

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 29

### INTERPELACIONES URGENTES:

#### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE LA CONECTIVIDAD DE CANARIAS. (Número de expediente 172/000009).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a tratar las interpelaciones dirigidas al Gobierno en funciones. Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto sobre la conectividad de Canarias. Para su defensa, tiene la palabra la señora Oramas González-Moro. **(Rumores)**.

Señorías, deberíamos continuar el Pleno con un cierto silencio para poder escuchar bien a la oradora.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, el cielo es la autovía que conecta a los canarios con el mundo. Hace un año, cuando la vicepresidenta Calvo nos reunió a los portavoces para el tema del *brexit* —la primera—, recuerdo todavía —yo era la última que intervenía— que cuando le pregunté qué iba a pasar con las compensaciones al transporte del tomate y del pepino canario, que eran el 80 % de nuestras exportaciones a Reino Unido, me contestó que ese era un tema menor. Cuando le pregunté por el plan para Iberia me dijo que eso era un problema de una compañía privada. Posteriormente, cuando yo conté eso, fui desautorizada por diputados del PSOE en distintos ámbitos. Y eso fue hace un año, sin la tormenta perfecta que tenemos en este momento en nuestra tierra. Para que ustedes lo sepan, en Canarias siempre, igual que en Baleares, notamos las grandes crisis económicas un año antes porque empiezan las cancelaciones. ¿Y por qué hablo de la tormenta perfecta? Ayer Norwegian ha decidido que elimina las conexiones desde Suecia y Dinamarca con Canarias, específicamente con Fuerteventura.

Hoy Thomas Cook, que tiene 2,6 millones de pasajeros entre enero y agosto a Canarias, está al borde de la quiebra y en una situación complicada, y mientras la autoridad aérea inglesa está preparando un plan, la nuestra, silencio. Pero no solo eso, para la temporada de invierno ya se han cancelado 300 000 plazas aéreas con Canarias de Alemania y 70 000 del Reino Unido. Y tenemos dos problemas: A Iberia, que era un problema de una empresa privada, Bruselas no le aprobó el plan de contingencia; ha dado una prórroga de seis meses. Iberia y Vueling suponen en este momento casi el 60 % de las conexiones aéreas Canarias-Península. Ryanair ha anunciado también la pérdida de 7000 plazas mensuales. Estamos hablando de que se puede llegar a 300 000 plazas, pero Ryanair supone otro 19 % y Norwegian 417 000

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 30

con el cierre de las bases en Canarias. Estamos hablando de que en un momento dado, esa tormenta perfecta, el 82 % de las plazas aéreas Canarias-Península pueden colapsar. Pero no hablamos solo de Canarias-Península, estas cuatro compañías, sin contar los 2,5 millones de Thomas Cook, suponen el 30 % del total de la conectividad de Canarias. Y nos encontramos con una ministra, la señora Maroto, y me refiero a la semana pasada o a la anterior, que dice que Iberia es la que debe buscar soluciones en el *brexít* duro, y además lo dice en la Organización Mundial de Turismo. Y no solo eso, dice que si Ryanair desaparece en Canarias y en otras comunidades —pero hoy yo me estoy centrando en Canarias—, cuando eso se produzca, ya actuaremos.

Sinceramente, vamos a entrar en elecciones con un Gobierno en funciones, pero el tema de la conectividad de plazas aéreas no se resuelve cuando se tiene el problema, sobre todo en comunidades como Baleares y Canarias, sino que se tiene que resolver con un año de antelación, que es cuando se reservan las plazas. Ya digo que en este invierno 300 000 menos Alemania, 70 000 menos el Reino Unido.

Señor ministro Ábalos, yo sé que usted es el secretario de organización del Partido Socialista, pero hoy le hablo desde la serenidad y desde la responsabilidad. Estamos hablando del 40 % de nuestra economía. Detrás de esto no solo hay plazas aéreas, sino miles de puestos de trabajo: 300 de Ryanair, de Norway, pero después miles en esos hoteles, taxis, comercios. Fuerteventura, por primera vez en la historia, tuvo que cerrar hoteles en el lapso entre marzo y junio. ¡Nunca había pasado en la historia de Canarias! Tenemos que trabajar a nivel nacional con temas de nuevos mercados, desde luego, pero garantizando la conectividad e implicándose el Gobierno de España en el plan de contingencia de Iberia, porque ¿qué hubiera pasado si hubiera sido en octubre? Que hubiera estado sin resolver. No se trata de que haya una prórroga, sino de que el Gobierno de España se tiene que implicar en la conectividad porque los canarios, cada vez que ha caído una empresa, Spanair en su momento, Spantax, ¿con qué no vamos a quedar? ¿Solo con los vuelos Canarias-Península de Air Europa y de Binter? Este es nuestro país, el país de los canarios, y necesitamos que el 80 % de las líneas aéreas esté garantizado. Tienen que trabajar conjuntamente el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Turismo con el Gobierno de Canarias y con los empresarios del sector para poder adelantarnos, y no esa frase de ‘ya veremos cuando pase’ o ‘esto es un problema de una empresa privada’. Es un problema de Canarias, de 14 millones de turistas que se pueden quedar sin llegar a Canarias, de 2 millones de canarios, y no valen Gobiernos en funciones, no vale campaña electoral; tenemos que estar ahí.

Voy a dedicar los siguientes seis minutos a un tema del que usted y yo hablamos y que nos parece muy importante. Sé que el ministerio ha estado trabajando en ello, pero esto no puede seguir así. Y le voy a dar un dato. Hoy, si usted quiere ir de Lanzarote a Londres, el billete le sale por 155 euros. Si usted quiere ir hoy de Lanzarote a Madrid, le cuesta el billete más barato 483 euros. La misma tripulación, mucho más combustible, muchas más horas y tasas aéreas diferentes. Cuando se es residente vale 127, pero en realidad el Gobierno de España está pagando trescientos y pico, y en turista. Porque ¿sabe una cosa, señor Ábalos? Lo que le dije en privado en su despacho en privado: el problema es que siguen pagando el abono de residentes a los que viajan en *business*. El ministerio, parte de esos cientos de millones de euros que paga a Canarias —que no tienen que echármelo en cara, como hizo un cargo de su partido, porque si cuesta 400 o 500 los canarios tenemos derecho a eso— es porque siguen pagando el abono de residente a los que viajan en *business*. Lo he confirmado esta mañana en la agencia de viajes pero se lo dije hace ocho meses.

También suceden otras dos cosas, señor Ábalos. En primer lugar, qué casualidad que todas las compañías que tienen compensación al transporte financiado por el ministerio para los canarios, justo en las mismas fechas suben los billetes en los mismos importes: puentes, fines de semana, Semana Santa o Navidad. Aquí tiene que actuar ya la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia. Hay un acuerdo entre compañías. Y, en segundo lugar —lo entrecomillo para que nadie me acuse—, “hay posible fraude”. Coalición Canaria lo denunció cuando se aprobó en la época del PP la compensación al transporte, pero no nos quisieron hacer caso. Hace muchos meses yo le dije que cuando uno es canario y se mete a sacar un billete lo primero que le preguntan, antes de darle el precio, es si es residente o no cuando debería ser lo último. Usted es de Madrid y pregunta el precio de Canarias y yo soy de Canarias y pregunto el precio y lo último debe ser si se es residente, ¿no? Pues no; la primera pregunta cuando vas a hacer una reserva es si eres residente o no. Si mi primo que es de La Coruña se mete en el mismo momento que yo y yo estoy en Canarias, el precio del de La Coruña es distinto al mío de Canarias. Y en su despacho le dije otra cosa. Hay un fraude —no voy a decir quién me lo dijo, pero fue una persona de una compañía— que es el siguiente. Yo no entiendo mucho de informática, pero tiene que ver con las IP. Las compañías tienen un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 31

sistema mediante el cual si yo soy Canaria y saco billetes desde mi ordenador reiteradamente, cuando voy a sacar uno en Valladolid la compañía ya sabe que yo soy residente. Fíjese lo que le estoy diciendo. En el mismo momento aquí en Madrid un compañero diputado y yo nos metemos a hacer una reserva y nos da precios distintos porque localizan las IP.

Se creó una asociación llamada Canarios sin Alas. Se trata de gente canaria que ha tenido que venir a vivir a Madrid o a la Península, gente que sigue con sus padres, con sus hijos, padres separados, y tenemos que resolverles la situación. Cuando tú vienes con hijos a la Península, para que puedan ir al colegio te exigen el empadronamiento pero no con el padre o la madre que sigue en Canarias, y esos chicos que tienen custodia compartida o que van de vacaciones a ver a sus padres a Canarias en los puentes o en los fines de semana tienen que pagar —y no lo van a hacer porque no pueden— hasta 800 euros. Cuando el padre o la madre de un canario se pone enfermo y tiene que ir unos días o acudir a un entierro, le puede costar mil y pico euros y si son varios de familia es imposible. Creemos que hay una inflación, precios abusivos del transporte aéreo en Canarias y esto no puede seguir. Tiene que haber no solo un observatorio de precios del ministerio, sino una investigación a fondo, porque esto no pasa en Madeira o en las Azores en Navidad. En Navidad, los billetes llegan a los 1500 euros por ciudadano y los canarios que viven en la Península no pueden ir porque si tienes una pareja y tres chiquillos, ¿cómo te vas a gastar 7000 euros en pasar la Navidad con tus padres? Esto está costando millones al Estado y tenemos que trabajar para que se haga una investigación de los precios. No puede ser más barato Lanzarote-Londres, Lanzarote-Munich o Lanzarote-Moscú que Lanzarote-Madrid. No podemos correr el riesgo, señor Ábalos, de perder las conexiones de Iberia, de Vueling, de Norwegian, de Ryanair, en el mismo tiempo. No puede ser que no estemos actuando desde Turismo para abrir nuevos mercados. En esos aviones vienen también las medicinas, las plantas de flor cortada, los productos del sector agrario. Tenemos que garantizar en Bruselas la financiación del transporte de las mercancías que van a ir al Reino Unido —las papas, el tomate y el pepino—, en ello nos va el 60 % de nuestro PIB, de nuestro producto interior bruto, pero sobre todo detrás de estas cifras hay muchos rostros de hombres y mujeres que trabajan en Canarias, y no tenemos muchas más alternativas en mi tierra.

Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señores diputados.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias a usted, señora Oramas.

A continuación, tiene la palabra en nombre del Gobierno en funciones el señor ministro de Fomento en funciones.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES** (Ábalos Meco): Muchas gracias, señora presidenta, señorías, y muchas gracias, señora Oramas.

En relación con la interpelación formulada para explicar las medidas que adoptará el Gobierno de España para garantizar la conectividad de Canarias, tanto de personas como de mercancías, ante el *brexít* y sus consecuencias para Iberia y la situación de Ryanair y Norwegian, como consecuencia de la comparecencia del presidente del Gobierno que tuvo lugar la semana pasada, me centraré en la afección del *brexít* a los diferentes ámbitos de competencia del departamento, particularizándolos en lo que respecta a Canarias. Me voy a limitar en esta primera intervención a la interpelación, a lo que decía, porque me parece que es bastante importante tratar de las consecuencias del *brexít* en relación con el transporte. Por lo tanto, le agradezco la oportunidad que me presta para ello.

Voy a referirme previamente al marco competencial y de actuación del que se dispone, así como a las medidas que se están tomando para el caso de que se produzca el indeseado *brexít* duro. Esto es así porque de producirse una retirada con acuerdo, en principio no se requerirían actuaciones específicas al prolongarse el *statu quo* actual.

Comenzaré con el transporte aéreo, dado que es probablemente el más afectado por su relevancia para la conectividad de España y en particular para la cohesión del territorio canario. Asimismo también lo es por su contribución directa a la economía y muy especialmente al sector turístico —como muy bien ha destacado la señora Oramas— y que tiene en Reino Unido uno de los mercados más relevantes. No obstante, debo advertir que en el último año se aprecia un debilitamiento del tráfico aéreo del Reino Unido con Canarias, ya sea por el efecto *brexít* o por la recuperación de mercados competidores, ambos efectos relacionados.

En primer lugar, me centraré en la posible afección a la actividad de IAG y sus filiales Iberia, Iberia Express y Vueling. Como saben, IAG es propietaria de una parte importante de las compañías que acabo de mencionar y tiene entre su accionariado un porcentaje relevante de inversores británicos, los cuales

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 32

dejarán de ser comunitarios tras el *brexít*, pasando a ser considerados inversores de un tercer Estado desde el punto de vista europeo. La regulación del mercado de transporte aéreo dentro de la Unión establece que para que una compañía aérea europea pueda obtener y mantener en vigor la licencia de explotación —título habilitante para prestar servicios aéreos en la Unión Europea—, una de las condiciones que ha de cumplir es que más del 50 % de la propiedad de la compañía así como su control efectivo recaigan en los Estados miembros o en sus nacionales. En este sentido, ya les adelanto que todas las compañías aéreas españolas afectadas han trabajado intensamente para preparar planes de actuación en previsión de este escenario. Además, para que todas las compañías afectadas por esta situación tuvieran tiempo para acometer las modificaciones necesarias, el reglamento de contingencias relativo a la conectividad previó un plazo de seis meses, a contar desde que se produzca la salida efectiva del Reino Unido, para que las compañías pongan en marcha los cambios necesarios. Para ello, la única condición es haber presentado un plan de adaptación satisfactorio con anterioridad al pasado 11 de abril. En relación con esta cuestión, todas las compañías aéreas españolas afectadas, entre ellas las del Grupo IAG, presentaron en tiempo y forma ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un plan de adaptación. Estos planes han sido analizados y considerados satisfactorios por parte de AESA; es decir, se considera que una vez implantados darán pleno cumplimiento a la normativa europea. Este resultado fue remitido a la comisión el pasado mes de junio. En definitiva, la compañía está siguiendo por el momento los pasos previstos en el Reglamento de contingencia. En cualquier caso, desde el ministerio seguimos de cerca la situación para verificar que no solo Iberia sino todas las compañías afectadas implementan sus planes de adaptación llegado el caso.

Me preguntaban también por la situación de Ryanair y de Norwegian, aunque ninguna de las dos compañías es británica. En caso de que se produzca un *brexít* duro, todas las compañías europeas y británicas podrán seguir explotando servicios aéreos entre ambos territorios con total normalidad, al menos hasta octubre de 2020, una vez se apruebe formalmente la modificación del Reglamento de conectividad en virtud del Reglamento de contingencia. En el corto plazo, por lo tanto, los servicios están garantizados en toda la Unión Europea, algo que para Canarias, por supuesto, es muy importante.

Por otro lado, en relación con las afecciones en materia aeroportuaria, desde Fomento queremos que las tarifas españolas sean competitivas porque sabemos que un elemento es el precio que abonan los pasajeros; de hecho, el consejo de administración de AENA aprobó que para el próximo año bajen un 1,17 % en su conjunto y también se producirá una reducción significativa en el caso de las tarifas de ruta de navegación aérea. La salida del Reino Unido de la Unión Europea significa también su salida del Espacio Económico Europeo y con ello los pasajeros embarcados en España con destino el Reino Unido verían incrementadas de repente sus tarifas aeroportuarias aproximadamente en un 25 % al tratarse ya de un destino internacional extraeuropeo. Para evitar los efectos negativos que este cambio brusco supondría en la economía nacional, y muy especialmente en destinos turísticos como Canarias, el Gobierno decidió incluir una medida específica en el Real Decreto-ley de medidas de contingencia para que las tarifas al Reino Unido no se incrementaran hasta el 28 de febrero de 2020. A medida que se acerca la fecha mencionada, y especialmente si finalmente se produce un *brexít* sin acuerdo, lógicamente se podrá revisar esta fecha para ampliar el plazo y de esta forma paliar los efectos de la salida y lograr una transición lo más gradual posible.

Por otra parte, desde el Ministerio de Fomento y AENA sea está trabajando con los ministerios competentes para paliar el impacto sobre los nuevos controles de seguridad y aduaneros que será preciso aplicar a los ciudadanos británicos tras el *brexít*. Estas medidas implicarán la necesidad de incrementar las dotaciones de personal de control dedicado a estas funciones y por supuesto un incremento del personal de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para evitar mayores colas y tiempos de espera a los pasajeros. Es, como digo, una cuestión que está siendo abordada desde todos los ministerios implicados y que a día de hoy está suficientemente encauzada.

Por lo que se refiere al transporte de mercancías, el Ministerio de Fomento otorga anualmente ayudas al transporte de mercancías de productos agrícolas e industriales canarios, para lo que en 2018 destinamos más de 81 millones de euros. Actualmente, se está subvencionando el transporte de los siguientes productos: casi todos los productos agrícolas, sobre todo el tomate, además de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, y los productos industriales originarios o transformados en Canarias, *inputs* necesarios para su producción, y petróleo y sus derivados originarios o transformados en Canarias. A este respecto, Reino Unido es el principal destino de las exportaciones agrícolas de Canarias. Así, en el caso de la ayuda al transporte de mercancías, del total de la subvención concedida a productos cuyo tráfico fue

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 33

Canarias con el resto de países de la Unión Europea, el 55 % fue concedido para el tráfico Canarias-Reino Unido, unos 3 millones de euros; de esta cuantía, el tomate con destino al Reino Unido recibió el 40 % de la subvención total con destino a países de la Unión Europea, y el pepino, el 15 %.

En el caso de la ayuda al transporte financiada con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, se encuentra vigente un régimen especial de ayudas aprobado por la Comisión que se aplica a transporte comunitario, vigente hasta diciembre de 2020. En caso de *brexít* sin acuerdo, Reino Unido quedaría fuera de esta autorización, de modo que no se podrán seguir concediendo estas ayudas. Desde el Gobierno vamos a realizar todos los esfuerzos necesarios para, en el caso de un *brexít* sin acuerdo, paliar al máximo los posibles efectos del sector productor agrícola canario y, concretamente, sobre los productores de tomate y pepino, que serían los más afectados al quedar Reino Unido fuera del ámbito de la Unión Europea. Se trata de un asunto en el que el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado tenemos que trabajar con la máxima coordinación, ya que la solución final implica necesariamente a las instituciones europeas.

El ordenamiento jurídico comunitario, en particular el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, brinda la posibilidad de adoptar medidas específicas en las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea, entre ellas Canarias, destinadas a compensar los efectos generados por las desventajas estructurales, permanentes y acumulativas que padecen. Sin descartar ninguna opción, actualmente estamos trabajando a nivel técnico para estudiar las posibilidades de adaptación de las subvenciones al transporte de mercancías en el caso de que exista un *brexít* duro.

Respecto a los puertos de interés general, la exposición al riesgo del *brexít* se centra en el aumento de los controles e inspecciones a mercancías que supondría un *brexít* duro. El aumento de controles e inspecciones en frontera supone, básicamente, que puede ser necesario tener que reforzar las plantillas de personal relacionadas con dichas actividades, aspecto en el que se viene trabajando desde el ministerio con el resto de ministerios afectados. En definitiva, desde el Gobierno y el Ministerio de Fomento en particular estamos siguiendo con detalle el *brexít* y su afección tanto a Canarias como al resto del territorio nacional, considerando todos los escenarios posibles, analizando su repercusión en los ámbitos de nuestra competencia y adoptando medidas para paliarlos, tal y como les acabo de detallar.

Si me permite, en la siguiente intervención ahondaré en las otras cuestiones más particulares que me ha planteado sobre las consecuencias o los efectos colaterales de la bonificación del 75 % para el transporte.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro de Fomento. Tiene la palabra la señora Oramas González-Moro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor ministro, le ha ocurrido como le pasó la primera vez que tuvimos el rifirrafe, que se lo ha escrito gente que no sabe, que no consulta y que solo mira el mes de julio y, sobre todo, lo que me parece increíble es que usted no haya escuchado lo que le he dicho. Cuando yo hago la interpelación pongo *brexít*, coma, y después pongo Ryanair y Norwegian. ¡Claro que sabemos que Ryanair y Norwegian no tienen que ver con el *brexít*! Estaba hablando de la tormenta perfecta que viene sobre Canarias. Usted acaba de decir —porque se lo han escrito— que el plan de contingencia de Iberia está aprobado desde julio. Mire **(muestra un documento)**, Iberia lo presentó, Bruselas se lo deniega y la compañía sigue manteniendo que cumple la normativa. Reunión de la Organización Mundial de Turismo **(muestra una fotografía)**.

En segundo lugar, ¿me está diciendo que no se van a perder plazas? Le estoy diciendo que ya han bajado 300 000 en la temporada de invierno, que es la temporada alta de Alemania y 70 000 de Reino Unido. Le estoy diciendo que Norwegian, en la reunión que tuvo con la junta de acreedores e inversores, ha cancelado ya todos los vuelos a Fuerteventura desde Dinamarca y desde Noruega. Le estoy diciendo que Ryanair el 1 de enero suspenderá sus bases con Canarias: 7000 plazas diarias. Le estoy diciendo que Thomas Cook Airlines está en una situación difícil y le estoy diciendo que al final el conjunto de esas compañías formarán esa tormenta perfecta que representa el 80 % de los vuelos entre Canarias y la Península. Y usted —que no es usted, es su asesor, su jefe de gabinete o el que sea— me viene a contar lo que hay. Pero yo lo que le estoy diciendo es que tenemos que actuar ya, que no puede ser que lo hagamos cuando suceda, que tenemos que implicarnos en el plan de Vueling y de Iberia —Canarias no puede estar sin Iberia y sin Vueling—, que tenemos que resolver lo de Ryanair porque supone 7000 vuelos diarios y afecta a 300 trabajadores. Detrás de esto, señor Ábalos, no solo hay números, hay

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 34

personas con proyectos de vida que irán al paro, que están yendo ya al paro en Lanzarote y Fuerteventura. La única conexión con La Palma es el vuelo diario de Iberia. No puede ser. No necesitaba escuchar lo que usted me ha dicho, el número de vuelos ya lo sabemos. Pero hay afirmaciones que no podemos permitirle.

También me ha hablado de la normativa europea de mercancías, pero, claro, eso ya lo sabemos. Hace un año, cuando Carmen Calvo me dijo que el tomate y el pepino eran cosas menores, le dije que trabajaran con el Posei, con Bruselas —¿verdad, señor ministro?— para ver si podíamos llegar a un acuerdo, porque si no, no se va a producir. Yo recuerdo que me decía que el problema ocurriría cuando los camiones llegasen a Calais y yo le contestaba que eso será para los valencianos, que para los canarios el problema no es que los tomates y los pepinos de exportación lleguen a Calais, sino que salgan de Canarias y lleguen al Reino Unido. **(La señora vicepresidenta, Elizo Serrano, ocupa la Presidencia).**

Hay rostros, hay vidas humanas. No estoy echándole la culpa, le estoy advirtiendo de qué va a pasar con Canarias. A las islas Canarias se las representa en los mapas, como usted bien sabe, en un recuadro. Señor ministro, le pido hoy que no convierta ese recuadro en un muro.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Elizo Serrano): Muchas gracias, señora Oramas.  
Para concluir el debate tiene la palabra el señor ministro de Fomento en funciones.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO EN FUNCIONES** (Ábalos Meco): Gracias, presidenta.

Señora Oramas, he procurado ser fiel al texto de la interpelación. También he advertido que en este segundo turno me referiría a alguna de las cuestiones que usted me había planteado desde la tribuna, más allá del tenor de la interpelación, que se refería a las medidas que tenía previsto acometer este Gobierno en el caso del *brexít* y también sobre la situación de Ryanair y Norwegian, que no tienen nada que ver con el *brexít*, ya que ambas no son británicas. Me ha preguntado por las medidas que vamos a adoptar y yo tengo que responder a lo que me pregunta. Por otra parte, también me parecía una buena oportunidad para que el resto de sus señorías —si tienen interés— las conocieran, porque usted pone el énfasis en Canarias pero afectan también al conjunto de España y esta era una oportunidad.

Respecto de lo que puntualmente me ha planteado, como siempre, le tengo que agradecer que me haya dado información, que no ha caído en saco roto. Ya le he dicho que tenemos que abordar con más profundidad estas incidencias, estos comportamientos perversos, que vienen a perturbar una de las medidas que adoptamos, que es la bonificación del 70 % de los viajes a la Península por parte de los canarios. Además, este es un asunto importante para las finanzas del Estado. De hecho, las subvenciones al transporte de pasajeros tanto aéreo como marítimo para residentes en Canarias ha supuesto una inversión de 532 millones de euros y en 2019 prevemos que se superen los 625 millones de euros para ese tipo de ayudas; es decir, estamos hablando de algo realmente importante. En este sentido, es verdad que se ha producido un aumento sustantivo de la demanda de las conexiones aéreas, aproximadamente un 15 % de interinsulares y un 20 % en las rutas peninsulares. Asimismo, hemos observado que los precios han experimentado un comportamiento dispar, hay aumentos del 20 % de media y, en algunos casos, de hasta el 40 %. Es cierto que ha habido un efecto-consecuencia, evidentemente, porque la bonificación estimula la demanda, pero también es verdad que constituye unos ingresos para las compañías muy claros y ciertos, por lo que puede ser que haya estos comportamientos. A tal fin, hemos encargado un estudio a la Universidad Pompeu Fabra sobre los efectos de estas subvenciones al transporte.

En paralelo, se está trabajando con la Agencia Tributaria en un cruce de datos entre las bases de datos de viajes de residentes y de la renta para obtener información sobre la correlación entre viajes y nivel de renta. Queremos saber exactamente quiénes se están beneficiando de estas bonificaciones y cuántas veces se están beneficiando, porque podría ser que se beneficien no a demasiados y, a veces, se beneficien demasiado a los mismos. Por lo tanto, es bueno tener esa información previamente y de manera rigurosa. Se está colaborando también con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en la detección de supuestos comportamientos contrarios a la libre competencia, como usted ha denunciado aquí en la tribuna. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que la comisión tiene que implicarse en ello. Hemos proporcionado también a la AIREF datos de las liquidaciones en bruto de las bonificaciones al transporte aéreo para el estudio del esquema de subvenciones. Cabe destacar que el REF de Canarias, recientemente modificado, permite buscar soluciones alternativas más equitativas, siempre que no se disminuyan las ayudas prestadas para que no se deteriore el servicio.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Núm. 12

18 de septiembre de 2019

Pág. 35

Estamos abiertos a todo esto porque efectivamente, como le decía, son muchos recursos, el propósito es loable, el fin conviene conservarlo, pero hay que ajustarlo y evitar que algunos se aprovechen. Por lo tanto, ya sabe que toda la información que nos pueda trasladar siempre será bien acogida y que, además, esta es una tarea común porque, en definitiva, es en beneficio de los canarios y canarias.

Respecto de Iberia, nosotros no tenemos una respuesta negativa por parte de la Comisión, ya que lo único que nos ha dicho es que nos va a reclamar o requerir más información acerca del control de la compañía, es decir, que efectivamente pueda acreditarse que tiene un control español. Hemos dicho que estamos abiertos a lo que nos reclamen, y así estamos. Sin embargo, la fase por parte de la Agencia de Seguridad Aérea Española está cubierta y estamos a disposición de lo que nos diga la Comisión Europea para aclararlo.

En cuanto a Ryanair, nosotros estamos manteniendo bastantes reuniones de un modo lo más discreto posible, porque a nosotros nos interesa no solamente la conectividad, que nos dice la compañía que no se va a ver afectada —de hecho, no hay ningún plan de afectación a la conectividad—, sino si va a afectar a las bases y, por tanto, a los trabajadores, fundamentalmente en Cataluña y Canarias, ya que estamos hablando de empleo y, como decía usted, de la vida de las personas. En ese sentido, en principio, estamos liderándolo a través del Ministerio de Trabajo, que es el que media en estos conflictos laborales, pero en lo que afecta a la conectividad también estamos trabajando en el apoyo que podamos prestar desde el Ministerio de Fomento, ya que estamos permanentemente en contacto con esta compañía, tratando de disuadirla de que aplique estos planes, tratando de ver cómo podemos intervenir para que no lleve adelante estos planes. En eso estamos y nosotros estamos haciendo, no le quepa la menor duda, todos los esfuerzos posibles. Así lo hace Trabajo, así lo hace Industria y así lo está haciendo Fomento, de modo coordinado, pero cada uno por el lado en que más puede entrar a la compañía.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Elizo Serrano): Muchas gracias.