchas iniciativas que tienen que ver con la pérdida de competitividad del Registro Especial de Buques de Canarias y el preocupante descenso de buques abanderados en España, siendo hoy en día solo 84 los dedicados al transporte. ¿Sabe si hay alguna novedad en cuanto a este asunto?

Por otro lado, quiero aprovechar también, como marino, no solo para felicitar al personal de Salvamento Marítimo, sino también a todos los marinos y gente de mar, por el trabajo que hacen día a día, especialmente por el momento que se está viviendo con la situación bélica en Irán y por ejercer su profesión en esta zona.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

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

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

Señor Vidal, yo le tengo que decir que lo del Airbnb náutico no tiene ni pies ni cabeza, porque la legislación española prohíbe la residencia en embarcaciones. Da igual para qué lo alquiles, pero tiene que ser para su uso; no se puede vivir en las embarcaciones, nuestra legislación no lo permite. Al contrario que en otros países de Centroeuropa, donde hay embarcaciones en el Támesis, en los canales de los Países Bajos o en Bélgica, en España no está permitida. Así que, en fin, ya sé que el símil no es suyo, pero es poco adecuado.

Luego, le tengo que decir una cosa: siempre —siempre— ha habido la posibilidad del patronaje, o sea, de llevar embarcaciones, sin titulación, porque, a partir de una determinada eslora y potencia, no es algo que prevea la legislación actual; el real decreto de 2014 trae causa de antes. Lo que ha cambiado —es por aclararlo— es esa proliferación del alquiler de la embarcación, que también le tengo que decir que es una cuestión muy específica de determinadas localizaciones.

En cuanto a la cuestión de la discriminación a residentes, nosotros hemos constatado una cosa: el precio que paga el residente, efectivamente, en media estadística es superior; no crea que hablamos del doble, son diferencias menores, pero es superior al que paga el no residente. Pero, cuando uno compara billetes comprados por los residentes en el mismo momento en el que los compran los no residentes —que suelen comprarlo con bastante más anticipación, no por nada, sino porque normalmente el residente tiene otro tipo de necesidades; el no residente o va de turismo o va de trabajo y el residente no, y a veces tiene que comprarlo con menos anticipación—, cuando uno establece ese control estadístico, teniendo en cuenta la fecha de la compra, el precio es el mismo. Acuérdesse de que, en la disposición adicional —no quiero que me traicione la memoria— de la Ley de Presupuestos Generales del Estado creo que del año 2013 —hace ya— se establecía la obligación para las aerolíneas de que la comprobación de la residencia se estableciese al final del proceso de compra, para que, mediante los mecanismos de comprobación que tuviesen ellos, no incluyesen el factor del residente y entonces incrementasen el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 26

precio. Entonces, ahí no detectamos, créame, una diferencia sustancial en los precios que se pagan a las aerolíneas. Lo revisaremos de nuevo, no le quepa duda.

Gracias por los comentarios, señora Herrera. Yo me tengo que reafirmar en lo que comentaba: es que, al final, las infraestructuras y los servicios de transporte dan respuesta a una demanda de los territorios, y puede que tenga un efecto inducido, pero, desde luego, no es el del 100 %. Yo me remito al ejemplo que les decía antes: un aeropuerto *per se* no trae pasajeros, y ejemplos en España tenemos muchísimos; es otro tipo de cuestiones el que lo determina. Es un sector de actividad económica ordenado, con unas limitaciones razonables y gestionado correctamente. Si no es así, esto es —permítame que le diga— echarle la culpa a otro de tus problemas y de no saber gestionar tú tus cosas. Pero yo no estoy en el Gobierno, que tiene esa competencia de gestión de mi oferta turística y de su ordenación. Le agradezco que lo saque, porque a veces parece que obligamos a la gente a ir a los sitios en los aeropuertos españoles, y no es así.

Señor Rojas, yo no le digo que no hayamos tenido dilaciones, pero hemos tratado de darles respuesta con la mayor premura que hemos podido. Este año, además, contamos con una ventaja sustancial para las liquidaciones de las compañías aéreas y navieras que se vienen presentando, que es que —al contrario que en el ejercicio 2025— no tenemos ningún tipo de liquidación pendiente, no ya de presentar, sino de liquidar. Entonces, tenemos bastante más margen. Con el escenario presupuestario que tenemos por delante, trataremos de ir atendíéndolas con la mayor diligencia que podamos, y, de hecho, volveremos a tratar —como hemos hecho este año— de que el ejercicio acabe a cero, que es lo que, al menos, tenemos intención de hacer. Y pondremos todo nuestro empeño en, con el debido rigor en las liquidaciones —porque yo lo que no puedo es correr mucho y olvidarme de las comprobaciones necesarias de las liquidaciones de los residentes—, tratar de hacerlo lo antes posible.

En cuanto a la congelación de las tasas, no quiero redundar en el debate. Créame que el modelo que nos da la Ley 18/2014 sigue estando en vigor. Esa congelación, efectivamente, ha estado en vigor, pero ya no; la propia ley lo prevé así. De hecho, si recuerdan, la aprobación a finales del año pasado del incremento de las tasas de AENA para este ejercicio ya no la hace el Gobierno, en previsión con lo que dice la propia norma, es el informe de la CNMC y la propuesta de AENA. Ya no es el Gobierno el que toma una decisión sobre eso, es el modelo que establece la propia norma. Además, como saben, por primera vez, este DORA III es el primer documento que se hace al margen de ese régimen transaccional del DORA I y del DORA II.

Con respecto a los beneficios con el tráfico, me remito a lo que les decía antes. Yo puedo entrar a discutir los factores —cómo va a crecer el tráfico, cuál es el coste financiero, cuál es el coste operativo— y con eso determinar la tasa, también el monto de las inversiones; pero tenemos que verlo en el esquema que hay. Vamos a esperar al pronunciamiento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre la propuesta de AENA y veremos cómo transcurre la aprobación del DORA III.

Luego me hablaba del RDL de ayudas al transporte marítimo, que no afectan solo al territorio canario, es toda la conectividad por territorio marítimo. Somos conscientes de que hay un alza sustancial del coste del combustible y tratamos de atenderla de la mejor manera posible. En fin, creo que, dada la situación que hay ahora, hemos corrido cuanto hemos podido. De hecho, esto tiene efectos retroactivos, hacia atrás.

Me uno a ese reconocimiento a los marinos. Sabe que ahora mismo en la Organización Marítima Internacional hay una iniciativa para tratar de establecer algún mecanismo que permita la salida del Golfo Pérsico de los marinos que están retenidos en los barcos que no pueden abandonar el Golfo por el estrecho de Ormuz. Confiamos en que las gestiones del secretario general de la organización consigan establecer algún tipo de mecanismo parecido al de los corredores seguros que se dio en su momento en el conflicto de Ucrania para las navegaciones en el mar Negro, pero creo que escapa de nuestro control, créame. En fin, es una situación fea, la verdad sea dicha, porque a la incertidumbre sobre su futuro y sobre permanecer a bordo se unen, en muchos casos, periodos de embarque que, como conoce, exceden casi los once meses sin abandonar el barco, que, desde mi punto de vista, es una total salvajada, qué quiere que le diga. Pero la normativa del MLC ni siquiera ha conseguido abordar esos periodos máximos de embarque.

Con respecto al REBECA, la mejor iniciativa de mejora de la competitividad del REBECA la tenemos en la próxima modificación de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante. Yo sí querría tener en algún momento un debate sosegado, porque veo algunas iniciativas que piden una cosa y la contraria. No lo digo por usted ni por su grupo, ¿eh?, que lo sepa. De hecho, no tiene que ver con el debate que se está dando aquí, pero veo algunas iniciativas que, la verdad, andan un poco faltas de coherencia o de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 533

14 de abril de 2026

Pág. 27

conocimiento de la realidad. O sea, no podemos pretender que el modelo de éxito de la bandera española sean Malta, Chipre o Madeira, sitios donde no hay ni un marino maltés, chipriota o portugués, pensando que eso va a dar solución a las necesidades de empleo de nuestros marinos; tiene que ser otra cosa. Entonces, en algún momento tendremos que plantearnos —perdóneme la expresión— qué queremos ser de mayores. Pero ya le digo que esto no tiene que ver con su planteamiento, no va por ahí.

Yo les agradezco mucho su tiempo. Me he extendido, creo que además por culpa mía, más de lo que tenía pensado. Me ofrezco para que cualquier dato, aclaración o cuestión que me haya dejado en el tintero y que consideren de interés me la hagan llegar como estimen más oportuno, que yo trataré de atenderla de la mejor manera posible.

Presidenta, con su permiso, doy por finalizada la intervención.

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

En nombre de la comisión, agradecemos su presencia y siempre sus explicaciones.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las doce y cincuenta 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.

cve: DSCD-15-CO-533