



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 404

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 17

celebrada el martes 23 de septiembre de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

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

— Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Presentado por el Gobierno. (Número de expediente 121/000009) 2

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

— Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Presentado por el Gobierno. (Número de expediente 121/000009) 2

— Votación 18

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 2

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

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

- **PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRESENTADO POR EL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000009).**

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

Comenzamos la sesión con el orden del día que ya conocen. Como saben, se han solicitado intervenciones en catalán y gallego en la sesión, y así ha sido concedido.

En primer lugar, pasamos a la ratificación de la ponencia encargada de informar el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, con número de expediente 121/000009.

¿Se ratifica la ponencia? (**Asentimiento**). Queda ratificada.

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

- **PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. PRESENTADO POR EL GOBIERNO. (Número de expediente 121/000009).**

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, procedemos a la emisión del dictamen, a la vista del informe de la ponencia, sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Como saben, se abrirá un único turno de intervenciones de los grupos parlamentarios, ya sea para la defensa de sus enmiendas o para la fijación de su posición, con un máximo de diez minutos cada uno, en orden de menor a mayor. En este punto, dado que se va a dilatar con las intervenciones, me gustaría que, si es posible, los grupos comunicaran a la Mesa la aceptación o rechazo de las enmiendas transaccionales que se han formulado a sus enmiendas, porque muchas de ellas todavía no las tenemos firmadas aquí. Por tanto, si las pueden ir pasando a la Mesa, vamos adelantando ese trabajo.

Sin más, para facilitar el trabajo de los grupos pequeños —el compañero del BNG ha solicitado intervenir un poquito más tarde—, en este primer turno de intervención, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Rentería Lasanta por un tiempo de diez minutos.

La señora **RENTERIA LASANTA**: Eskerrik asko, presidenta.

Egun on guztioi.

Señorías, tomo la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al cual represento en esta comisión, para fijar nuestra posición ante esta iniciativa legislativa. Siempre lo hacemos desde la responsabilidad, desde el compromiso institucional y con el objetivo de mejorar la calidad y la aplicabilidad de las leyes que se debaten y aprueban en esta Cámara.

La Ley de Movilidad Sostenible no es solo una norma más; estamos ante una pieza clave para transformar el modelo de transporte, hacerlo más justo, más eficiente y, sobre todo, más sostenible. Durante décadas hemos construido ciudades y territorios en torno al vehículo privado, relegando el transporte público, la bicicleta y el peatón a un segundo plano, pero hoy sabemos que ese modelo ha alcanzado sus límites. Los datos son claros y no admiten demora. La congestión urbana crece cada año, la contaminación del aire provoca graves problemas de salud, las emisiones de gases de efecto invernadero intensifican la crisis climática y el espacio público se encuentra cada vez más saturado por los automóviles. Frente a ese panorama, urge replantear nuestras prioridades de movilidad, apostando por sistemas de transporte sostenible, seguros y accesibles, que devuelvan la ciudad a las personas y hagan posible un futuro más habitable.

Los datos son claros y no admiten demora. El transporte es el responsable de casi el 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en España, y más del 90 % procede del transporte por carretera. Cada año la contaminación del aire causa unas 30 000 muertes prematuras en nuestro país y está detrás de 62 000 ingresos hospitalarios urgentes. En nuestras ciudades el tráfico es la principal fuente de dióxido de nitrógeno, lo que afecta a niños, personas mayores y a quienes sufren enfermedades respiratorias, y, mientras tanto, millones de ciudadanos siguen sin acceso a una movilidad segura, asequible y accesible. No podemos ignorar estas cifras porque la Unión Europea ya ha fijado un calendario claro: reducir en un 55 % las emisiones en 2030 y alcanzar la neutralidad climática en 2050. Si no actuamos, no cumpliremos, y eso supondrá sanciones, pérdida de competitividad y, sobre todo, un coste humano inasumible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 3

La ley de movilidad sostenible es una ley oportuna, necesaria y ambiciosa en sus objetivos, pero profundamente deficitaria en aspectos clave que no podemos obviar. Nos jugamos mucho, porque la movilidad del futuro sostenible, segura, accesible e inclusiva solo será posible si somos capaces de articularla desde el respeto institucional, la coordinación real y el reconocimiento de la pluralidad territorial. Por ello, desde EAJ-PNV queremos expresar nuestro apoyo matizado, crítico y responsable a esta ley. No nos oponemos a su aprobación, pero no podemos suscribir el texto tal y como está concebido; lo apoyamos, pero con cautela y con exigencia.

Señorías, durante la tramitación parlamentaria de esta norma nuestro grupo presentó setenta y cinco enmiendas. No se trata de un simple número, se trata de una señal de alarma, porque esas enmiendas no eran gestos simbólicos ni correcciones menores, eran propuestas fundamentadas, propuestas técnicas, propuestas respetuosas y, sobre todo, propuestas necesarias para adaptar el texto a la realidad institucional; enmiendas para ajustar el texto al marco competencial vigente, evitando injerencias; enmiendas para garantizar la participación efectiva de las Administraciones con competencia en movilidad; enmiendas para corregir referencias constitucionales erróneas o inadecuadas, y enmiendas para mejorar la técnica legislativa y garantizar la seguridad jurídica. Lamentablemente, muchas de ellas han sido rechazadas sin ofrecer una justificación técnica o política suficiente, y esa falta de apertura resta legitimidad al resultado.

Euskadi es un modelo de gobernanza que debe ser respetado por España, y por eso quiero detenerme en el caso vasco, que conocemos bien y que ilustra perfectamente por qué el modelo que propone esta ley es problemático. Euskadi ostenta competencias plenas en materia de transporte dentro de nuestro marco estatutario, tal como lo establece el Estatuto de Gernika, y nuestra comunidad autónoma ha desarrollado normativa propia para regular la movilidad y el transporte sostenible, como son la Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi y la Ley de Sostenibilidad Energética del País Vasco, un modelo en el que las diputaciones y el Gobierno vasco colaboran activamente para diseñar planes de movilidad, desplegar redes de transporte público, implantar políticas de reducción de emisiones, promover la intermodalidad y avanzar hacia la descarbonización. Sin embargo, el texto de esta ley no refleja ni respeta suficientemente ese marco competencial. Se propone una gobernanza centralizada, articulada en torno a órganos de impulso estatales y sin mecanismos de participación efectiva de las administraciones que ostentan competencias en la materia. Eso no es gobernanza compartida, eso es una recentralización encubierta.

Desde el Grupo Vasco hemos defendido que las comunidades autónomas, en particular aquellas que ostentan competencias exclusivas en movilidad, no pueden limitarse a ser consultadas; deben participar en la toma de decisiones, porque conocen el territorio, porque gestionan las infraestructuras, porque ejecutan los servicios y porque asumen las responsabilidades presupuestarias. Sin esa participación, cualquier política nacional estará condenada al fracaso, no por falta de ambición, sino por desconexión con la realidad administrativa del país. Una ley de movilidad debe ser una ley de cogobernanza real, no una ley de jerarquía administrativa. Por eso presentamos enmiendas para que las diputaciones forales y el Gobierno vasco, en su calidad de administraciones con competencias propias, tengan una presencia efectiva en los órganos de planificación, seguimiento y evaluación, y muchas de esas enmiendas han sido rechazadas.

La cuestión competencial es el núcleo del problema, señorías. Hay un aspecto jurídico fundamental que debe ser subrayado con toda claridad, la base constitucional invocada en esta ley. Los apartados 1.^a, referido a la igualdad en el ejercicio de derechos, y 13.^a, sobre la planificación económica del artículo 149.1 de la Constitución española, no resultan adecuados, porque no se justifica una legislación que invade competencias ejecutivas autonómicas y el Estado no puede sustituir a las comunidades autónomas en materia de movilidad o transporte. Se ha producido una invocación genérica excesiva y jurídicamente débil que podría derivar en conflictos competenciales innecesarios. Por eso presentamos una enmienda específica para suprimir esa referencia y sustituirla por una base jurídica más rigurosa, más limitada y más adecuada. En su día fue rechazada. Es, señorías, una oportunidad perdida para fortalecer la seguridad jurídica y evitar litigios futuros. Esta ley, tal como está redactada, parte de una visión que invisibiliza los sistemas existentes en muchos territorios. En Euskadi, por ejemplo, existe una autoridad de movilidad supramunicipal coordinada por el Gobierno vasco, las diputaciones forales tienen sus propios planes de movilidad y redes de transporte y se han hecho avances notables en billeteje unificado, digitalización, electrificación y planificación metropolitana, pero nada de eso aparece recogido ni protegido en esta ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 4

No pedimos privilegios, señorías, pedimos reconocimiento a lo que ya funciona, respeto a lo que ya existe y seguridad jurídica para lo que está consolidado.

Más allá de lo competencial, también propusimos enmiendas para evitar conceptos vagos e imprecisos, establecer indicadores diferenciados para la movilidad rural urbana y metropolitana, reforzar la transparencia, la rendición de cuentas y la financiación adecuada, todas ellas con un espíritu constructivo, pero muchas también han sido rechazadas.

En conclusión, señorías —reiteramos—, nuestro grupo apoyará esta iniciativa porque no queremos bloquear un avance necesario hacia un modelo de movilidad más sostenible, pero no lo haremos desde la complacencia, lo haremos desde la crítica constructiva y mantendremos para su votación en Pleno nuestras enmiendas que no prosperen, haciendo una valoración general del proyecto con las incorporaciones que hoy se produzcan. Seguiremos exigiendo que esta ley se aplique sin invadir competencias, sin recentralizar, sin imponer esquemas ajenos a la realidad territorial. Esperamos y exigimos que en su desarrollo reglamentario y aplicación práctica se corrijan los desequilibrios competenciales, se refuercen los espacios de cogobernanza real y se garantice el respeto a la autonomía institucional, porque solo así, señorías, lograremos construir una movilidad verdaderamente sostenible, arraigada en el territorio, integrada en las instituciones y centrada en las personas.

Eskerrik asko.

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

A continuación, tiene el turno de intervención, por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, el señor Otero Gabirondo.

El señor **OTERO GABIRONDO**: Eskerrik asko, mahaiburu andrea.

El grueso de la valoración de la ley lo haremos en Pleno porque, entre otras cosas, depende un poco de lo que pase en las votaciones de hoy. En cualquier caso, para Euskal Herria Bildu el proyecto de ley, cuando se presentó, tenía dos problemas principales. El primero era —ya se ha dicho— el riesgo de invasión competencial y el modelo de gobernanza planteado, que entendíamos que tenía algunos tics centralistas. La segunda pata coja era lo que entendemos como una falta de ambición general en la ley en lo que se refiere a los aspectos medioambientales y de lucha contra el cambio climático, siendo esta cuestión crucial teniendo en cuenta el peso específico que tiene la movilidad y especialmente el transporte. También había algunos aspectos sociales. El grueso de nuestras enmiendas ha ido a intentar corregir o mejorar esos tres aspectos; de hecho, el grueso de esta segunda parte lo hemos trabajado junto a otros grupos parlamentarios, especialmente con Esquerra Republicana y con SUMAR, y también con una plataforma de organizaciones sociales, sindicales y ecologistas que nos presentaron conjuntamente una serie de propuestas de mejora y de enmienda al proyecto de ley.

Como se ha dicho, en lo que respecta al ámbito competencial y al modelo de gobernanza ha habido luces y sombras, pero los aspectos que considerábamos más lesivos de primera entendemos que han sido razonablemente corregidos, y el riesgo de invasión competencial o de centralizar, aunque existe, puede tener un alcance limitado.

En lo que respecta a la ambición medioambiental y social, hay luces y sombras. Entendemos que se han conseguido algunas cosas interesantes, como la inclusión específica de objetivos vinculantes de mitigación para el sector, el aumento de ambición en los planes de movilidad a los centros de trabajo, el mandato de revisar etiquetas medioambientales de la DGT, las concreciones en el impulso a la electrificación de los puertos, las mejoras en el fondo estatal que se crea, el mandato de hacer un plan de despliegue de puntos de recarga o la revisión de la posibilidad de introducir restricciones en los vuelos de corta duración con la alternativa de tren, pero también es verdad que hay sombras. Hay otros aspectos en los que no hemos avanzado lo suficiente, a nuestro entender, como la propuesta de creación de un fondo de carbono, una definición más detallada del destino del dinero recaudado por los derechos de emisión o mejoras en propuestas sobre interoperabilidad o intermodalidad, por subrayar algunas. De hecho, como he dicho al principio, algunos de los avances que he comentado están a la espera de ser aprobados en esta comisión, como la referencia a los objetivos vinculantes de mitigación, electrificación de puertos, plan de despliegue de puntos de recarga, aumento de ambición en los planes de movilidad al trabajo, etcétera. Nuestro apoyo final estará condicionado a que hoy salgan adelante.

Se ha dicho ya por parte del Grupo Vasco que algunos de los avances que va a suponer esta ley ya están consignados legalmente en la Comunidad Autónoma vasca, entre otras, a través de la Ley de Sostenibilidad Energética y de la Ley de Movilidad Sostenible, y son cuestiones más ambiciosas de lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 5

va a marcar esta ley, como los planes de acceso a los centros de trabajo o como las flotas de vehículos sostenibles, al menos para la Administración pública. Entendemos que en la medida en que esta ley va a dejar margen a eso que ya estaba más avanzado allí, en principio no nos coarta, pero queríamos subrayar que allí hemos avanzado más en algunas cuestiones.

Para terminar, nos ha llamado la atención también que esta ley haya levantado muchísima expectación. Han sido numerosos los sectores y grupos interesados en que les atendamos y en que metamos enmiendas. Ha sido un trabajo bastante intenso en ese sentido, y yo quería agradecérselo a todas las personas y a todos los grupos, sectores, etcétera, que se han interesado y se han preocupado por intentar mejorar esta ley. Evidentemente, hay algunas cosas que hemos recogido y otras no, pero quería destacar especialmente ese trabajo conjunto que hemos hecho con la plataforma que albergaba a diferentes sindicatos, grupos ecologistas y organizaciones vinculadas al transporte sostenible. Yo creo que han hecho un gran trabajo y, además, lo han hecho conjuntamente, lo cual ha facilitado mucho el trabajo de los grupos. En ese sentido, quería volver a subrayar mi agradecimiento al trabajo conjunto que hemos hecho los diferentes grupos, como ERC y SUMAR o como Podemos y BNG, que también han recogido algunas de esas propuestas. También creemos que ese trabajo conjunto ha posibilitado que algunas de esas demandas que venían de esas organizaciones sectoriales que abogaban por la movilidad sostenible hayan podido entrar finalmente y hayan ayudado a mejorar, no todo lo que hubiéramos querido, evidentemente, pero sí bastante si cabe, la redacción inicial que tenía el proyecto de ley.

Así pues, a partir de aquí, quedamos a la expectativa de lo que pase en las votaciones.

Eskerrik asko

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rego Candamil.

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

Moi bo día.

Para o BNG, era moi evidente que era preciso traer unha proposta de lei de mobilidade sustentábel, que era necesaria unha norma que actualizase, modernízase os criterios das administracións públicas á hora de impulsar especialmente un transporte público á altura das necesidades do século XXI, con criterios sociais e con criterios de sustentabilidade ambiental.

O texto inicial temos que dicir que estaba moi lonxe das nosas expectativas ou mesmo de cumplir con eses criterios. Basicamente, desde o primeiro momento nós puxémoslle dúas chatas. A primeira, esa permanente pulsión centralizadora que parece que está en todas as normas que saen deste goberno, esa invasión competencial que aparecía ao longo de todo o texto. E, en segundo lugar, as limitacións nos criterios de servizo público, particularmente condicionadas pola sustentabilidade económica dos servizos. Ningunha das dúas nos parece lóxica. En todo caso, temos que dicir que non só o BNG, que presentou numerosas emendas ao respecto, senón tamén outras forzas políticas, particularmente as forzas nacionalistas soberanistas, fixemos achegas que corrixiron en boa medida esa pulsión centralizadora, a invasión competencial e que, tamén, que conseguimos corrixir en parte o peso dos criterios económicos á hora de determinar as características dos servizos públicos de transporte do noso punto de vista, deben ser fundamentalmente en relación con criterios sociais.

De todas maneiras, temos que dicir que aquí continúa habendo problemas. Non nos damos enteramente por satisfeitos. En primeiro lugar, porque se seguen definindo criterios e medidas que condicionan as políticas de transporte público, particularmente no ámbito urbano, cando do noso punto de vista á capacidade de determinar esas políticas para facelo tamén en función das características diferenciais en cada país, en cada comarca autónoma, ou mesmo en cada cidade debería ser das comunidades autónomas, debería ser, no noso caso, da administración galega e mesmo dos concellos implicados. Por tanto, non se corrixiu totalmente esa invasión competencial do noso punto de vista e tampouco se fixo en relación cos criterios de servizo público porque o criterio económico, se ben se pondera xunto con outros continúa estando presente e insisto, do punto de vista do BNG, non debería ser en absoluto o que determinase nin debería ter un peso decisivo porque criterios como a capacidade que teñan os servizos públicos de facilitar a mobilidade da poboación especificamente en países como Galiza, que teñen unha poboación dispersa e hoxe un transporte público claramente deficiente deberían ser fundamentais.

De calquera maneira, como digo, houbo cuestiós que foron mellorando como consecuencia de emendas do BNG chegamos a un acordo para resolver, creo que de maneira positiva, un problema que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de setiembre de 2025

Pág. 6

se abriu a partir da publicación dos mapas competenciais. No caso da Galiza afectaba de transporte terrestre por estrada, no caso da Galiza afectaba a 23 concellos, decenas de miles de persoas. Chegamos a un acordo sobre a base de que aqueles traxectos que sexan realmente interiores os deban asumir as administracións competentes que son as administracións autonómica, no noso caso, a administración galega, máis que o Estado debe compensar economicamente a esas administracións pola asunción deses servizos. E de calquera maneira, si, por calquera razón xustificada a administración galega non quere asumilo, o Estado deberá manter eses servizos, é dicir, que de ningunha maneira poderá suprimilos porque o que non nos parecía aceptábel é que a cidadanía perdease servizos públicos cos que conta hoxe en día cando o obxectivo debe ser que cada vez teña máis que os aumente en función tamén de un criterio xeral.

Outra das cuestiós que achamos que é realmente positiva é que na lei se recollan medidas específicas de compensación para países como Galiza cun déficit histórico de investimentos en infraestruturas e servizos, en transporte público, particularmente en transporte ferroviario, entronca co que aconteceu mesmo no pleno do Congreso na semana pasada, coa aprobación dunha moción do BNG para impulsar as cercanías ferroviarias na Galiza que non existe, mais tamén para impulsar outras medidas de mellora das infraestruturas ferroviarias e dos servizos ferroviarios no noso país. Que sexa lei, por tanto, con ese carácter imperativo prescritivo que o Estado ten a obriga de compensar eses déficits históricos e ten a obriga de actuar para poñer en marcha os servizos de transporte público necesarios na Galiza parécenos que é realmente importante.

En definitiva, desde a perspectiva do BNG, do que se trata de que as administracións públicas competentes: o Estado, naquilo que é da súa competencia, e particularmente tamén no financiamento das competencias das administracións autonómicas, esas propias, os concellos, tomen a serio dotar á sociedade do Estado español no noso caso, dotar ao pobo galego de servizos de transporte público que fagan desnecessaria necesaria o uso do vehículo particular. É dicir, que permita avanzar tamén no proceso de loita contra o cambio climático, na transición ecolóxica e enerxética, pero ao mesmo tempo que resolva de maneira eficaz e eficiente os problemas de mobilidade que ten diariamente o conxunto da cidadanía. E o BNG ten claro, témolo expresado moiísimas ocasións, que isto pasa fundamentalmente polo apoio ao transporte público ferroviario, porque sabemos que é un modo de mobilidade do futuro por ser eficaz eficiente, como dicía, é sustentábel e pasa tamén porque naqueles ámbitos en que o transporte ferroviario non sexa capaz de cubrir a demanda de pasaxeiro, de mercadorías, pois se pode facer con outros medios tamén con criterios sociais e con criterios de sustentabilidade, particularmente nos ámbitos urbanos en que tan necesario é mellorar o transporte público.

O BNG, como digo, avalía en positivo algunas modificacións que se foron facendo na lei. No entanto, tamén ficamos á expectativa en función de cal sexa o resultado final para expresar a posición definitiva como forza política na votación desta lei, especialmente no pleno do Congreso.

Moito obrigado.

Gracias, señora presidenta, buenos días.

Para el BNG es evidente que era necesario traer una propuesta de ley de movilidad sostenible que actualizase y modernizase los criterios de las Administraciones públicas a la hora de impulsar especialmente un transporte público a la altura de las necesidades del siglo XXI, con criterios sociales y con criterios de sostenibilidad medioambiental.

El texto inicial tenemos que decir que está lejos de las expectativas de cubrir esos criterios. Básicamente, desde el primer momento nosotros le pusimos dos modificaciones: por una parte, tenemos la parte centralizada de todas las normas, que parece que está en este Gobierno, esta invasión de competencias que aparecía a lo largo de todo el texto, y, en segundo lugar, las limitaciones en los criterios de servicio público, especialmente condicionadas por la sostenibilidad económica de los servicios. Ninguna de las dos nos parece lógica. En todo caso, lo que tenemos que decir es que el BNG presentó varias enmiendas al respecto; otras fuerzas políticas también. Específicamente, las fuerzas nacionalistas soberanistas planteamos correcciones para modificar esa invasión competencial y conseguimos corregir en parte eso de los criterios económicos a la hora de determinar las características de los servicios públicos de transporte público, que, desde nuestro punto de vista, tienen que estar principalmente basados en criterios sociales.

De todos modos, hemos de decir que aquí sigue habiendo problemas. No estamos cien por cien satisfechos. En primer lugar, porque se siguen definiendo criterios y medidas que condicionan las políticas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 7

de transporte público, particularmente en el ámbito urbano, cuando, desde nuestro punto de vista, la capacidad de determinar dichas políticas, para también hacerlo sobre la base de las características diferenciales en cada país, en cada comunidad autónoma, incluso en cada ciudad, tendrían que ser de las comunidades autónomas, en nuestro caso la Administración gallega, e incluso de los ayuntamientos implicados. Esta invasión competencial, desde nuestro punto de vista, no se ha corregido totalmente y tampoco se ha hecho en relación con los criterios de servicio público, porque el criterio económico se pondera, sí, junto con otros, pero sigue estando presente, e insisto, desde el punto de vista del BNG, no debería ser lo que determine y no debería tener un peso decisivo; tiene que haber otros criterios, como la capacidad que tengan los servicios públicos de facilitar la movilidad de la población, específicamente en países como Galicia, que tienen una población dispersa y, a día de hoy, un transporte claramente deficiente. Por tanto, estas deberían ser fundamentales.

De todos modos, como decía, hay cuestiones que han ido mejorando como consecuencia de enmiendas del BNG. Creo que llegamos a un acuerdo de resolver de manera positiva un problema que se abrió después de la publicación de los mapas competenciales, que, en el caso de Galicia, afectaba al transporte terrestre por las carreteras. En Galicia aplicaba a veintitrés ayuntamientos, decenas de miles de personas, y llegamos a un acuerdo sobre la base de que estos trayectos que sean interiores los tienen que asumir las Administraciones competentes, que son las Administraciones autonómicas, en nuestro caso la Administración gallega, más que el Estado, sobre la base de estas ayudas económicas por la asunción de estos servicios, y, de todos modos, si por cualquier motivo justificado la Administración gallega no quiere asumirlo, tiene que mantener estos servicios. Bueno, se podrían suprimir, porque lo que no nos parece aceptable es que la ciudadanía pierda servicios públicos con los que cuenta a día de hoy, cuando el objetivo debería ser que cada vez tengan más servicios, que se aumenten en función también de un criterio general.

Otra de las cuestiones que nos parece que es muy positiva es que en la ley se recogen medidas específicas de compensación para países como Galicia, con un déficit histórico de infraestructuras de transporte público, específicamente de transporte ferroviario. Esto está relacionado con lo que pasó en el Pleno del Congreso la semana pasada, con la aprobación de una moción del BNG para impulsar las redes ferroviarias, una mayor cercanía en Galicia, que no existe, y otras medidas para las infraestructuras y los servicios ferroviarios en nuestro país. Que sea ley con este carácter imperativo restrictivo, que el Estado tiene la obligación, por tanto, así, de compensar estos déficits históricos y tiene la obligación de actuar para aplicar los servicios de transporte públicos necesarios en Galicia, nos parece que es realmente relevante.

Definitivamente, desde la perspectiva del BNG, el objetivo es que las Administraciones públicas competentes, el Estado, en lo que es de su competencia, específicamente también el financiamiento de las competencias de las Administraciones autonómicas y los ayuntamientos, tenga un compromiso serio y pueda dotar a la sociedad, al Estado español, en nuestro caso, al pueblo gallego, de servicios de transporte público; que no sea, por tanto, necesario hacer tanto uso del vehículo propio; que nos permita avanzar en el proceso de lucha contra el cambio climático; que nos ayude en la transición ecológica y energética, pero que, además, al mismo tiempo, resuelva de modo eficaz y eficiente los problemas de movilidad que tiene día a día el conjunto de la ciudadanía. El BNG tiene claro, y lo hemos expresado en muchas ocasiones, que esto ocurre fundamentalmente por poco apoyo al transporte público ferroviario, porque sabemos que es el modo de movilidad del futuro, porque es eficaz, eficiente, como decía, y sostenible; también ocurre porque en aquellos ámbitos en donde el transporte ferroviario no puede cubrir la demanda de pasajeros o de mercancías lo que hay que hacer es buscar otros medios con criterios sociales y con criterios de sostenibilidad, particularmente en los ámbitos urbanos, y es muy importante mejorar el transporte público.

El Bloque Nacionalista Galego, como digo, evalúa de manera positiva modificaciones que se han hecho en la ley, pero quedamos a la expectativa, sobre la base de cuáles sean los resultados finales, para poder expresar nuestra posición definitiva como fuerza política en la votación de esta ley, especialmente en el Pleno del Congreso.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, tiene la palabra el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Jo, de fet, no tenia intenció de fer una intervenció massa llarga. També és veritat que un company diputat que em coneix suficient, ha dit: «Segur que t'allargues». I el motiu és molt senzill: en aquesta llei ara estem a mig camí, una mica dependent de les votacions d'avui, de les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 8

transaccions que s'acceptaran o no, de les esmenes que s'acceptaran, doncs nosaltres podrem fer una avaluació definitiva quan acabi tot aquest procés legislatiu. Però en tot cas, sí que val la pena, intentant ajustar-me al màxim possible, destacar algunes coses importants.

Junts per Catalunya està en tots aquells projectes on hi hagi un impuls a la mobilitat sostenible i segura, i més amable i més accessible per a la ciutadania. Per a tota la ciutadania, per a infants, per a gent gran, per a persones amb dificultats de mobilitat i en general, com he dit, per reducció, per reduir les emissions de CO₂, per descarbonitzar la mobilitat. Moltes vegades hi ha debats, o es posa el dit a l'ull en determinats modes de comunicació, acusant-los de ser molt contaminants, de generar moltes emissions. La immensa majoria de les emissions les genera el transport ordinari, el transport viari amb vehicle privat, amb camions o vehicles de transport amb furgonetes comercials és la mobilitat de la proximitat, la mobilitat urbana i també interurbana, la viària, la que produeix la majoria de les emissions. Per tant, qualsevol iniciativa que vagi en aquest sentit, i aquesta llei ho fa en el marc de les polítiques que impulsa la Unió Europea, que demana als estats que fomentin i promoguin aquestes mobilitats sostenibles, doncs nosaltres estem convidats i ens sentim convidats a ser-hi a ser proactius i a participar-hi. I això és el que hem fet en aquesta llei. Presentar tot un conjunt d'esmenes i participar d'una sèrie de transaccions per tal que es pugui impulsar una llei d'aquest estil.

El primer repte amb el que ens hem plantejat, i això hi ha altres companys d'altres grups que també ho han dit, i coincideixo, és el que feia referència a les competències. I això, amb tota la legislació espanyola, és una constant i una permanent i per a nosaltres alhora, és un eix principal i prioritari. Entre altres coses, i no només per, entre altres coses, perquè Catalunya té un marc competencial que sovint no es respecta, que és prou important en el terreny de la logística, del transport, de la mobilitat, de l'urbanisme, del transport públic, que, com dic, sovint, no es respecta, però que ha permès a través del Parlament de Catalunya desenvolupar una legislació prou àmplia i projectes des del Govern prou importants que poden anar des de l'estrategia de la bicicleta i la taula de la bicicleta fins a la llei de transport per cable, per posar un exemple, o passant pel fet que la Generalitat de Catalunya té un operador de transport públic ferroviari propi que mou més de 100 milions de persones a l'any, que té una xarxa de més de 300 quilòmetres de longitud i que té uns estàndards de qualitat que ja voldria Renfe atansar's-hi. Per tant, per nosaltres és una marca bandera del que és l'ambició de la gestió del model català de serveis en comparació, en aquest cas amb l'operador ferroviari espanyol. I, per tant, moltes de les esmenes que hem presentat i de les qüestions que hem plantejat han anat en aquest sentit i ha de poder ser compatible. És a dir, si la Unió Europea impulsa aquest tipus de lleis, l'Estat espanyol ha de poder impulsar una llei d'aquest estil i, a més a més, l'Estat té un munt de competències com per poder-ho fer, des d'energia i infraestructures de la seva competència viàries i ferroviàries d'alta velocitat, ports, etcètera. Infraestructures que nosaltres volem que acabin sent titularitat de la Generalitat de Catalunya i que es puguin gestionar des de Catalunya, però que avui encara són de l'Estat.

I he dit que no era el motiu únic i això és una idea que a mi m'agrada explicar-la perquè té tot el sentit del món i perquè jo crec que no s'acaba d'entendre prou bé. I no només defensem aquest model perquè som un partit independentista català, és que també defensem aquest model, perquè la mobilitat és de proximitat. La mobilitat és de proximitat, la mobilitat a peu, la bicicleta, el transport públic, la gran majoria dels moviments que fan les persones, el 90 % del moviment que fan les persones el fan a l'entorn d'on viuen o treballen, a l'entorn de la seva població o amb la població del costat. I, per tant, més enllà de si un té una determinada ideologia política o si és un partit independentista o no, s'hauria de poder acabar entenent que la mobilitat de proximitat s'ha de gestionar des de la proximitat. I això és un concepte que nosaltres anirem insistint en això. En aquest sentit, han prosperat alguna de les esmenes que nosaltres hem presentat o alguna de les transaccions o d'altres grups que han anat en aquest sentit, que ajuden a respectar aquesta visió que jo estic explicant.

Una altra del paquet d'esmenes que nosaltres havíem presentat era per la simplificació. Havia arribat un projecte de llei ple d'organismes, d'àmbits, de participació i de debat entre administracions públiques. És a dir, vaja, un altre nivell major de lentitud, de burocràcia, de papers, de permisos, d'autoritzacions. No estem satisfets en aquest àmbit, però hi ha hagut un cert nivell de simplificació, un cert nivell de reducció.

I a partir d'aquí podríem dir que també hi ha en aquesta llei aspectes que nosaltres veiem bé que s'impulsin i que s'han d'impulsar. S'ha d'impulsar una nova cultura de la mobilitat. S'han d'impulsar àmbits de col·laboració o de connexió entre modes de transport i serveis de transport. És a dir, nosaltres som un partit independentista. Això ho sap tothom i ho recordem. Però nosaltres som un partit independentista per ser dins d'Europa. I a Europa ja hi ha llibertat de mobilitat entre ciutadans i mercaderies. I, per tant,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 9

nosaltres no imaginem cap altra Catalunya, sinó la Catalunya en la que tothom es mou amb llibertat, persones i mercaderies, tant en relació amb l'Estat espanyol com amb la resta d'Europa, obviament. I, per tant, els sistemes de transport, tant de mercaderies com de persones, no coneixen Europa de fronteres administratives, excepte en alguns modes de transport com és el ferrocarril, que encara no ha superat aquestes dificultats. Per tant, aquest nivell de connexió, de diàleg, d'interacció, de intermodalitat entre diferents operadors, diferents xarxes, diferents modes són imprescindibles. Són necessaris i, per tant, cal impulsar qualsevol espai que faciliti això, perquè al final acabarà facilitant el transport de mercaderies fent-lo més eficient i també el transport per a la ciutadania. I com això també podria posar altres exemples que impulsi aquesta llei, com per exemple la mobilitat de vehicles autònoms o automatitzats, i moltes altres coses amb la que a l'Estat espanyol hi ha encara molt recorregut a fer en relació amb els altres països de la Unió Europea. Per tant, a expenses de veure com acaba tot aquest procés, Junts per Catalunya seguirà defensant les seves esmenes o participant de transaccions que ajudin o vagin en aquest sentit que he explicat.

Gràcies.

Muchas gracias, señora presidenta.

No tenía intención de hacer una intervención demasiado larga, aunque es cierto que un compañero diputado, que me conoce suficientemente, me dijo: Seguro que te alargas. Y el motivo es muy sencillo: estamos a medio camino en relación con esta ley; dependemos de las votaciones de hoy, de las transaccionales que se acepten o no, de las enmiendas que se acepten. Por tanto, nosotros podremos hacer una evaluación definitiva cuando termine todo este proceso legislativo. En todo caso, sí vale la pena, intentando ajustarme lo máximo posible al tiempo, destacar algunas cosas.

Junts per Catalunya está en todos aquellos proyectos en los que haya un impulso a la movilidad sostenible, segura, más amable y más accesible para toda la ciudadanía, para los niños, para la gente mayor, para personas con dificultades de movilidad y, en general, como he dicho, para reducir las emisiones de CO₂, para descarbonizar la movilidad. Muchas veces hay debates o se mete el dedo en el ojo a distintos modos de comunicación acusándolos de ser muy contaminantes, de generar muchas emisiones, pero la inmensa mayoría de las emisiones las genera el transporte ordinario, el vehículo privado, los camiones, los vehículos de transporte y furgonetas comerciales. Es la movilidad de proximidad, la movilidad urbana y también interurbana, la diaria, la que produce la mayoría de estas emisiones. Por lo tanto, respecto a cualquier iniciativa que vaya en este sentido —y esta ley lo hace en el marco de las políticas que impulsa la Unión Europea, que pide a los Estados que fomenten y que promuevan estas movilidades sostenibles—, nosotros nos sentimos invitados a estar, a ser proactivos y a participar. Es lo que hemos hecho con esta ley. Hemos presentado una serie de enmiendas y hemos participado en una serie de transacciones para que se pueda impulsar una ley de este estilo.

El primer reto que se nos plantea, y otros compañeros de otros grupos lo han dicho y coincido, es el que hacía referencia a las competencias. En toda la legislación española es una constante, una permanente, y para nosotros, a la vez, es un eje principal y prioritario, entre otras cosas porque Cataluña tiene un marco competencial que a menudo no se respeta. Las competencias son algo bastante importante en el terreno de la logística, del transporte, de la movilidad, del urbanismo, del transporte público —aunque, como digo, a menudo no se respetan— y lo que ha permitido al Parlamento de Cataluña desarrollar una legislación amplia y proyectos del Gobierno importantes, que pueden ir desde la estrategia de la bicicleta, la Mesa de la Bicicleta, hasta la Ley del Transporte por Cable, por ejemplo, pasando por el hecho de que la Generalitat de Catalunya tiene un operador ferroviario propio público que mueve más de 100 millones de personas al año y que tiene una red de más de 300 kilómetros de longitud, con unos estándares de calidad a los que ya querría Renfe acercarse. Por lo tanto, para nosotros es una marca, una bandera de la ambición en la gestión del modelo catalán de servicios en comparación, en este caso, con el modelo ferroviario español, y muchas de las enmiendas que hemos presentado y de las cuestiones que hemos planteado han ido en este sentido. Y tiene que poder ser compatible; es decir, si la Unión Europea impulsa este tipo de leyes, el Estado español tiene que poder impulsar una ley de este estilo. Además, el Estado tiene un montón de competencias como para poder hacerlo, desde la energía hasta la infraestructura, competencias ferroviarias, viarias, la alta velocidad; infraestructuras que nosotros queremos que acaben siendo de titularidad de la Generalitat de Catalunya y que se puedan gestionar desde Cataluña, pero que hoy aún son del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 10

He dicho que no era el único motivo. Esta es una idea que a mí me gusta explicar porque tiene todo el sentido del mundo y porque yo creo que no se acaba de entender bien. Nosotros no solo defendemos este modelo porque somos un partido independentista catalán, es que también defendemos este modelo porque la movilidad es de proximidad: de ir a pie, de bicicleta, del transporte público. La gran mayoría de los movimientos que hacen las personas, el 90% del movimiento que hacen las personas, lo hacen en el entorno de donde viven o de donde trabajan, en el entorno de su población o con la población de al lado. Por lo tanto, más allá de si uno tiene una ideología política o no, de si es un partido independentista o no, se tendría que acabar entendiendo que la movilidad de proximidad se tiene que gestionar desde la proximidad. Es un concepto en el que nosotros iremos insistiendo. En este sentido, han prosperado algunas enmiendas que hemos presentado, algunas de las transaccionales, nuestras o de otros grupos que van en ese sentido, que ayudan a respetar esta visión que estoy explicando.

Otra enmienda que hemos presentado es para la simplificación. Había llegado un proyecto de ley lleno de organismos, de ámbitos de participación, de debate entre Administraciones públicas; es decir, otro nivel mayor de lentitud, de burocracia, de papeles, permisos y autorizaciones. En este ámbito no estamos satisfechos, pero ha habido cierto nivel de simplificación, cierto nivel de reducción.

A partir de aquí, podríamos decir que en esta ley también hay aspectos que vemos bien que se impulsen. Hay que impulsar una nueva cultura de la movilidad, hay que impulsar ámbitos de colaboración o de conexión entre modos de transporte y servicios de transporte. Es decir, nosotros somos un partido independentista, todo el mundo lo sabe y lo recordamos, pero somos un partido independentista para estar dentro de Europa, y en Europa hay libertad de movilidad entre ciudadanos y mercancías. Nosotros no imaginamos otra Cataluña, sino la Cataluña en la que todo el mundo se mueve con libertad —personas y mercancías— tanto en relación con el Estado español como con el resto de Europa, obviamente. Por lo tanto, los sistemas de transporte, tanto de mercancías como de personas, no conocen fronteras administrativas en Europa, excepto en algunos modos de transporte, como es el ferrocarril, que aún no ha superado estas dificultades. Como consecuencia, este nivel de conexión, de diálogo, de interacción, de intermodalidad entre diferentes operadores, entre diferentes redes y modos es imprescindible, necesario. Por lo tanto, hay que impulsar cualquier espacio que facilite esto, porque, al final, acabará facilitando el transporte de mercancías haciendo más eficiente y también el transporte para la ciudadanía. Como esto, podría poner otros ejemplos que impulsa esta ley, como el de la movilidad de vehículos autónomos automatizados y muchas otras cosas en las que el Estado español tiene todavía mucho recorrido en relación con otros países de la Unión Europea. Por lo tanto, expensas de ver cómo acaba todo este proceso, Junts per Catalunya seguirá defendiendo sus enmiendas participando en las transacciones que ayuden o vayan en este sentido que he explicado.

Gracias.

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

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

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

Des del Grup Republicà creiem que hem aconseguit que aquesta llei de mobilitat sigui més verda, més justa i més útil per a la ciutadania, perquè estem convençuts que la mobilitat és una generació d'oportunitats, i més quan vius en zones rurals on veus limitat les activitats que pots fer si no tens una mobilitat que t'acompanyi.

La negociació no ha estat fàcil. Partíem d'una llei que no agradava, una llei que venia de la legislatura passada amb més de 900 esmenes. I crec, sincerament, i ho he expressat reiteradament en aquesta tramitació, podia haver començat millor. Aquesta llei es podia haver reescrit de la legislatura passada i probablement a dia d'avui ja la tindríem aprovada. Però vaja, no podem tirar enrere. Per tant, doncs, posem-nos tots a intentar tirar endavant aquesta llei com sigui.

I en primer lloc, també voldria agrair la voluntat de consens que hem trobat en altres grups parlamentaris per presentar esmenes conjuntament i també el que ens han ajudat les entitats ecologistes a millorar aquesta llei i a poder-la fer més verda. Hem intentat tant salvar competències com fer de la mobilitat que sigui una altra vegada, en torno a reiterar, una mica més verda i més sostenible, que és el que el que ens convé. Voldríem destacar que hem salvat les competències de la Generalitat en matèria de mobilitat i transports, evitant que la llei esdevingués una imposició centralista i garantint que Catalunya pugui seguir decidint el seu propi model, perquè és molt important que la mobilitat es decideixi des del mateix lloc on s'ha de fer aquesta mobilitat.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 11

En segon lloc, creiem que hem impulsat una autèntica revolució als ports, ja només les autoritats portuàries, sinó també tercers autoritzats podran subministrar electricitat als vaixells atracats, fent possible que apaguen motors i reduint així la contaminació. A més, totes les zones portuàries es podran considerar àmbits d'autoconsum renovable compartit i els grans nodes logístics tindran prioritat en la planificació elèctrica estatal. Per tant, creiem que és un gran pas.

També hem pactat amb altres forces mesures claus com la revisió de les etiquetes ambientals de la DGT per incorporar el CO₂, l'obligació de les grans empreses i administracions de tenir plans de mobilitat sostenible al treball i un compromís ferm de reduir també vols domèstics quan hi hagi alternativa ferroviària inferior a dues hores i mitja.

I finalment, també destaquem que hem trencat amb la discriminació històrica del ferrocarril de mercaderies perquè a partir d'ara hi haurà bonificacions als cànonys, especialment en corredors estratègics com el de Figueres-Perpinyà, per afavorir el canvi de la carretera al tren. Perquè sabem que així és l'única manera que es poden reduir emissions i també reforçar la competitivitat del transport de mercaderies.

Tot i aquestes negociacions avui, crec que es veu clarament que queden moltes esmenes per incorporar, esmenes que nosaltres creiem que seran útils per una mobilitat més sostenible i més adaptada a les necessitats reals, i per això, s'han deixat aquestes esmenes活ives. Perquè aquestes esmenes no són retòrica, són canvis concrets que transformaran la llei i situaran la mobilitat quotidiana al centre de la lluita contra el canvi climàtic, però també al servei de la gent i al servei del país. La mobilitat ha de ser un dret, sí, però amb consciència de futur i sense, sobretot, deixar ningú enrere que, per això es tracta de la mobilitat. És per moure persones, no per fer grans plans ni per fer grans contaminacions, o fer grans carreteres o reduir vies del tren. Per tant, si pensem que la mobilitat ha de ser per a les persones, sempre hem de tindre les persones al centre. Per tant, us demano el vot a favor de les esmenes que avui han deixat活ives, perquè busquen l'objectiu de poder fer que les persones es puguin moure millor i més sosteniblement.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

En el Grupo Republicano creemos que hemos conseguido que esta ley de movilidad sea más verde, justa y útil para la ciudadanía. Estamos convencidos de que la movilidad es una generación de oportunidades, y más cuando vives en zonas rurales donde están limitadas las actividades que puedes realizar si no tienes una movilidad que te acompañe.

La negociación no ha sido fácil. Partíamos de una ley que no gustaba, una ley que venía de la legislatura pasada, con más de novecientas enmiendas, y creo sinceramente—lo he expresado reiteradamente—que esta tramitación podría haber empezado mejor; esta ley se podría haber reescrito la legislatura pasada y probablemente a día de hoy ya la tendríamos aprobada. Pero no podemos ir hacia atrás, por lo tanto pongámonos todos a intentar ir hacia delante, a tirar hacia adelante esta ley como sea.

En primer lugar, me gustaría agradecer la voluntad de consenso que hemos encontrado en otros grupos parlamentarios para presentar enmiendas conjuntamente, así como la ayuda de las entidades ecologistas para mejorar esta ley, para poder hacerla más verde. Hemos intentado salvar competencias, tanto como hacer que la movilidad, repito, sea un poco más verde y sostenible, que es lo que nos conviene. Quisiéramos destacar que hemos salvado las competencias de la Generalitat en materia de movilidad y transportes, evitando que la ley se convirtiera en una imposición centralista y garantizando que Cataluña pueda seguir decidiendo su propio modelo, porque es muy importante que la movilidad se decida en el mismo sitio donde se tiene que realizar esta movilidad.

En segundo lugar, creemos que hemos impulsado una auténtica revolución en los puertos no solo para las autoridades portuarias, sino también para terceros autorizados, que podrán suministrar electricidad a los buques atracados, haciendo posible que apaguen motores y reduciendo así la contaminación. Además, todas las zonas portuarias se podrán considerar ámbitos de autoconsumo renovable, compartido, y los grandes nodos logísticos tendrán prioridad en la planificación eléctrica estatal. Por lo tanto, creemos que es un gran paso.

También hemos pactado con otras fuerzas medidas clave, como la revisión de las etiquetas ambientales de la DGT para incorporar el CO₂, la obligación de las grandes empresas y administraciones de tener planes de movilidad sostenible en el trabajo y un compromiso firme para reducir también muchos modos domésticos cuando haya alternativas ferroviarias o por otro medio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 12

Destacamos asimismo que hemos roto con la discriminación histórica del ferrocarril de mercancías, porque a partir de ahora habrá bonificaciones en los cánones, sobre todo en corredores estratégicos como el de Figueras-Perpiñán, para favorecer el cambio de la carretera al tren, ya que sabemos que es la única manera en que se pueden reducir las emisiones y también reforzar la competitividad de este transporte de mercancías.

A pesar de estas negociaciones, hoy —creo que se ve claramente—, quedan muchas enmiendas por incorporar, enmiendas que nosotros creemos que van a ser útiles para una movilidad más sostenible y más adaptada a las necesidades reales, por eso se han dejado estas enmiendas, que no son retóricas, son cambios concretos que van a transformar la ley y que situarán la movilidad cotidiana en el centro de la lucha contra el cambio climático, pero también al servicio de la gente y al servicio del país. La movilidad tiene que ser un derecho sí, pero con conciencia de futuro y, sobre todo, sin dejar a nadie atrás; la movilidad para mover personas, no para hacer grandes planes ni para hacer grandes contaminaciones, hacer grandes carreteras o reducir vías del tren. Si creemos que la movilidad tiene que ser para las personas, las personas siempre tienen que estar en el centro. Por lo tanto, les pido el voto a favor de las enmiendas que hoy se presentan porque lo que buscamos es hacer que las personas se puedan mover mejor y de forma más sostenible.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Ibáñez Mezquita.

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Moltes gràcies, senyora presidenta.

Quiero hacer una reflexión previa. Es la primera ponencia para una ley en la que participo como portavoz y estoy contento. No estoy especialmente contento porque sea una ley que vaya a ganar el Premio Nobel de Literatura. (**Rumores.—Risas**); ya venía redactada de aquella manera y la verdad es que hemos metido muchas manos, con lo que coordinar sujeto, verbo y predicado va a ser difícil para quien la lea después, pero creo que obedece a la realidad parlamentaria de este momento y, sobre todo, a la vocación de esta comisión de avanzar. Creo que somos ejemplo para otras comisiones que siguen estancadas en problemas ajenos a la realidad de la gente. Así que yo quiero, primero, dar las gracias a Inés Granollers, a Mikel Otero, a Néstor Rego y a sus equipos, por haber podido trabajar durante tantos meses enmiendas que mejoraban la ley desde el punto de vista plurinacional, pero también desde el punto de vista medioambiental. También a Nacho —ha habido semanas que he hablado más con él que con mi madre (**Risas**)—, a Cristina y a César, a Isidre, al que hoy le han sobrado dos minutos y tenim ahí per a poder coordinar les Eurovinyetes. También a Nerea, que se incorporó más tarde, pero que le tocó quizá la ley con más enmiendas de la legislatura. Pero también a Héctor, del Partido Popular, quien sé que va a intentar mover su posición hacia un consenso que mejorará la vida de las comunidades autónomas que gobierna su partido. Pero también a Carina por su capacidad de talante y buena educación, a pesar de su fanatismo climático, que no comparto. Y quiero dar las gracias, evidentemente, a mi grupo, a Félix, a Jorge, a Vicenç y a Elena, a la que le ha tocado desde el principio esta ley, y al mundo ecologista, a todas las entidades que se han implicado, a los sindicatos de clase y también a las patronales del sector del autobús, del sector del taxi y a las entidades vinculadas al mundo de la bicicleta, porque, como han explicado mis compañeros, esta ley tiene el compromiso de no retroceder, lo que en esta legislatura ya es mucho.

Por eso, para nosotros eran importantes dos cuestiones: no liberalizar el sector del autobús y que no se colapsase el gas licuado, que, como saben, no es un avance medioambiental. Y luego poder avanzar en distintas direcciones. La primera, la de descarbonizar el transporte. Reiteradamente, mis compañeros han explicado cómo el transporte, y particularmente el transporte por carretera, es responsable de gran parte de las emisiones y del cambio climático y cómo esto cuesta vidas. Por tanto, cuando defendemos la posición del derecho a la vida no puede omitirse la defensa del derecho a la movilidad sostenible. En segundo lugar, democratizar, y democratizar quiere decir no solamente intentar llegar a posiciones donde el transporte pueda ser universal y por tanto gratuito más allá de la fiscalidad, sino también que disponga de equidad territorial. Este país se ha diseñado pensando demasiado en la alta velocidad y en conectar todo con Madrid, dando la espalda a la realidad real de la mayor parte de los habitantes, que viven en comarcas y en ciudades intermedias que no tienen cerca ni tan siquiera la capital de su comunidad autónoma. Por último, digitalizar. Algunos de mis compañeros han apuntado el desastre de órganos, estrategias y contraestrategias que había al principio y que no simplificaban una cuestión compleja como es el transporte. No tiene sentido que hoy, cuando en un móvil puedes ver absolutamente todo, la Administración pública competente, sea la que sea, no pueda coordinar que el tren llegue diez minutos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 13

antes de que salga el siguiente autobús, es decir apostar por la intermodalidad en los diferentes tipos de transporte. Desgraciadamente, hemos perdido más de una década obcecados en la alta velocidad y en que cada provincia tuviese su aeropuerto cuando todo ese dinero tenía que haber estado dedicado al ferrocarril, al ferrocarril y al ferrocarril; a rodalies, a rodalies y a rodalies, sin ninguna duda.

Creo que hoy avanzamos con más ambición climática que cuando entró esta ley en esta comisión, a pesar de que deberíamos ir un poco más allá. Nosotros también mantendremos enmiendas vivas vinculadas a la fiscalidad justa para el sector de la aviación; mantendremos también diferentes enmiendas para garantizar mejor el ámbito competencial y, sobre todo, apostar por la financiación justa del transporte interurbano y metropolitano; seguiremos, obviamente, apostando por el sector del taxi y el mundo de la bicicleta, pero sobre todo entendiendo que esta ley no servirá de nada si en esta legislatura no desbloqueamos la reforma del sistema de financiación autonómico y municipal, porque el 90% de las dudas que tenemos aquí la mayor parte de los grupos viene porque, como no se ataca el debate de la financiación autonómica, metemos debates que no tienen nada que ver con la movilidad en esta ley. Pero es un debate necesario, porque esto lleva más de diez años caducado y el Partido Popular y el Partido Socialista no nos suelen dar demasiada esperanza en este tema, que es imprescindible.

Nuestro grupo parlamentario entiende que esta es una ley que avanza; hemos conseguido que en el acuerdo de Gobierno se plasme terminar con los vuelos cortos donde haya como realidad alternativa el ferrocarril, poder recuperar el tren nocturno, entender que en la planificación estratégica de infraestructuras tiene que primar lo medioambiental y lo social y, luego, lo estrictamente económico. Para nosotros, esta era una enmienda fundamental. Entendemos que la movilidad para ir al trabajo es la principal para la mayor parte de la gente y, por tanto, respetando el ámbito competencial, faltaría el poder proteger el derecho a la salud y a la vida de los trabajadores y las trabajadoras con planes potentes: a partir de los 50 trabajadores, de manera voluntaria y subvencionada, y a partir de 200, 100 por turno, de manera obligatoria. Esto nos acercaría a los países europeos.

Nosotros votaremos sí, porque las líneas rojas que habíamos marcado se han resuelto satisfactoriamente, también con el aval del mundo ecologista y con el aval de los sindicatos. Espero que hagamos un esfuerzo entre todos para que también el Partido Popular se pueda sumar. Este esfuerzo no le toca solo al Partido Popular, nos toca a todos, porque creo que es una ley que agradecerán la mayor parte de alcaldesas y consejeras de Transporte, pero también —y me dirijo sobre todo a las derechas de esta comisión— creo que las patronales de los diferentes sectores nos están pidiendo que avancemos en esta ley, que no es la ley que ellos habrían diseñado desde el principio, pero que les resuelve muchos problemas de gestión diaria. Por tanto, si hemos puesto de acuerdo sindicatos y patronal y mejora la vida de los ciudadanos y ciudadanas, entiendo que es una ley que tiene que tener el máximo consenso posible. Una ley que, como digo, y con esto termino, mejora la movilidad sostenible en nuestro país, mejora la equidad territorial y la plurinacionalidad respetando las competencias y mejora la descarbonización y la lucha contra el cambio climático. Por ello, espero y deseo —esa es nuestra voluntad— que en los próximos presupuestos generales del Estado no se obsequen en ampliaciones absurdas, caducas y contaminantes y que atentan contra el derecho a la vida de puertos y aeropuertos, particularmente en el Port de Valencia, particularment pense en el port de València i que els aeroports que el Ministeri ha dit que va ampliar es faça de manera responsable basant-se en la neutralitat climàtica i que allò que ens estalviem d'aquestes ampliacions absurdes, vagen a millorar els rodalies dels valencians i les valencianes i de la resta de l'Estat que, com saben aquells que l'utilitzem diàriament, ara mateixa és insufrible.

Moltes gràcies.

..., y que, respecto a los aeropuertos que el ministerio ha dicho que va a ampliar, que esto se haga de forma responsable y pensando en el cambio climático, y que aquello que ahorraremos con esto vaya a mejorar las cercanías de los valencianos y valencianas y del resto del Estado, porque, como sabemos aquellos que las utilizamos a diario, ahora es insufrible.

Muchas gracias.

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

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

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

Nosotros también haremos una intervención breve, porque consideramos que debemos guardarnos los argumentos de calado en relación con nuestra posición ante esta ley para el Pleno. Pero sí queremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 14

advertir de que esta ha sido una gran oportunidad perdida de modernizar la regulación del transporte público frente a una ley que ya estaba prácticamente obsoleta, dada la actualidad que vive hoy el transporte. También era una oportunidad para garantizar su financiación, y una paradoja, ya que, mientras se ha tratado esta ley, el transporte público ha vivido no precisamente el mejor momento, sino los momentos más difíciles de la historia, y creo que todos lo hemos sufrido.

Pero, además, esta ley tiene para nosotros un error insalvable y es que, frente a la oportunidad perdida de modernizar la regulación del transporte, nos hemos encontrado con una ley absolutamente dogmática e ideológica que a nosotros nos es imposible asumir. Y, por otra parte, en esta ley se ha practicado una técnica legislativa, la de incorporar enmiendas intrusas, que nosotros nos hemos encargado de denunciar siempre que se ha producido.

Aun así, nuestro grupo parlamentario no perdió la oportunidad de presentar enmiendas en defensa de la libertad de circulación, que se ve seriamente amenazada y es un derecho fundamental; en defensa de la libertad de circulación del transporte por carretera; en defensa de la vertebración de la España rural, y para evitar la creación de organismos innecesarios, que, en lugar de simplificar la vida de las empresas y la gestión del transporte, la dificultan, y sobre todo enmiendas para evitar la imposición de cargas a las empresas, que limitan su competitividad, burocratizan el sistema y las arruinan fiscalmente.

Curiosamente, a pesar de lo que se ha comentado aquí y dada la negociación que ha habido con otros grupos, VOX no ha tenido la oportunidad de participar, porque, por ese antidemocrático cordón sanitario que habitualmente se aplica a VOX, todas nuestras enmiendas han sido rechazadas sin siquiera plantearse la posibilidad de negociarlas. Esto demuestra que esta es una ley, como decía, ideológica, dogmática y dependiente de las imposiciones de las élites de Bruselas, y confirma que lo que esta norma pretende es imponer esa visión ideológica y no solucionar los problemas reales de movilidad que padecen todos los españoles. Es una ley que, además, tal y como se ha afirmado en algunas de las intervenciones que me han precedido, criminaliza el uso del coche privado, impone las zonas de bajas emisiones —consideradas de manera reiterada discriminatorias y que han sido rechazadas por los tribunales porque atentan contra las rentas más bajas—, dificulta el trabajo de los trabajadores del transporte y aumenta la presión y los condicionantes para las empresas. La abierta discriminación que suponen estas zonas de bajas emisiones, de grupos de trabajadores y la limitación a la libertad de circulación vulnerando ese derecho fundamental que todos tenemos reconocido es lo que impide a VOX aprobar o encontrar ningún tipo de contenido positivo para esta ley.

Del mismo modo, VOX ha mantenido siempre una distancia infinita con las decisiones de este Gobierno porque sabemos que todas ellas derivan de la aplicación o los efectos de la Agenda 2030, que no ha votado nadie y que se impone a los Gobiernos europeos como un dogma sin siquiera debatirlo; del Pacto Verde, que estamos viendo las consecuencias que tiene para nuestro campo y la ruina que está produciendo su aplicación, así como de otras normas de fiscalidad verde, que lo que han hecho ha sido dificultar la tarea de las empresas e impedir de algún modo la ampliación de algunas infraestructuras estratégicas e imprescindibles para nuestro país.

Por todas estas razones y por otras que expondremos en el Pleno, VOX votará en contra de esta ley.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Ayer terminó la Semana Europea de la Movilidad y lo hizo con un mensaje claro: movernos no es un lujo, es un derecho. Porque moverse es poder estudiar, trabajar, visitar a la familia, acceder a un hospital o simplemente disfrutar de la vida, y nadie debería no poder hacerlo por no tener coche, vivir lejos o tener menos recursos. Reconocer el derecho a la movilidad es decirle a cada ciudadano y a cada ciudadana: tú importas, tienes derecho a llegar a donde quieras. Es apostar por un país más justo, más verde y más humano, y, sobre todo, es creer en un futuro donde la verdadera libertad también se mide en nuestra capacidad de movernos. Hoy podemos sentir orgullo, vamos a dar un paso que acerca la movilidad al corazón de los derechos, y eso, señorías, después de una ardua tramitación, como bien se ha comentado aquí, me pone el vello de punta.

Como comentaba, hoy debatimos una ley largamente esperada, la primera y necesaria Ley de Movilidad Sostenible, una norma que responde a un reto ineludible de nuestro tiempo: garantizar que la movilidad de las personas y de las mercancías sea segura, limpia, eficiente y accesible para toda la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 15

ciudadanía. El Grupo Parlamentario Socialista quiere empezar reconociendo un hecho fundamental: esta ley no es el resultado del esfuerzo de un solo grupo político, sino que es fruto del diálogo de las casi ochocientas enmiendas presentadas y de la voluntad de llegar a acuerdos entre fuerzas muy diversas. Ese, señorías, es quizás su mayor valor: la capacidad de la política de construir consensos en torno a los intereses de la ciudadanía. Y España carecía de un marco legal sólido que diese seguridad jurídica, estabilidad y coherencia a las políticas de movilidad, y esta ley, entre muchas otras cuestiones, responde a esa carencia porque define la movilidad como un derecho de la ciudadanía, garantizando que nadie quede atrás por razones económicas, territoriales o sociales. También, refuerza la planificación del transporte público y lo reconoce como eje vertebrador de la cohesión social y territorial. Además, introduce mecanismos para la descarbonización progresiva impulsando el transporte colectivo, los modos activos de movilidad y la electrificación de la movilidad.

Lamentablemente, algunas de sus señorías han querido presentar esta ley como una norma exclusivamente climática, y no lo es. Como ya hemos defendido en esta Cámara, la prioridad es la movilidad de la ciudadanía de la mejor manera posible. Por eso, esta ley apuesta por que la movilidad sea más eficiente, con menos congestión, más accesible para las personas con discapacidad o para quienes viven en zonas rurales. También apuesta por abrir camino, y con más apoyo, a las pymes del sector y, por supuesto, con la mirada puesta en tecnologías disponibles y viables, sin imponer modelos imposibles de cumplir a corto plazo. Y lo que también nos ha demostrado esta ley es que la política sirve para mejorar la vida de las personas cuando trabajamos juntos y juntas. Hemos incorporado propuestas de distintos grupos, desde el refuerzo de la financiación estable del transporte público hasta la necesidad de garantizar la participación de las comunidades autónomas y entidades locales en la planificación. Se han aceptado enmiendas que enriquecen el texto en materia de digitalización, seguridad vial y accesibilidad universal. Y también se ha conseguido, más allá de las diferencias ideológicas, que la mayoría de las fuerzas parlamentarias reconozcan la urgencia de una norma que mira al futuro. Este acuerdo, señorías, no borra las diferencias. Esto demuestra que, cuando hablamos de los intereses generales, de cómo se mueven millones y millones de personas, podemos y debemos estar a la altura.

Permítanme una reflexión sobre el camino recorrido. No ha sido fácil, ya lo han comentado algunos grupos que me han precedido. El debate sobre la ley de movilidad ha demostrado que, en ocasiones, algunas fuerzas políticas prefieren la confrontación y el ruido antes que el acuerdo; se han puesto trabas al diálogo, se ha preferido levantar muros en lugar de tender puentes, pero, a pesar de esas dificultades, aquí estamos, con un texto trabajado y con consensos construidos. En este sentido, quiero reconocer el esfuerzo de los grupos que han entendido que esta ley va más allá de cualquier interés partidista. Agradezco la disposición para hablar, trabajar, consensuar y pactar de SUMAR, Esquerra, Junts, PNV, Bildu, BNG y Coalición Canaria. Todos ellos han sabido aportar, mejorar y enriquecer esta norma, aunque, como han dicho en sus intervenciones, querían que algo más se incluyera. Es lo que pasa siempre que llegamos a un consenso tan amplio entre fuerzas tan diversas, que al final siempre hay que ceder en algo para que todo el mundo pueda estar cómodo en esta ley. Invito a todos los partidos de esta Cámara que no lo han hecho a que se unan a este diálogo y al acuerdo, porque eso es lo verdaderamente importante. La voluntad política funciona a favor de la gente. Quisiera agradecer a los ponentes del Grupo Parlamentario Socialista, a César y a Nacho todo el trabajo realizado, su generosidad y, desde luego, la paciencia que han tenido durante estos meses.

Señorías, esta ley no es un punto de llegada, sino un punto de partida. Permitirá que España cumpla con sus compromisos europeos en materia de sostenibilidad y transición energética. Creará también un marco para seguir innovando e incorporando nuevas tecnologías. Y, sobre todo, ofrecerá a las generaciones presentes y futuras un modelo de movilidad más seguro, más limpio y más justo.

No puedo dejar pasar un bulo que ha repetido durante meses el Partido Popular, el de que el nuevo mapa concesional iba a dejar sin autobuses a miles de pueblos en España. Hoy seguimos desmontando con hechos sus bulos, y lamento mucho que no hayan querido participar en este diálogo. La disposición transitoria segunda lo dice alto y claro. El nuevo mapa concesional incluirá todos los servicios de transporte público estatal. Y, si en algún recorrido, con acuerdo entre Administraciones, pasa a ser de competencia autonómica, la comunidad podrá asumirlo como servicio propio con el apoyo financiero del Ministerio de Transportes, con el fin de garantizar que se mantengan dando mejor servicio. Es decir, no se elimina ningún servicio, se protegen todos. Se da seguridad a los viajeros, estabilidad a las comunidades autónomas y financiación para que las zonas rurales no pierdan su derecho a la movilidad. Lo grave no es el bulo, lo grave es que el Partido Popular lo repite aun sabiendo que esta enmienda estaba encima de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 16

mesa. En lugar de apoyar un acuerdo que mejora la ley y da certezas, prefieren apartarse para seguir alimentando el miedo.

Permítanme concluir con una idea sencilla pero fundamental. La movilidad no puede ser un lujo, debe ser un derecho, y este derecho solo puede garantizarse si tenemos una ley que dé estabilidad, que aporte recursos y que cuente con el apoyo de una amplia mayoría política y social. Por eso, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista pide su voto favorable cuando ya se incorporen las enmiendas y las transaccionales. No es un voto al Gobierno ni a un grupo parlamentario en particular, es un voto al futuro, a la sostenibilidad, a la cohesión social y territorial de nuestro país; es un voto para demostrar que podemos avanzar cuando dejamos de lado la confrontación y apostamos por el consenso. Hoy, si aprobamos esta ley, cruzaremos la línea de llegada. No hay medallas de oro ni de plata. La recompensa es mucho mayor: haber demostrado que, trabajando juntos y juntas, se pueden conquistar derechos para toda la ciudadanía, como es el derecho a la movilidad.

Muchísimas gracias. (Aplausos).

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

Y, para concluir este turno, por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Martínez Labella.

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Gracias, señora presidenta.

Lo de esta ley de movilidad sostenible parece más bien un laberinto interminable de pasillos de idas y venidas en los que este Gobierno lleva atrapado año y medio sin encontrar la salida. Nos hemos movido en este tiempo, dieciocho meses, entre la urgencia y la parálisis más absoluta, entre el entusiasmo impostado y la indiferencia total. Hemos pasado de convocatorias a desconvocatorias y, otra vez con las prisas, a intentar que a la tercera sea la vencida. Pero, claro, cuando un Gobierno es incapaz de gestionar con seriedad, acaba funcionando a golpe de improvisación. Cuando se gobierna con la soga política al cuello, lo único que quedan son los cambalaches, españoles de primera y de segunda, chantajes y concesiones, el mismo guion al que nos tienen acostumbrados en esta legislatura. No puede faltar en ese guion la inconstitucionalidad: caso omiso han hecho de las advertencias legales del letrado en su informe de ponencia, que les alerta hasta en dos ocasiones sobre lo recogido en los artículos 27 y 104.

No sé si son ustedes unos osados, unos valientes o unos imprudentes irresponsables, lo único que está claro es que ustedes, señorías del PSOE, no se han bajado del avión de los pactos oscuros desde que despegaron rumbo a la amnistía y, aunque vuelan bajo, para desgracia de España siguen volando. Y, miren, nosotros no estamos aquí para hacer de comparsa en este teatro. Estamos aquí para hacer la mejor ley posible para los españoles y lo que presentan está a años luz de serlo. Y no será por falta de tiempo. Con los dieciocho meses transcurridos, esa excusa ya no cuela. En febrero de 2024, el ministro Puente rescataba el borrador de la pasada legislatura. No hacía modificación alguna y confesaba entonces que no era el texto que le habría gustado. Mandaba a la urgencia. Eso es lo que alegó en el momento. Si a él no le gustaba, imaginense lo que les pareció a los sectores implicados y al resto de los ciudadanos. Claro, ¿cómo les iba a gustar si este proyecto de ley —lo han dicho todos— es poco ambicioso, impreciso e insuficiente? No es útil para la realidad del país. Y aprovecho en este momento para agradecer a todos los colectivos, las organizaciones, las asociaciones que han trabajado conjuntamente con el Partido Popular. Han sido muchas las reuniones que hemos mantenido y que han permitido que se materialicen 95 enmiendas presentadas por el Grupo Popular.

Ahora bien, lo que nació bajo la premura y una fingida diligencia lleva el camino de quedar enterrado en el cajón de las iniciativas que no prosperan. El cajón, ya les anuncio, está que rebosa. Presumen de garantizar por primera vez el derecho a la movilidad, pero son solo palabras, solo palabras, porque a la España rural la dejan ustedes en la cuneta. En el Partido Popular se lo hemos venido advirtiendo desde el primer momento. Desde la lealtad institucional y como partido que somos de Estado nos ofrecimos a llegar a acuerdos con ustedes y sacar adelante una norma importante que requiere de un consenso amplio. Podrían haberse sentado desde el primer momento y haber trabajado conjuntamente con este partido por una ley necesaria que todavía hoy están esperando la sociedad y la industria de nuestro país, y no por una ley que solo viene a contentar a unos pocos para mantener su único objetivo a cualquier precio. Las ponencias, y lo digo como algo anecdótico, simplemente han sido un engaño a la buena actividad parlamentaria. Pasaron como una apisonadora.

Les avisamos de que el mapa concesional era el gran hándicap de la ley. Han despreciado la mano tendida del PP. Nos dejaron fuera desde el principio y hoy lo han vuelto a hacer. Las llamadas solo han llegado cuando la desesperación aparecía y afloraba en esa montaña rusa que está siendo la tramitación de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 17

la ley. Pero para el Partido Popular garantizar la accesibilidad social y territorial es básico. La movilidad no puede ser un privilegio. Debe estar al alcance de todos los ciudadanos, tanto en las zonas urbanas como en las rurales. No puede haber desigualdad por localización. Pero, claro, desde que Begoña Gómez ha tenido que dejar a un lado sus negocios, parece que han perdido todo interés por impulsar esa España vaciada.

Así que no sirve de nada que digan aquí y ahora que está garantizada la movilidad entre los municipios del medio rural, porque, sí, su nueva redacción blinda por ley la eliminación de paradas en los pueblos por el Estado, y deja blindada la infrafinanciación de una alternativa con otras Administraciones. Es solo la propuesta del Partido Popular —la tengo aquí en la mano— la que garantiza que se mantengan las paradas, los trayectos, los horarios y las frecuencias actuales. ¡Cómo será la cosa que ni los suyos de Castilla-La Mancha se fían de ustedes y rechazan su propuesta! Y hay razones para desconfiar. Ya sabemos lo que ha pasado en Sanabria con la alta velocidad. Conocemos al ministro y esto es otra trampa más. Me temo que estamos ante una oportunidad perdida. Lo dice el Grupo Popular, pero lo han dicho más grupos esta mañana aquí en esta comisión.

Esta ley estaba llamada a ser una de las grandes leyes de la España moderna y, sin embargo, de ser aprobada, será una ley que pase sin pena ni gloria. Los sectores implicados la esperaban con ilusión y urgencia. Necesitaban y necesitan certidumbre, reglas claras, medidas reales como, por ejemplo, algo tan sencillo como una red de recarga eléctrica eficiente. En este tema, como en otros muchos, vamos tarde y nadie quiere tomar la iniciativa.

Pero, claro, ¿qué se podía esperar? Este Gobierno pretende legislar sobre la movilidad sostenible cuando provoca justamente lo contrario, una movilidad imposible, ineficiente y cada vez más caótica. Lo que de verdad preocupa a este Gobierno no es la movilidad de los españoles, su bienestar o la calidad de los servicios, que, dicho sea de paso, se van deteriorando progresivamente, y de qué manera. Lo que de verdad les preocupa, señorías socialistas, es procurar la inamovilidad de Pedro Sánchez del sillón de la Moncloa.

Señorías, les insisto, esta ley ni garantiza la movilidad ni garantiza la sostenibilidad. No es una hoja de ruta, sino un parche apresurado para contentar a Bruselas, que ya les ha apremiado más de una vez con un texto que debió de estar aprobado hace dos años. Lo que presentan hoy no es un proyecto de país, sino un remiendo político, hilvanado de aquella manera por un PSOE que vive al borde del precipicio y sostenido por unos socios que prefieren mirar hacia otro lado mientras convivimos con las corruptelas del entorno del Partido Socialista y del presidente Sánchez.

En el Partido Popular abogamos por una ley que resuelva los grandes retos que afronta la movilidad del siglo XXI en nuestro país. Para el Partido Popular hablar de una movilidad sostenible tiene que ser sinónimo de universalidad, de lealtad institucional, de gobernanza, de coordinación y de información mutua, de colaboración, de coherencia y de eficiencia. Para el Partido Popular la movilidad sostenible tiene que partir de la libertad del ciudadano para poder decidir cómo desplazarse de forma sostenible, viva donde viva, sin demonizar ningún medio, como han hecho ustedes con el vehículo privado. Los automóviles privados de cero y bajas emisiones deben ser parte de la solución. Tenemos un parque automovilístico de catorce años de media. El problema lo tenemos detectado. Por eso hay que apostar de manera decidida por la renovación de ese parque automovilístico con ayudas que se distribuyan de manera eficaz, como se está haciendo ahora mismo en Galicia, un modelo que sustituya el galimatías de este Gobierno. Ocurre algo parecido con el transporte de mercancías, que supone un 10% de nuestro PIB. Soy de Almería, donde el transporte por carretera sostiene la economía, y no solo me refiero a la economía local. No se les puede instar a la renovación y dejarles solos en semejante tarea, hay que ir de la mano con ellos y —fundamental tanto para profesionales como particulares— trabajar con el despliegue de infraestructuras eléctricas exigido por la Unión Europea para que España deje de estar en el vagón de cola de la descarbonización. Se trata de hacer una planificación a medio y largo plazo de lo que queremos que sea nuestra movilidad, una planificación que describa hitos para llegar a los objetivos de emisiones que nos hemos propuesto, una planificación que echamos en falta en este proyecto.

Concluyo, señorías. Este esta ley no mueve España hacia el futuro, apenas sirve para que el Gobierno, paralizado e incompetente, intente moverse un poquito, pero solo para seguir sentado en la Moncloa.

Muchísimas gracias. (Aplausos).

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

Si les parece, antes de proceder a la votación, damos tres minutos. Si alguien tiene algún documento más que aportar a la Mesa, es el momento.

Gracias. (Pausa).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 18

VOTACIÓN.

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

Recuerden que prevalecerá la votación de las transaccionales sobre la enmienda original.

Comenzamos con las enmiendas de la señora Belarra Urteaga, del Grupo Mixto.

Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; votos en contra, 31, abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 36, abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 36, abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; votos en contra, 32, abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 5.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 18, abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; votos en contra, 32, abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 8.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; votos en contra, 31, abstenciones, 5.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Por último, bloque número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; votos en contra, 31, abstenciones, 5.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 19

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Pasamos, a continuación, a votar las enmiendas de la señora Valido García, del Grupo Mixto.

Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; votos en contra, 14, abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.

Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; votos en contra, 32, abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 27; abstenciones, 3.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 30; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Por último, bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 29; abstenciones, 7.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Pasamos a las enmiendas del señor Rego Candamil, también del Grupo Mixto.

Bloque de enmiendas número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 31; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 29.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 20

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 8.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 32.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 11.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Por último, bloque número 12.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
A continuación, pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
Bloque número 1.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Bloque número 2.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 29.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 15; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 21

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 19; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 33.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 8.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 15; abstenciones, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 9.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Por último, el bloque número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; votos en contra, 29; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos, a continuación, a las enmiendas del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.
Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; votos en contra, 29.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; votos en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; votos en contra, 30; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Por último, el bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; votos en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu y otros, que votamos en un único bloque.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; votos en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.
Primer bloque.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; votos en contra, 29.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 22

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; votos en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 6.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 16; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Bloque número 8.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 16; abstenciones, 18.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 18; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Hay empate y, como bien saben, según el articulado, hay que aplicar el voto ponderado de Pleno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Necesitamos saber qué grupos apoyan y qué grupos rechazan las enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: Con el voto ponderado son 162 votos a favor, y 179 en contra, por tanto, queda rechazado el bloque de enmiendas.

Bloque número 11.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 29; abstenciones, 6.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 23

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 12.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 20; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Votamos el último bloque, el número 13.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 30; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Republicano.
Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 32.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 29; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 30; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 8.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 10.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 24

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 11.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 12.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 13.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 19; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 14.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 17; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 15.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Y, por último, el bloque número 16.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Republicano y otros.
Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 7; en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.
Bloque número 1.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 16.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado.
Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 29; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 6; en contra, 17; abstenciones, 14.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 25

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Por último, bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos al bloque del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR y otros.
Bloque número 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 30; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 7; en contra, 30.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 5, que en la última copia que habéis recibido es la enmienda número 316.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 5; en contra, 32.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Nuevo bloque número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Nuevo bloque número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 5; en contra, 31; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Por último, el bloque número 8, resto de enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 6; en contra, 31.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario VOX.
Bloque número 1.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 26

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 2.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.
Bloque número 3.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazado.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Es importante que todos comprueben que tienen el nuevo guion de votación, porque hay varios cambios que ha solicitado el Grupo Popular en su momento. Si les parece, para que no haya problema, las nombro una a una, ya que vamos ágiles de tiempo y vamos bien.

Bloque número 1 del Grupo Parlamentario Popular, enmienda número 526.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Bloque número 2, enmienda 550.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 17; en contra, 19; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Bloque número 3, enmiendas 609 y 610.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 14; en contra, 19; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Bloque número 4, enmiendas 527, 531, 532 y 541.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: a favor, 14; en contra, 23.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Bloque número 5, enmiendas 547, 553 y 597.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Bloque número 6, enmiendas 580 y 581.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Bloque número 7, enmienda 544.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 18; abstenciones, 3.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Bloque número 8, enmienda 552.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.
Bloque número 9, enmiendas 573 y 611.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas.
Bloque número 10, enmienda 605.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 18; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 27

La señora **PRESIDENTA**: Al haber empate, tenemos que hacer el voto ponderado. (**Pausa**). El resultado del voto ponderado es el siguiente: votos a favor, 177; en contra, 164; abstenciones, 9. Por tanto, queda aprobada. Bloque número 11, enmiendas 583 y 603.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas. Bloque número 12, enmienda 592.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada. Por último, bloque número 13, resto de enmiendas.

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

La señora **PRESIDENTA**: Quedan rechazadas. Pasamos a las transaccionales. Hacemos una pequeña pausa para ordenarlas. (**Pausa**). Continuamos. Les acaban de repartir el orden de las enmiendas transaccionales que vamos a votar. Comenzamos por las transaccionales del Grupo Parlamentario Socialista. Aparte del guion, tienen la copia de las transaccionales. Transaccional número 1 a la enmienda 22 del Grupo Mixto.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Continuamos con la enmienda transaccional número 2. Enmienda transaccional a las enmiendas 39, del Grupo Mixto; 234, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, y 499, del Grupo Socialista.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Pasamos a la enmienda transaccional número 3. Enmienda transaccional a la enmienda 238, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Pasamos a la enmienda transaccional número 4. Enmienda transaccional a las enmiendas 236, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, y 316, de los grupos parlamentarios Plurinacional SUMAR y Euskal Herria Bildu.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. La enmienda transaccional número 5 se ha retirado. Enmienda transaccional número 6 a las enmiendas 230, del Grupo Mixto; 232, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR; 351, 367 y 402, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya; 538, 547, 548 y 602, del Grupo Parlamentario Popular, y 643, 649, 650, 665 y 749, del Grupo Parlamentario Republicano.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada. Pasamos a la enmienda transaccional número 7. Enmienda transaccional a las enmiendas 326 y 327, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 28

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 8. Enmienda transaccional a la enmienda 29, del Grupo Mixto.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 9. Enmienda transaccional a las enmiendas 40 y 42, del Grupo Mixto.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 11. Enmienda transaccional a la enmienda 480, del Grupo Parlamentario Vasco.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 12. Enmienda transaccional a la enmienda 64, del Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 13. Enmienda transaccional a las enmiendas 197, del Grupo Mixto, y 707, del Grupo Parlamentario Republicano.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 14. Enmienda transaccional a la enmienda 250, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 15. Enmienda transaccional a la enmienda 498, del Grupo Parlamentario Socialista.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 17. Enmienda transaccional a la enmienda 319, de los grupos parlamentarios Plurinacional SUMAR y Euskal Herria Bildu.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 18. Enmienda transaccional a las enmiendas 142, 150, 152, 154 y 155, del Grupo Mixto, y 622, del Grupo Parlamentario Republicano.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 19. Enmienda transaccional a la enmienda 38, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, 4.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 29

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 20. Enmienda transaccional a la enmienda 233, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a la enmienda transaccional número 21. Enmienda transaccional a la enmienda 251, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Pasamos a las enmiendas transaccionales del Grupo Parlamentario Popular.

Transaccional número 1 a la enmienda 526, del Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 2 a la enmienda 590, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 19; abstenciones, 4.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 3 a la enmienda 611, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 4 a la enmienda 535, del Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 5 a la enmienda 532, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 6 a la enmienda 549, del Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Transaccional número 7 a la enmienda 587, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Por último, transaccional número 8 a la enmienda 607, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Con esto hemos terminado la votación de las enmiendas.

Si les parece, pasamos a votar el informe de la ponencia.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 404

23 de septiembre de 2025

Pág. 30

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobado el texto del informe de la ponencia, quedando así aprobado el dictamen del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. (**Aplausos**).

Como bien saben, el plazo para la presentación de escritos de mantenimiento de enmiendas y de voto particular para su defensa en el Pleno es de veinticuatro horas.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una y veinticuatro minutos de la tarde.

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

cve: DSCD-15-CO-404