

Enmiendas

Iniciativa: 125 / 5

Proposición de Ley Orgánica de transferencia de la titularidad y competencias de la autopista del Atlántico (AP-9) a la Comunidad Autónoma de Galicia.

Plazo de enmiendas: 22/10/2025 18:00

Fecha Presentación	Número	Tipo de Enmienda	Autor	Observaciones
22/10/2025 11:48	1 - 3	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR	
22/10/2025 17:25	4 - 11	Enmiendas al articulado	Grupo Parlamentario Socialista	

ÍNDICE

<u>Expediente: 125/000005</u>	3
Nº Enmienda: 1. G.P. Plurinacional SUMAR. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	3
Nº Enmienda: 2. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	7
Nº Enmienda: 3. G.P. Plurinacional SUMAR. Disposiciones finales nuevas.....	11
Nº Enmienda: 4. G.P. Socialista. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	16
Nº Enmienda: 5. G.P. Socialista. ARTÍCULO 1.....	18
Nº Enmienda: 6. G.P. Socialista. ARTÍCULO 2.....	20
Nº Enmienda: 7. G.P. Socialista. ARTÍCULO 3.....	21
Nº Enmienda: 8. G.P. Socialista. Artículos nuevos.....	22
Nº Enmienda: 9. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.....	23
Nº Enmienda: 10. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.....	24
Nº Enmienda: 11. G.P. Socialista. DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.....	25

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 1

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DE LOS DIPUTADOS

Martínez Barbero, Verónica
Lago Peñas, Manuel

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

Exposición de motivos

La Comunidad Autónoma de Galicia, con una situación periférica desde el punto de vista territorial, presenta una geografía y una orografía características que dificultan enormemente la ejecución de las infraestructuras, cuyo diseño poco o nada tiene que ver con el de otras comunidades autónomas. Esta peculiaridad de Galicia se ha convertido en un enorme problema a la hora de acometer infraestructuras tanto viarias como ferroviarias.

En esta realidad cobra especial importancia la autopista del Atlántico (AP-9), una vía de peaje que se configura como el eje de comunicación principal en Galicia al discurrir íntegramente por la comunidad autónoma, conectando cinco de las principales ciudades de Galicia (Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo).

Por tanto, el eje que vertebra el territorio en que reside el sesenta por ciento de la población gallega, que conecta el litoral atlántico gallego y que sustenta buena parte de la economía y de la movilidad cotidiana de nuestro territorio, es de pago.

Esta condición supone una penalización que se ha visto agravada con las diferentes modificaciones de las que ha sido objeto en los últimos años el convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico Concesionaria Española, Sociedad Anónima. En particular, las prórrogas de la concesión aprobadas mediante acuerdos del Consejo de Ministros durante los gobiernos de José María Aznar (año 2000) y de Mariano Rajoy (año 2011) alteraron de forma sustancial los términos originalmente previstos, autorizando incrementos extraordinarios de los peajes y ampliaciones significativas del plazo concesional. La Comisión Europea ha considerado dichas prórrogas contrarias al Derecho de la Unión Europea por haberse concedido de manera irregular, al margen de los principios de libre competencia, transparencia y proporcionalidad que rigen la contratación pública y las concesiones administrativas.

Todo ello supone un agravio comparativo para Galicia y trae aparejadas consecuencias de especial relevancia, como la pérdida de competitividad de nuestras empresas y nuestros sectores productivos, el trasvase de tráfico a las carreteras convencionales -con la correspondiente reducción de la seguridad vial-, el incremento de la siniestralidad, el aumento de los tiempos de tránsito e incluso más emisiones de gases de efecto invernadero.

Por todas estas razones es económica y socialmente inasumible mantener las condiciones actuales de los peajes de la autopista del Atlántico (AP-9) y la evolución prevista.

Por ello, Galicia estima necesaria e imprescindible la transferencia de la autopista del Atlántico (AP-9) a la Comunidad, siempre en términos de igualdad con el resto del territorio español, que permita una gestión más directa y más pegada al territorio y que conllevará una mayor sensibilidad, que redundará en una mejora de la calidad del servicio.

Es innegable que una gestión directa de esta infraestructura desde el territorio redundaría en una mayor eficacia en la gestión, que siempre sería más acorde con las necesidades de Galicia y sus habitantes.

Del mismo modo, esa gestión directa permitiría priorizar actuaciones que es necesario materializar para mejorar la funcionalidad de la autopista del Atlántico (AP-9) y que, de hecho, ya han sido acordadas y comprometidas por el Gobierno de España.

La influencia de la autopista del Atlántico (AP-9), cada vez más determinante en el progreso de Galicia y la vida diaria de los gallegos, junto con la necesidad de acometer actuaciones imprescindibles que están demorándose en el tiempo, justifica la demanda de su transferencia a la Comunidad Autónoma, y así se manifestó, debatió y aprobó, hasta en tres ocasiones (15 de marzo de 2016, 9 de mayo de 2017 y 10 de julio de 2018), en el Parlamento de Galicia, de forma unánime, por la Proposición de ley orgánica de transferencia de la titularidad y competencias de la autopista del Atlántico (AP-9) a la Comunidad Autónoma de Galicia, para remitir al Congreso de los Diputados.

Es incuestionable que, a día de hoy, la autopista del Atlántico (AP-9) forma parte de la Red de Carreteras del Estado, tal y como establece el anexo II de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras. Pero, pese a ello, se estima conveniente la transferencia de su gestión a la

Administración autonómica, en pro de una mejor eficiencia y eficacia de la misma, siempre con la necesaria colaboración y el debido respeto a la distribución de competencias.

Y, en este sentido, conviene destacar que la sentencia del Tribunal Constitucional 65/1998, de 18 de marzo, establece que la materia de carreteras resulta especialmente idónea para el establecimiento de fórmulas de colaboración, tanto entre las propias comunidades autónomas como entre las comunidades autónomas y el Estado, dentro del mutuo respeto de las respectivas competencias en el marco flexible establecido por la Constitución española y los estatutos de autonomía.

En desarrollo de este principio de colaboración, con el debido respeto a las competencias de ambas administraciones, y en base al mecanismo establecido por la propia Constitución española en su artículo 150.2, con arreglo al cual «el Estado podrá transferir o delegar en las comunidades autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materia de titularidad estatal que por su propia naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación», todos los grupos parlamentarios presentaron ante la Mesa del Parlamento de Galicia una proposición de Ley orgánica de transferencia de la titularidad y competencias de la autopista del Atlántico (AP-9) a la Comunidad Autónoma de Galicia, para su remisión al Congreso de los Diputados, por entender que dicha transferencia permitiría una mejor gestión de la infraestructura, más próxima y que dé respuesta a las necesidades de la ciudadanía, de conformidad con los principios generales que, tal y como establece la Constitución, han de regir para las administraciones públicas, como son el principio de eficacia y descentralización.

La proposición de ley orgánica consta de tres artículos, tres disposiciones adicionales y una disposición final.

En el artículo 1 se establece la transferencia de la autopista del Atlántico (AP-9) a la Comunidad Autónoma de Galicia y se detallan las funciones y servicios que pasan a ser de titularidad autonómica, así como las obligaciones que asume la Administración general del Estado.

En el artículo 2 se fijan las condiciones del traspaso de servicios, que deben contar con los medios materiales, humanos y presupuestarios necesarios, instrumentándose mediante acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Galicia y el correspondiente real decreto de traspaso de servicios.

En el artículo 3 se regula el procedimiento para la formalización del cambio de titularidad de la carretera, mediante la correspondiente acta de entrega y recepción.

En la disposición adicional primera se regula la baja de esta infraestructura como integrante de la Red de Carreteras del Estado.

En la disposición adicional segunda se aclara que este traspaso no modifica las funciones y los servicios reservados al Estado en lo que se refiere al control de las fronteras.

En la disposición adicional tercera se establece la asunción de las obligaciones económicas y

financieras por la Administración general del Estado en caso de la declaración de la nulidad de las prórrogas por las que se acordó la ampliación del periodo concesional.

Finalmente, la disposición final única establece que la entrada en vigor de la disposición legal se producirá al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Justificación

La referencia a los acuerdos que ampliaron la duración de la concesión de la AP-9, sin identificar de forma expresa a los gobiernos responsables de su aprobación, puede dar lugar a una percepción de neutralidad impropia en un asunto que ha tenido consecuencias especialmente gravosas para Galicia, al prolongar durante décadas una situación que encarece la movilidad y limita las posibilidades de desarrollo territorial.

En realidad, existieron dos acuerdos adoptados en los años 2000 y 2011, cuyos efectos fueron determinantes en la configuración actual de la concesión. El primero de ellos, aprobado en el año 2000, tuvo como consecuencia un incremento significativo del valor de la sociedad concesionaria, lo que precedió a su posterior privatización, y ha sido objeto de una resolución de la Comisión Europea que lo declara contrario al Derecho de la Unión Europea.

Resulta, por tanto, necesario incorporar en el texto una referencia explícita a dichos antecedentes, con el fin de ofrecer una visión completa y transparente del proceso concesional y de las decisiones administrativas que han condicionado de manera relevante la situación actual de la autopista.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 2

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DE LOS DIPUTADOS

Martínez Barbero, Verónica
Lago Peñas, Manuel

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final X. Reconocimiento de coeficientes reductores en condiciones especiales a trabajadores de exterior que participen de forma directa en el desarrollo de labores mineras distintas de las de roza y arranque con concurrencia de riesgos pulvígenos.

1. La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación será reducida para las actividades de trabajadores de exterior que participen de forma directa en el desarrollo de labores mineras distintas de las de roza y arranque con concurrencia de riesgos pulvígenos, aún los que presten servicios en empresas de beneficio, incluyendo en particular:

- a. Personal de Tratado.
- b. Personal de Corte y Aserrado.
- c. Personal de Acabado y Cantería.
- d. Personal de Parque de bloques.
- e. Personal de Telares.
- f. Personal de Movimientos.

A dichas actividades les será de aplicación el siguiente coeficiente reductor: 0,10.

2. Los coeficientes fijados en esta disposición serán aplicados para actualizar la cuantía de la pensión de aquellas personas que hubieran accedido a la jubilación a partir del año 2020.

Justificación

Aunque la enmienda no guarda relación directa con el contenido de la ley en tramitación, se opta por presentarla en este marco legislativo al tratarse, en la práctica, de la única vía disponible en este momento para abordar una cuestión de especial relevancia para Galicia. La urgencia y el interés social que suscita esta medida hacen necesario aprovechar cualquier oportunidad parlamentaria para avanzar en su aprobación. Con esta iniciativa se busca dar respuesta a una demanda ampliamente compartida en el ámbito gallego, evitando que la falta de un vehículo legislativo específico retrase la solución de un asunto prioritario para nuestro territorio.

El artículo 1 del Real Decreto 2366/1984, de 26 de diciembre, sobre reducción de la edad de jubilación de determinados grupos profesionales incluidos en el ámbito del Estatuto del Minero, aprobado por Real Decreto 3255/1983, de 21 de diciembre, establece: “La reducción de la edad de jubilación a que se refiere el artículo 21 del Estatuto del Minero, aprobado por Real Decreto 3255/1983, de 21 de diciembre, para el supuesto de concurrencia de determinadas circunstancias de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad, será de aplicación a los trabajadores por cuenta ajena de la minería incluidos en el ámbito del citado Estatuto del Minero y no comprendidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social para la Minería del Carbón, en los términos y condiciones que se establecen en este capítulo.”

A su vez, el artículo 1 del citado Estatuto del Minero, determina: “Las normas del presente Estatuto del Minero serán de aplicación a las relaciones laborales desarrolladas en las Empresas dedicadas a las labores de explotación y aprovechamiento de los yacimientos minerales y demás recursos geológicos, que se incluyen en el ámbito de la Ley 22/1973, de 21 de julio, reguladora de minas, quedando, asimismo, incluidas las labores mineras de investigación. (...)”

Por su lado, el artículo 112 de la Ley de Minas contempla en su ámbito de aplicación los establecimientos destinados a la preparación, concentración o beneficio de recursos, mientras que el artículo 2 de la Ley 6/1977, de Fomento de la Minería, dice que sus disposiciones son aplicables al tratamiento, beneficio y primera transformación de materias primera minerales. Asimismo, el artículo 158 del Real Decreto 863/85, que aprueba al Reglamento General de Normas Básicas de Seguridad Minera, establece que son aplicables las disposiciones del capítulo correspondiente a las instalaciones de almacenamiento y tratamiento de minerales, rocas o residuos industriales. De forma subsidiaria sostiene la norma que, de no ser la actividad desarrollada en el centro de trabajo minera en sentido estricto, habría que hacer una aplicación analógica conforme a lo establecido en el artículo 4 del Código Civil.

Por último, el artículo 1 de la Orden ITC/2585/2007, de 30 de agosto, por la que se aprueba la

Instrucción técnica complementaria 2.0.02 «Protección de los trabajadores contra el polvo, en relación con la silicosis, en las industrias extractivas», del Reglamento General de Normas Básicas de Seguridad Minera.

Esta instrucción técnica (ITC) tiene por objeto establecer los criterios y métodos para definir la peligrosidad y el control del polvo en los lugares de trabajo, así como la vigilancia de la salud de los trabajadores, encaminados a la prevención de la silicosis, teniendo en cuenta que las condiciones de exposición al polvo no deben suponer un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores.

El artículo 3 de dicha ITC define trabajos en riesgo de silicosis como aquellos que aparecen listados en el Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro, así como cualquier otro trabajo donde se detecte la presencia de sílice libre cristalina.

El citado cuadro de enfermedades profesionales, al referirse a los trabajos con posible causa de silicosis por exposición a la inhalación de polvo de sílice libre incluye, además de aquellos desarrollados en minas, túneles, canteras y galerías, los de tallado y pulido de rocas silíceas.

De los preceptos enunciados se deriva que el hecho de que una empresa esté registrada como establecimiento de beneficio, en los términos del artículo 1 del Estatuto del Minero, indica exclusivamente a qué actividad se dedica la empresa, pero no determina qué e debe entender por trabajos mineros, pues es obvio que también pueden serlo los que se llevan a cabo en la fase de investigación.

Así, el Tribunal Supremo en constante jurisprudencia ha sentado el principio de que tienen derecho a acogerse a los beneficios establecidos en el artículo 21 del Estatuto del Minero y del Real Decreto 2366/1994, los que realicen labores mineras, entendiendo por tales, no sólo las de explotación, sino también las auxiliares, siempre que concurren circunstancias de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad. Como ejemplo al efecto, cabe citar la Sentencia de 6 de octubre de 1995, que concedió los citados beneficios a un empleado que había trabajado en un ferrocarril de una empresa minera como encendedor, fogonero, peón (taller) y calderero en diferentes etapas, encuadrando esta actividad como auxiliar de la minería.

No obstante lo anterior, la administración procede a denegar sistemáticamente la aplicación de coeficientes reductores a las personas trabajadoras que prestan servicios en las empresas registradas como establecimiento de beneficio. Y, a su vez, los tribunales proceden una y otra vez a conceder su aplicación.

Además, se producen situaciones irregulares y altamente injustas, puesto que dentro de un sector que desarrolla exactamente la misma actividad, a algunos trabajadores se les reconocen los coeficientes que corresponde a la penosidad de la misma, mientras que a otros, no. Y todo pasa a depender de la presentación de una reclamación en tiempo y forma. Sólo en la provincia de Pontevedra, esto ha sucedido con trabajadores de las empresas Peargal Center, Pavimentos

Grupimar, Granitos Ibericos y Euro-Roca.

Si se impone como regla general que solo quien reclama obtiene el reconocimiento de sus derechos, se convierte al sistema judicial o administrativo en una condición previa de acceso, cuando en realidad debería ser un recurso de último recurso ante un incumplimiento. De lo contrario, el sistema colapsa y se transforma en un filtro de exclusión, contrario a su función garantista.

Resulta imperativa una reforma legal que dé seguridad jurídica a las administraciones competentes y a las empresas y personas trabajadoras afectadas por un entramado legal que, si bien no plantea dudas en su interpretación, sí genera conflictos en su aplicación práctica, que reducen la eficiencia y suponen un gasto innecesario y un despilfarro de recursos públicos.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 3

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR

A INSTANCIA DE LOS DIPUTADOS

Martínez Barbero, Verónica
Lago Peñas, Manuel

De adición

Precepto que se añade:

Disposiciones finales nuevas

Texto que se propone

Disposición final X. Modificación del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Se introduce una nueva disposición adicional sexagésimoprimera en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que tendrá el siguiente tenor literal: Disposición adicional sexagésima primera. Especialidades aplicables a la prestación del cese de actividad por fuerza mayor en el marisqueo a flote y el marisqueo a pie

1. La situación legal de cese de actividad total por fuerza mayor temporal de las personas que desarrollen una actividad de marisqueo que sea interrumpida por decreto de la autoridad pública competente será compatible con el desarrollo de otras actividades por cuenta propia o por cuenta ajena, ya sea en el sector primario o en cualquier otro sector, siempre que se cumplan las siguientes dos condiciones:

- a. El marisqueo constituye la actividad económica principal de la persona beneficiaria.
- b. El importe de las percepciones obtenidas por la realización de actividades ajenas al marisqueo es inferior al Salario Mínimo Interprofesional vigente, computado de forma

proporcional al período en que dichas actividades se hayan desarrollado.

2. A efectos de la aplicación de la escala determinante de la duración de la prestación por cese de actividad prevista en el artículo 338.1, se tendrán en cuenta los períodos de cotización efectuados dentro de los cuarenta y ocho meses anteriores a la situación legal de cese de actividad, sin que resulte de aplicación ningún otro requisito en cuanto a los periodos cotizados.

3. El trabajador o trabajadora autónoma al que se le hubiere reconocido el derecho a la protección económica por cese de actividad podrá volver a solicitar un nuevo reconocimiento, siempre que concurren los requisitos legales y hubieren transcurrido seis meses desde el reconocimiento del último derecho a la prestación.

Disposición final X. Bonificación de cuotas durante la prestación de cese de actividad por fuerza mayor en el marisqueo a flote y el marisqueo a pie.

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la disposición adicional sexagésima primera del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, el Gobierno adoptará las medidas necesarias para establecer la bonificación del cien por cien de las cuotas a la Seguridad Social y por conceptos de recaudación conjunta correspondientes al Régimen de encuadramiento aplicable, durante el período de percepción de la prestación por cese de actividad motivado por causa de fuerza mayor en las actividades de marisqueo a pie y marisqueo a flote.

Justificación

Aunque la enmienda no guarda relación directa con el contenido de la ley en tramitación, se opta por presentarla en este marco legislativo al tratarse, en la práctica, de la única vía disponible en este momento para abordar una cuestión de especial relevancia para Galicia. La urgencia y el interés social que suscita esta medida hacen necesario aprovechar cualquier oportunidad parlamentaria para avanzar en su aprobación. Con esta iniciativa se busca dar respuesta a una demanda ampliamente compartida en el ámbito gallego, evitando que la falta de un vehículo legislativo específico retrase la solución de un asunto prioritario para nuestro territorio.

El marisqueo, tanto a pie como a flote, constituye una actividad esencial en el tejido económico y social de numerosas comunidades costeras, especialmente en Galicia, donde desempeña un papel fundamental en el sostenimiento de miles de familias, la fijación de población en el medio rural y litoral, y la preservación de un conocimiento ecológico ancestral del territorio.

Sin embargo, este sector atraviesa una situación crítica derivada, en gran medida, de las consecuencias del cambio climático y la polución. El aumento sostenido de la temperatura del agua, los episodios de lluvias intensas y persistentes, los cambios en la salinidad y otros fenómenos extremos, así como el impacto de las actividades extractivas, de las actividades agrícolas y ganaderas, la presión urbanística en las costas y un deficiente saneamiento de las aguas residuales están provocando una alarmante pérdida de marisco en las rías gallegas, afectando gravemente a la

sostenibilidad del recurso y a la continuidad de la actividad.

A esta nueva realidad se suma la necesidad creciente de establecer más periodos de parada biológica, indispensables para la regeneración de los bancos marisqueros, lo que implica una reducción drástica del tiempo efectivo de trabajo a lo largo del año. Como resultado, la actividad marisquera se ve comprimida en escasos periodos, lo que impide una continuidad laboral suficiente para garantizar unos ingresos mínimos estables.

La legislación vigente en materia de protección económica por cese de actividad por fuera mayor no contempla adecuadamente esta situación estructural. El actual marco normativo fue diseñado para sectores con una dinámica productiva distinta, y no se ajusta a las especificidades del marisqueo.

Es por ello urgente adaptar la protección por cese de actividad a las particularidades del marisqueo, reconociendo su carácter intermitente, las limitaciones ambientales que lo condicionan y su creciente vulnerabilidad ante los efectos del cambio climático. En este sentido, resulta imprescindible garantizar una cobertura adecuada durante los periodos de inactividad forzosa, asegurando que las personas trabajadoras por cuenta propia que dedican su vida a esta actividad puedan acceder a un sistema de protección eficaz, estable y ajustado a la realidad del sector.

La falta de esta adaptación normativa contribuye a agravar la ya precaria situación económica del colectivo, incrementando el riesgo de abandono de la actividad, la pérdida del relevo generacional y, en última instancia, la desaparición de un sector estratégico tanto en términos económicos como ecológicos y culturales.

Esta reforma pretende, por tanto, consolidar un marco de protección social que permita compatibilizar la sostenibilidad ambiental del recurso con la sostenibilidad económica y social de quienes lo explotan, dotando al marisqueo de herramientas que refuercen su resiliencia frente a una realidad climática cambiante y profundamente desafiante.

Para ello, esta norma plantea el reconocimiento de una serie de especialidades aplicables al cese de actividad por fuerza mayor en el marisqueo a pie y el marisqueo a flote.

En primer lugar, el artículo 342 de la Ley General de la Seguridad Social, determina la incompatibilidad entre la prestación por cese temporal total de actividad derivado fuerza mayor y el trabajo por cuenta propia, aunque su realización no implique la inclusión obligatoria en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En base a este precepto, el Instituto Social de la Marina, en cuanto al marisqueo a flote, lleva años denegando solicitudes de reconocimiento de cese de actividad total por fuerza mayor durante el periodo de veda extraordinario decretado por la autoridad pesquera, por disponer estas trabajadoras y trabajadores de una autorización que les permite continuar practicando otras modalidades de pesca bajo la licencia de la que son titulares, diversas a aquellas cuya interrupción ha sido decretada, por desarrollar otras actividades en el sector primario o en otros sectores.

Han sido muchas las sentencias de juzgados de lo social y de la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Galicia que han reconocido la prestación por cese de actividad a pesar de que la embarcación del autónomo o autónoma solicitante disponga de autorización para faenar utilizando otras artes o modalidades de pesca diferentes a las interrumpidas, en otras zonas marítimas abiertas y libres a la pesca y al marisqueo o incluso cuando desarrollaban otra actividad por cuenta propia en el propio sector primario diversa al marisqueo, por ejemplo ser socio de un vivero de propiedad familiar. En estos supuestos, los tribunales entendieron que procedía reconocer igualmente el cese de actividad total -y no parcial- por fuerza mayor, cuando los rendimientos obtenidos de las otras modalidades eran mucho menos relevantes que las derivadas del marisqueo.

Por otra parte, en el marisqueo a pie, actividad feminizada en más de un 90%, la situación es aún más grave, porque las mariscadoras no tienen embarcación, no cuentan con autorización para otras artes, con lo que tienen que encontrar otra fuente de ingresos fuera del sector primario. Resulta necesaria una compatibilidad fuera de dicho sector para que estas mujeres tengan la posibilidad de sobrevivir en términos equivalentes a los derechos que a sus compañeros varones del marisqueo a flote ya les están reconociendo los juzgados y tribunales.

En segundo lugar, la aplicación del requisito previsto en el artículo 338.1 de la Ley General de la Seguridad Social, que exige haber cotizado de forma continuada durante al menos 12 meses dentro de los 24 anteriores al cese de actividad, resulta desproporcionada e inadecuada para el colectivo de personas trabajadoras por cuenta propia del marisqueo, tanto a pie como a flote. La estructura intermitente de esta actividad, fuertemente condicionada por factores climáticos, ambientales y biológicos, imposibilita en la práctica el cumplimiento de dicho requisito, al no desarrollarse de forma continua durante todo el año ni ser posible anticipar con certeza los periodos de parada forzosa.

En este contexto, resulta necesario establecer una excepción específica para el sector, reconociendo la singularidad de su régimen de trabajo. Así, se propone sustituir el requisito de continuidad por uno más acorde con la realidad del marisqueo: haber efectuado las cotizaciones previstas en la escala correspondiente al Régimen Especial durante cualquiera de los 48 meses anteriores al cese de actividad. Esta medida permitiría garantizar el acceso efectivo a la protección por cese de actividad en los supuestos de fuerza mayor medioambiental, reforzando la cobertura social del colectivo sin comprometer la sostenibilidad del sistema.

Del mismo modo, el plazo general de 18 meses previsto en el artículo 338.3 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social como periodo de espera entre el agotamiento de una prestación por cese de actividad y el acceso a una nueva resulta excesivo e inadecuado para las personas trabajadoras del marisqueo, cuya actividad está sujeta a interrupciones recurrentes por causas medioambientales que escapan a su control. La naturaleza estacional, fragmentada y altamente vulnerable del marisqueo, agravada por el impacto creciente del cambio climático, exige una adaptación del sistema de protección que permita un acceso más ágil y realista a la prestación. Por ello, se considera justificado reducir dicho periodo de espera a seis meses, garantizando así una cobertura efectiva ante situaciones de inactividad reiteradas que responden a una dinámica estructural del sector y no a decisiones voluntarias de cese.

Por último, las personas trabajadoras del marisqueo, tanto a pie como a flote, que acceden a la prestación económica por cese de actividad continúan obligadas a cotizar al régimen especial correspondiente durante todo el período de percepción de la misma. Si bien dichas cuotas son objeto de devolución con posterioridad, el sistema actual implica que, durante varios meses, deben adelantar unas cantidades que, aun siendo reembolsables, suponen una carga económica desproporcionada para un colectivo cuyos ingresos ya son muy reducidos.

Cabe señalar que el importe mensual de la prestación por cese de actividad en este sector rara vez alcanza los 1.000 euros. Esta realidad económica, unida a la obligación de abonar mensualmente la cuota de cotización -que puede representar una parte significativa de la prestación- provoca una grave limitación de liquidez, impidiendo a muchas mariscadoras y mariscadores cubrir sus necesidades básicas durante el período de inactividad. Esta situación compromete seriamente su derecho a una vida digna y a una protección social efectiva.

Por todo ello, se hace imprescindible establecer una bonificación del cien por cien de las cuotas a la Seguridad Social durante la percepción de la prestación por cese de actividad por causa de fuerza mayor en el marisqueo. Esta medida no solo aliviaría una presión económica injustificada sobre un colectivo especialmente vulnerable, sino que también garantizaría el acceso real a una prestación que, en las condiciones actuales, queda desvirtuada por los efectos regresivos del sistema de anticipo y posterior devolución de cuotas.

En consecuencia, y en aras a la necesaria garantía de la seguridad jurídica y un reconocimiento ajustado de los derechos de las personas autónomas que se dedican al marisqueo, se presenta la siguiente enmienda.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 4

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Texto que se propone

La Autopista del Atlántico (AP-9) es la principal vía de comunicaciones en Galicia, vertebra el eje atlántico, enlazando los principales centros económicos de Galicia y cinco de las siete ciudades de mayor tamaño (Ferrol, A Coruña, Santiago de Compostela, Pontevedra y Vigo), y permite su conexión con el resto de la Red de Carreteras del Estado.

Igualmente, la autopista AP-9 está integrada en la Red Transeuropea de Transporte y, a través de las diferentes vías de alta capacidad de titularidad del Estado con las que constituye una red continua que soporta regularmente tráfico de largo recorrido, permite conectar los principales núcleos gallegos con los diferentes territorios de España y con los demás países de la Unión Europea.

En este sentido, la autopista AP-9 tiene continuidad en Portugal, a través de la autovía estatal A-55 en sus 5 últimos km y del Puente Internacional de Tui con el principal itinerario portugués IP1 (Lisboa-Oporto-Frontera), quedando englobada dentro de un itinerario europeo de primer orden como es la denominada "Red Esmeralda" Lisboa-Dublín (E-1).

Por otra parte, conecta las áreas de influencia de los cinco puertos de interés general del Estado en Galicia y sus principales rías: A Coruña, Ferrol, Vilagarcía de Arousa, Marín y Vigo, incluyendo la conexión con las áreas de los puertos exteriores de A Coruña y Ferrol. Además, las conexiones desde la AP-9 permiten acceder al entorno portuario de Ferrol desde la carretera N-655, al de A Coruña con enlaces directos desde la AP-9 a la AC-12 y AC-10, en Vilagarcía de Arousa mediante

la conexión AP-9/N-640 (en construcción el nuevo acceso viario al Puerto), en Marín a través de la conexión AP-9/PO-11 y en Vigo mediante ramales a las terminales de Guixar y Bouzas.

Además, permite la conexión con los tres aeropuertos de Galicia (Alvedro-A Coruña; Lavacolla-Santiago y Peinador-Vigo). Las conexiones con los aeropuertos de interés general también se realizan a través de vías de gran capacidad desde la AP-9: en el caso de Vigo mediante la futura autovía A-59 y el acceso a Peinador desde la AP-9, en A Coruña desde la carretera N-550 y la autovía AC-14, y en Santiago a través de la autovía A-54 y la carretera SC-21.

Por lo tanto, se trata de una infraestructura que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1 de la Constitución Española y en el artículo 4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, es competencia de la Administración General del Estado y forma parte de la Red de Carreteras del Estado, al estar integrada en un itinerario de interés general, ya que está incluida en un itinerario de tráfico internacional e interés europeo, sirve de acceso al paso fronterizo con Portugal, y a puertos y aeropuertos de interés general.

No obstante, dada la importancia social y económica de la autopista AP-9 para Galicia, y con el fin de lograr una mayor cercanía y eficiencia en su gestión, se considera procedente transferir determinadas competencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Galicia, en los términos establecidos en esta ley.

Con esta ley se pretende conciliar el interés general de esta carretera con la participación autonómica en determinados aspectos de su gestión que, dado que actualmente se realiza en régimen de concesión, justifica la participación de la Comunidad Autónoma de Galicia en determinadas decisiones relacionadas con el contrato de concesión, especialmente las relacionadas con el servicio prestado a los usuarios y las tarifas aplicables.

Precisamente la circunstancia de que esta carretera se explote en régimen de concesión justifica en mayor medida el establecimiento de un sistema claro y sencillo para la toma de decisiones relacionadas con dicho contrato.

Justificación

Mejora técnica para adaptar el contenido de la exposición de motivos a las enmiendas al articulado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 5

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De modificación

Precepto que se modifica:

ARTÍCULO 1

Texto que se propone

Artículo 1. Transferencia de competencias sobre la administración y explotación de la autopista del Atlántico (AP-9).

Se transfieren a la Comunidad Autónoma de Galicia las competencias sobre la administración y la explotación de la infraestructura de la autopista AP-9, del Atlántico, hasta ahora ejercidos por la Administración general del Estado en relación con la AP-9, autopista del Atlántico, en los términos siguientes:

a) Será necesario solicitar por parte de la Administración General del Estado informe a la Comunidad Autónoma de Galicia, en relación con el contrato de concesión mediante el que se explota la autopista, de forma previa a que el Estado modifique el contrato en cualquiera de sus formas, siempre que la modificación conlleve una ampliación del plazo, un incremento en las tarifas a abonar o una reducción en las bonificaciones aplicadas a estas. La emisión y el contenido del informe que, a los citados efectos pueda emitir la Comunidad Autónoma de Galicia, no tendrá carácter vinculante de cara a la tramitación y la aprobación del correspondiente expediente por parte de la Administración General del Estado.

b) Se habilita a la Comunidad Autónoma Galicia para proponer formalmente la incoación de los expedientes que legalmente procedan para imponer las penalizaciones, sanciones o multas coercitivas por incumplimientos de la concesionaria. La incoación y resolución de los expedientes que procedan corresponderán a la Administración General del Estado, una vez oída la Comunidad

Autónoma.

c) Se habilita a la Comunidad Autónoma de Galicia para proponer formalmente modificaciones que afecten al régimen económico-financiero de la concesión, singularmente en lo que incumbe al establecimiento, actualización y supresión de las tarifas y peajes, así como la aplicación de programas de descuento.

Las propuestas que, en su caso, promueva la Comunidad Autónoma, deberán ser informadas por la Administración General del Estado, deberán cumplir las Directivas de la Unión Europea y normativa nacional sobre establecimiento de peajes, y en el caso de que supongan un incremento de los gastos presupuestarios, deberán ir acompañadas de un compromiso para su financiación por parte de la administración de la Comunidad Autónoma.

Justificación

Se considera más adecuado, para garantizar que se siga aplicando esquema de bonificaciones amplio y equilibrado, plantear una transferencia de determinadas facultades sobre la administración y la explotación de la infraestructura manteniéndose, en principio, la titularidad por parte de la Administración General del Estado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 6

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De supresión

Precepto que se suprime:

ARTÍCULO 2

Justificación

Los términos en los que se puedan transferir a la Comunidad Autónoma de Galicia las competencias sobre la administración y la explotación de la infraestructura de la autopista AP-9, del Atlántico, recogidas en el artículo 1, se sustancian en la Comisión Mixta de Transferencias Estado-Xunta de Galicia, sin que sea necesario, por una cuestión de simplicidad técnica, que se recoja en la Proposición de Ley Orgánica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 7

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De supresión

Precepto que se suprime:

ARTÍCULO 3

Justificación

Mejora técnica. No procede, puesto que no se transfiere la titularidad de la autopista, manteniéndose ésta en la Red de Carreteras del Estado.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 8

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De adición

Precepto que se añade:

Artículos nuevos

Texto que se propone

Artículo (Nuevo). Compromisos derivados de modificaciones del contrato concesional de la autopista AP-9 que se encuentren en vigor.

Lo establecido en el artículo 1 no será de aplicación en el caso de que puedan comprometerse, o no se pueda dar cumplimiento a estipulaciones, compromisos o previsiones, derivadas de la aplicación de modificaciones del contrato concesional de la autopista AP-9 que se encuentren en vigor con anterioridad a la aprobación de la presente Ley Orgánica.

Adicionalmente, no será de aplicación lo establecido en el artículo 1, cuando se produzca incumplimiento por parte de la Xunta de Galicia de los compromisos adquiridos con respecto a la autopista AP-9, incluidos en las correspondientes modificaciones concesionales, anteriores a la aprobación de la presente Ley Orgánica.

Justificación

Salvaguardar las actuaciones que en un futuro se deriven de compromisos contraídos con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley Orgánica.

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 9

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Justificación

Mejora técnica. No se transfiere la titularidad de la autopista, manteniéndose ésta en la Red de Carreteras del Estado

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 10

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Justificación

Mejora técnica. No se transfiere la titularidad de la autopista, manteniéndose ésta en la Red de Carreteras del Estado

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Expediente: 125/000005

Nº Enmienda: 11

AUTOR

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

De supresión

Precepto que se suprime:

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA

Justificación

Mejora técnica. No se transfiere la titularidad de la autopista, manteniéndose ésta en la Red de Carreteras del Estado