



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

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 329

Pág. 1

## TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> ESTHER PEÑA CAMARERO

Sesión núm. 15

celebrada el martes 13 de mayo de 2025

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
Modificación del orden del día .....	2
<b>Proposiciones no de ley:</b>	
— Sobre la mejora y dignificación de las cercanías en la Comunitat Valenciana y su apuesta para la descarbonización del transporte público. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/000194) .....	2
— Sobre incrementar la prestación de servicios de SASEMAR en Formentera. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001498) .....	7
— Para el soterramiento de las vías de Cercanías Renfe a su paso por la comarca de l’Horta Sud, en la provincia de Valencia, tras las consecuencias derivadas de la dana. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001733) .....	11
— Relativa a la ejecución del proyecto de cierre de la autovía M-50. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002037) .....	15
— Para la adaptación de la N-340 a su paso por les Terres de l’Ebre y las comarcas de Tarragona a la situación posterior a la gratuidad del peaje de la AP-7 y a la próxima construcción del tercer carril de la AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. (Número de expediente 161/002047) .....	19
— Para garantizar el impulso adecuado del corredor atlántico en Castilla y León. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002082) .....	24

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 2

— Para la movilidad sostenible en la Costa del Sol y desarrollo del eje mediterráneo andaluz. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001614) .....	30
— Relativa a la ampliación de la autovía A-52 entre Vigo y O Porriño. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001728) .....	33
— Sobre la financiación de las carreteras del Estado español. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/001221) .....	38
Proposiciones no de ley. (Votación) .....	45

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

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenos días a todos y a todas.

Si os parece, comenzamos con una cuestión de orden previa, porque se han hecho una serie de peticiones por los diferentes portavoces para poder facilitar el trabajo de todos los grupos. Pasaría a comentarles cómo queda el orden del día, agradeciendo la generosidad de los grupos y recordando también que, si bien es cierto que, antes de las sesiones, podemos hablar de las propuestas de cambio, hasta que no lo secunden aquí los portavoces, previamente al inicio de la comisión, no aprobaríamos esos cambios. Quedaría de la siguiente manera, el punto 1 se mantiene, pasaríamos al punto número 3, después a los puntos números 6, 7, 8, 9, 4, 5 y terminaríamos con el punto número 2.

También quiero recordar que está solicitada la traducción para el catalán y para el gallego para toda la sesión.

Los tiempos, como bien saben, son seis minutos para el autor de la iniciativa, cuatro para el grupo enmendante y dos y medio para fijar posiciones.

Si no hay ninguna incidencia más, comenzamos.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Perdón, señora presidente.

Es que el tren ha llegado tarde y no he escuchado bien el orden de las intervenciones. También quisiera solicitar, si es posible, que la primera se debata en última posición, porque mi compañero don Carlos Flores está en otra comisión. No sé si es posible.

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Hemos replanteado y cambiado todo el orden del día.

La señora **PRESIDENTA**: Sobre todo, porque el criterio era que la proposición de cambio la haga el grupo que propone la iniciativa. Si ya entramos en la dinámica de los intervinientes... Entiendo que hay que intentar facilitar el trabajo, pero hoy el cambio es complicado.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Ya está.

Por favor, ¿me puede repetir cómo ha quedado el orden del día?

La señora **PRESIDENTA**: Por supuesto.

Comenzamos con las PNL números 1, 3, 6, 7, 8, 9, 4, 5 y 2.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA MEJORA Y DIGNIFICACIÓN DE LAS CERCANÍAS EN LA COMUNITAT VALENCIANA Y SU APUESTA PARA LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/000194).**

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos con la proposición número 1. Proposición no de ley sobre la mejora y dignificación de las cercanías en la Comunitat Valenciana y su apuesta para la descarbonización del transporte público, del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 3

Tiene la palabra el señor Ibáñez Mezquita por seis minutos.

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

En primer lloc, com a valencià i fill del barri treballador al costat de l'estació de Vila-real, m'agradaria destacar la importància d'evitar qualsevol govern d'extrema dreta. No crec en la teoria del mal menor i sé molt bé la diferència entre un govern que puja el salari mínim i un altre que bloqueja l'ingrés mínim vital o privatitza hospitals. Però, senyories, és urgent fer i comunicar bona política. I d'això és del que va aquesta proposta. No podem negar l'esforç dels darrers anys, fins i tot a nivell pressupostari, ni molt menys la bona gestió en la recuperació de les vies danyades per la Dana per part del Ministeri de Transports. Però només qui no agafa mai un Rodalies és capaç d'assumir i accontentar-se amb l'argumentari que l'economia va com un coet. La realitat és complexa i s'imposa. I és que hui, quan els megarics poden viatjar a la Lluna a passar la vesprada, com qualsevol de nosaltres pot fer un vermut, el trajecte Vila-real-València en Rodalies tarda 22 minuts més que fa 15 anys. Hem perdut freqüències. Tardem molt més, hi ha més cancel·lacions, incidències, però al mateix temps som més gent que mai les quals agafem el Rodalies. I és que les persones usuàries patim diàriament aglomeracions, la desinformació de si el tren arribarà o no a hora, amb l'angoixa i la incertesa que això suposa per la por d'arribar tard al treball, a la universitat o a l'hospital; mentre el ministre explica a Twitter que tenim la millor xarxa ferroviària del món.

I certament, tot no és culpa del senyor Puente. Fou la mirada centralitzadora i classista d'un PP i PSOE obsessionats amb l'alta velocitat, per a major glòria de Madrid, la qual va permetre l'abandonament durant anys del tren que utilitzem diàriament les persones treballadores, estudiants, jubilades, etc. Senyories, l'Estat inverteix 98 € per persona usuària d'alta velocitat, mentre que només inverteix un 0,0015 en persona usuària de Rodalies. Aquestes són les prioritats i és urgent invertir-les. És una realitat que s'agreuja especialment en el cas valencià, on continuem sense tindre connexió ferroviària amb el primer aeroport valencià, com és l'Altet; on hi ha ciutats de més de 5000 habitants, com Torreveja, sense estació, i comarques completament desconnectades fa més de 50 anys, com la Safor i la Marina, per no dir el tancament recent de línies que combatien el despoblament a Camporrobles.

D'això és del qual hui parlem. I és que ara que conclou el Pla 2017-2025, un pla que s'ha quedat parcialment sense executar, és el moment d'impulsar noves propostes i avançar en la millora de Rodalies, perquè, malauradament, cada volta que ací o al telediari parlem de la saturació de Madrid, Madrid, Madrid, de l'alta velocitat, l'alta velocitat, estem invisibilitzant la realitat d'Alcalà de Xivert, Barraques, Benicarló, Benicàssim, Orpesa, Torreblanca, Vinaròs, Alfafara, Agullent, Agres, Albaida, Benigànim, Benetússer, Bufali, Genovés, la Pobla del Duc, Montaverner, Ontinyent, Sedaví, Xirivella, Agres, Alcoi, Cocentaina, Elda, Petrer, Saix, Villena o de Santa María de Pulpis, Bellreguard, Beniparrell, Camporrobles, el Port de Sagunt, l'Alqueria de la Comtessa, la Font de la Figuera, Oliva, Riba-roja, Almoradí, Dénia, Dolores, los Montesinos, Monòver, el Verger, Dénia, Ondara o Torreveja, que són pobles i ciutats que, amb aquesta proposta, milloraran o comptaran per primera volta amb un servei de Rodalies de primera en aquest pla que avui esperem aprovar.

Senyories, un pla complet que es podria resumir en cinc grans punts.

Primer, la duplicació i electrificació de la línia Alacant-Múrcia, la construcció de la variant Torrellano-Alacant respectant els poblats del sud, per portar el tren a l'aeroport de l'Altet. La completa integració del nucli de Rodalies fins a Villena, així com la reobertura de l'estació de Monòver i obrir una línia fins a Torreveja.

Després, com a segon punt, la recuperació de la línia històrica del tren Gandia-Oliva-Dénia. Més de 50 anys frenada i que desvertebra completament el nostre país.

Tercer, el desenvolupament del túnel passant de València, soterrant Serreria, incloent-hi l'enllaç directe de la línia C-3 entre Sant Isidre i València Nord. El fet de no tindre açò fa que perdem diàriament deu minuts els que hem d'anar de Castelló a València. Una nova línia de València fins al Port de Sagunt que ja està i que podria estar utilitzant-se, així com una nova de València a Silla que pugua permetre que els municipis de l'Horta Sud tinguen un servei de Rodalies per a millorar el seu transport.

Quatre: la recuperació del trajecte Utiel fins a Camporrobles. Parlem molt de l'Espanya Vaciada. Parlem molt de donar suport al despoblament, però, senyories, això només pot fer-se si disposem d'infraestructures dignes més enllà de la capital.

Quint: el soterrament de les vies d'Alfagar, Benetússer, Sedaví, acabant així amb el punt negre ferroviari més greu de tota Espanya. Els veïns i les veïnes no poden més. No només són les persones mortes, sinó que és la impossibilitat de poder dormir, l'angoixa de no saber quan passarà el següent tren que parteix el barri i les seues vides.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 4

I per últim, el sis: apostar per la interoperabilitat. I és que la nova llei de mobilitat sostenible, que estic segur que entre totes i tots serem capaços de tirar endavant, aposta per açò. I per això cal apostar per la bici, i apostar per la bici vol dir que les estacions han d'estar preparades, que ha de poder pujar-se la bici al tren per a poder fomentar aquesta intermodalitat. O com no? L'autobús. I és que pense en persones que viuen a la Vall d'Uixó, com Javier Pitarch, i que no té la possibilitat d'anar en tren. Posar un bus fins a l'estació més propera permetria també vertebrar el nostre país, fomentar el transport públic i que poguérem acabar amb la dictadura del cotxe privat.

En definitiva, senyories, el que hui proposem ací és una proposta integral, ambiciosa, però possible. Hi ha diners de sobra, només s'ha de vore el que el ministeri vol gastar en infraestructures caduques com el port de València o l'ampliació d'aeroports. Així que, senyories, hui democratitzem el transport, descarbonitzem el nostre transport i fem una aposta clara per la felicitat de tots els dies.

Moltes gràcies.

*Gracias, señora presidenta.*

*En primer lugar, como valenciano e hijo del barrio obrero, al lado de la estación de Vila-Real, me gustaría destacar la importancia de evitar cualquier Gobierno de extrema derecha. No creo en la teoría del mal menor y sé muy bien la diferencia entre un Gobierno que sube el salario mínimo y otro que bloquea el ingreso mínimo vital o que privatiza hospitales.*

*Señorías, es urgente hacer y comunicar buena política y de eso va esta propuesta. No podemos negar el esfuerzo de tantos años, incluso a nivel presupuestario, y menos la buena gestión y la recuperación de las vías dañadas por la dana por parte del Ministerio de Transportes. Solo quien no coge un cercanías puede contentarse con el argumentario de que la economía va como un cohete, pero la realidad es compleja y se impone. Hoy, cuando los megarricos pueden viajar a la Luna, pasar la tarde y tomar un vermú, el trayecto Villareal-Valencia en cercanías tarda veintidós minutos más que hace quince años. Hemos perdido frecuencias, tardan mucho más, hay más cancelaciones e incidencias, pero al mismo tiempo somos más gente que nunca los que cogemos cercanías. Es que las personas usuarias sufrimos cada día aglomeraciones, desinformación de si el tren va a llegar o no a la hora, con la angustia y la incertidumbre que supone por el miedo a llegar tarde al trabajo, a la universidad o al hospital. Mientras que el ministro explica en Twitter que tenemos la mejor red ferroviaria del mundo. Ciertamente, no todo es culpa del señor Puente. Fue la mirada centralizadora y clasista de un PP y un PSOE obsesionados con la alta velocidad, para mayor gloria de Madrid, la que permitió el abandono durante años del tren que utilizamos a diario las personas trabajadoras, estudiantes, jubiladas, etc. Señorías, el Estado invierte 98 euros por persona usuaria de alta velocidad, mientras que solo invierte un 0,0015 en persona usuaria en cercanías. Estas son las prioridades y es urgente invertir las. Es una realidad que se agrava, sobre todo en el caso valenciano, donde seguimos sin tener conexión ferroviaria con el primer aeropuerto valenciano, como es Altet. Hay ciudades de más de 100 000 habitantes, como Torrevieja, sin estación y comarcas completamente desconectadas desde hace más de cincuenta años, como Safor y La Marina, por no hablar del cierre de líneas recientes que combatían la despoblación. De eso hablamos hoy y es que ahora que concluye el plan hasta 2025, un plan que se ha quedado parcialmente sin ejecutar, es el momento de impulsar nuevas propuestas y avanzar en la mejora de cercanías en las que, desafortunadamente, cada día en el telediario se habla de Madrid, Madrid, Madrid, de la alta velocidad, de la alta velocidad, y estamos invisibilizando la realidad de Alcalá de Chivert, Barracas, Benicarló, Benicasim, Oropesa, Torreblanca, Vinaroz, Alfafara, Agullent, Albaes, Benetúser, Genovés, La Pobla del Duc, Montaberner, Ontiyent, Chirivella, Agres, Alcoy, Villena o bien Santa Magdalena de Pulpis, Camporrobles, el puerto de Sagunto, Oliva, Ribarroja, Denia, Dolores, Los Montesinos, Ondara o Torrevieja, que son pueblos y ciudades que, con esta propuesta, van a mejorar o, por primera vez, van a contar con un servicio de cercanías de primera en este plan que hoy esperamos aprobar.*

*Señorías, es un plan completo que podría resumirse en cinco grandes puntos. Primero, la duplicación y electrificación de la línea Alicante-Murcia; la construcción de la variante Torrellana, respetando los poblados del sur para aportar el tren al aeropuerto de Alate; la completa integración del núcleo de cercanías hasta Villena, así como la reapertura de Monover y abrir una línea hasta Torrevieja. Segundo, la recuperación de la línea histórica del tren Gandía-Oliva-Denia, que lleva más de cincuenta años frenada y que desvertebra totalmente nuestro país. Tercero, el desarrollo del túnel passant de Valencia con Serrería, incluyendo el enlace directo con la C-3 entre Sant Isidre y Valencia Norte. Cada día perdemos diez minutos los que tenemos que ir de Castellón a Valencia, una nueva línea de Valencia hasta el poble*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 5

*de Sagunt, que ya está o que se está utilizando; así como una nueva línea de Valencia a Silla, que pueda permitir que los municipios del norte al sur tengan un servicio de cercanías para mejorar su transporte. Cuarto, la recuperación de Utiel hasta Camporrobles. Hablamos mucho de la España vaciada, hablamos mucho de dar apoyo a la despoblación, pero, señorías, esto solo se puede hacer si disponemos de infraestructuras dignas más allá de la capital. Quinto, hay que trabajar en Benetússer y en Sedavi y acabar con el punto negro ferroviario más grave de toda España. Los vecinos y las vecinas no pueden más. No solo son las personas muertas, sino que es la imposibilidad de poder dormir y la angustia de no saber cuándo va a pasar el siguiente tren que parte el barrio y sus vidas. Por último, sexto, apostar por la interoperabilidad. La nueva ley de movilidad sostenible, que estoy seguro de que, entre todas y todos, vamos a poder sacar adelante, apuesta por eso. Hay que apostar por la bici, por las estaciones preparadas, donde pueda subirse con la bici al tren para fomentar esta intermodalidad. O, cómo no, el autobús, y es que hay personas que viven en la Vall d'Uixó, como Javier Pitarch, que no tienen la posibilidad de ir en tren. Poner un autobús hasta la estación más cercana también permitiría vertebrar nuestro país, fomentar el transporte público y que podamos acabar con la dictadura del coche privado.*

*En definitiva, señorías, lo que hoy proponemos aquí es una propuesta integral y ambiciosa, pero posible. Hay dinero de sobra, solo hay que ver lo que quiere gastar el ministerio en infraestructuras, como el puerto de Valencia o la ampliación del aeropuerto. Así que, señorías, hoy hay que democratizar el transporte, descarbonicemos nuestro transporte y hagamos una apuesta clara por la felicidad de todos.*

*Gracias. (Aplausos).*

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, interviene, por un tiempo de cuatro minutos, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda, el señor Sarrià.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias, presidenta.

Efectivamente, la red de cercanías es de los medios de transporte público que más afectan a la vida cotidiana de la ciudadanía, especialmente en áreas metropolitanas, como es el caso de València y Alacant. Desgraciadamente, durante los años del Gobierno del Partido Popular no se invirtió ni en las infraestructuras necesarias ni siquiera en comprar un solo tren para cercanías. Para muestra un botón. En siete años, entre 2011 y mayo de 2018, se ejecutaron 116 millones de euros correspondientes a cercanías y, solo en 2023, ADIF ejecutó 765 millones de euros. Este Gobierno ha demostrado estar comprometido en la mejora de la red de infraestructuras y, por supuesto, con la puntualidad y la fiabilidad de los rodalies de la comunidad valenciana. Un esfuerzo inversor que los proponentes reconocen en la proposición. El Plan de Cercanías de la Comunidad Valenciana prevé una inversión total de 1863 millones de euros, 1690 correspondientes a ADIF y 173 a Renfe. A fecha de octubre de 2024, justo antes de la dana, una fecha significativa, entre actuaciones ejecutadas y otras en marcha, se habían movilizado ya 1183 millones de euros. De ellos, ADIF había ejecutado 765 y Renfe más de 95. La lista de actuaciones es muy larga y en la exposición de motivos reconocen algunas. Sin duda, queda mucho por hacer de lo que no hicieron los que estaban antes. Es cierto que ha habido incidencias y problemas en el funcionamiento que motivaron, por cierto, la activación del Plan Centinela, destinado a mejorar la puntualidad, la prestación del servicio y la atención a los usuarios. Pero no es menos cierto que las cercanías de la comunidad han estado y están fuertemente afectadas por las obras en la infraestructura. Obras como la del corredor mediterráneo, que el PP fue incapaz de desarrollar en tantos años. Entre ellas, la del canal de acceso, que revolucionará la movilidad en Valencia, o del conjunto de actuaciones en las líneas de cercanías, que supondrán a medio plazo una importantísima mejora, pero que inevitablemente ahora se traducen en molestias y retrasos. Solo en las líneas de Valencia Nord a Gandía, a Moixént, a Utiel, a Caudiel, la Xàtiva-Alcoy o la de Alacant-Murcia, estamos hablando de 55 intervenciones que suponen 1870 millones de euros, de los que ya están certificados casi 700. No se puede obviar tampoco el impacto que ha tenido la dana también en las cercanías. Baste decir que se han tenido que destinar 200 millones solo a recuperar el servicio ferroviario en las líneas C-1 y C-2 o que se sigue trabajando en la C-3 a Utiel, aprovechando además la ocasión para su renovación integral.

Ustedes plantean avanzar en el cumplimiento del Plan de Cercanías 2017-2025 y, por supuesto, estamos de acuerdo en ello, así como en agilizar todas aquellas actuaciones prioritarias de acuerdo con la planificación y el marco presupuestario vigente. Sin embargo, plantean una larga lista de actuaciones imposible de abordar en este debate y que tendrían que formar parte de un nuevo plan que, sinceramente,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 6

no creemos que se pueda formular a través de una PNL. Por ello, les hemos planteado una enmienda con la voluntad de seguir trabajando por las cercanías que merecen la Comunitat Valenciana.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Fabra.

El señor **FABRA PART**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, el objetivo general de esta iniciativa es mejorar y dignificar la red de cercanías de la Comunidad Valenciana, como algo prioritario que, de hecho, ha hecho el Grupo Popular presentando iniciativas al respeto a lo largo de esta legislatura. Consideramos que el servicio ferroviario —creo que en esto coincidimos todos— es primordial en cualquier modalidad que se produzca en el Estado. Estamos viviendo un momento de gran caos ferroviario en toda España, tanto en cercanías como también en trenes de media y larga distancia y de alta velocidad. Vamos a hablar de cercanías. El Plan de Cercanías 2017-2025, en el que encontramos en la Comunidad Valenciana innumerables fallos: retrasos, aglomeraciones, faltas de inversiones y anuncios que nunca se ejecutan. Desde el Partido Popular, pensamos que la modernización y la ejecución de distintas infraestructuras no puede continuar aplazándose indefinidamente, pues es esencial para la movilidad diaria de cientos de miles de ciudadanos. Pero también nos sorprende que esta iniciativa la presenta un grupo parlamentario que es Gobierno, que apoya al Gobierno, apoya los presupuestos que se han aprobado en la legislatura pasada y que, en estos momentos, están poniendo en cuestión aquello que en su día aprobaron y apoyaron con esos presupuestos. Por tanto, le damos la bienvenida a la defensa de los intereses de la Comunidad Valenciana, de las infraestructuras y de las inversiones que necesitamos. Dentro de esta nueva defensa reivindicamos la ejecución de un plan que se firmó, como bien se ha dicho, en la época de Mariano Rajoy. Un Plan de Cercanías 2017-2025 del que hoy solo se ha ejecutado poco más del 30%. Apenas 250 millones han sido invertidos en obras reales. Hay un hecho que creo que es importantísimo y que refleja la dejadez que ha habido por parte de Gobierno. En aquel acuerdo se promovía la creación de un órgano mixto de seguimiento para ver cómo iban las obras. En siete años solo se ha reunido en dos ocasiones. Eso refleja la voluntad y el interés que ha tenido este Gobierno en las cercanías de la Comunidad Valenciana. Todo este incumplimiento se traduce en que a lo largo de estos años no se ha acometido aquello que era necesario y, por tanto, quedando el servicio obsoleto y dejando en evidencia que hay muchas necesidades que cubrir.

Por todo eso, nosotros hemos presentado una enmienda, en la que proponemos retomar el soterramiento de las vías de Serrería en Valencia, paralizado desde hace más de cinco años y cuya reactivación, como bien se ha dicho, es clave para la transformación urbana del entorno de la ciudad de Valencia. Una actuación que debe coordinarse con el canal de acceso y el túnel pasante, que parece que el ministerio lo ha postergado para más adelante. Defendemos la supresión de los pasos a nivel prioritarios, como en Alfafar, Sedaví y Benetúser, con un cronograma claro y financiación concreta, en respuesta a una demanda histórica de vecinos y ayuntamientos afectados. Por último, pedimos una previsión inversora plurianual para Castellón y Alicante, porque la vertebración territorial no puede limitarse solo a la provincia de Valencia. Todas las provincias merecen inversiones grandes y planificadas. Es imprescindible exigir transparencia, evaluación y cumplimiento de los compromisos ya adquiridos. Por eso, con esta enmienda consideramos que se completa, mejora y fortalece esta proposición no de ley. Por tanto, les pedimos que la apoyen como gesto de responsabilidad hacia un servicio público que merece mucho más que anuncios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

A continuación, intervendrán el resto de los portavoces.

¿Por el Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**.

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

Por un tiempo de dos minutos y medio, señora Rentería.

La señora **RENTERÍA LASANTA**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, buenos días.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 7

El comisario de Transportes de la Comisión Europea, Apostolos Tzitzikostas, ante una pregunta que formuló la eurodiputada de EAJ-PNV, Oihane Agirregoitia, se comprometió ante el Parlamento Europeo a contactar con España y Francia por el corredor atlántico...

Perdón. No voy a intervenir aquí. Perdón. En esta PNL no voy a intervenir.

La señora **PRESIDENTA**: Perfecto.

¿Por el Grupo Parlamentario Bildu? (**Pausa**). Creo que no está.

¿Por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya? (**Pausa**). Tampoco.

¿Por el Grupo Republicano? (**Pausa**). Tampoco.

Por el Grupo Parlamentario VOX, interviene la señora Rueda por dos minutos y medio.

Tiene la palabra, señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Buenos días.

SUMAR parece que no está en el Gobierno. De verdad, es que no hay comisión en la que no vengan con una proposición no de ley o iniciativa que sea un brindis al sol. Hoy viene a hacer un alegato a favor de la recuperación del mismo número de servicios de larga distancia entre la ciudad de Barcelona y Alicante, de los que había hace diez años. Habla de aumentar las obligaciones de servicio público para complementar con servicios de media distancia las carencias que existen entre Valencia y Barcelona. Habla de adecuar los horarios actuales en el corredor mediterráneo para que se pueda llegar a primera hora de la mañana entre Barcelona y Valencia. Habla de acelerar las obras pendientes en el corredor mediterráneo y la puesta en servicio. Eso lo establece en su iniciativa. Porque después de escucharle en comisión —voy a dejar el adjetivo descalificativo: palabrería—, palabrería una vez más es lo que tenemos que soportar aquí los españoles por parte de SUMAR. SUMAR en el Gobierno ni ha hecho ni hará nada de lo que trae en esta iniciativa. Es más, tenemos que soportar su ideología, porque viene a hablar en esta iniciativa de la dictadura del coche privado. Atención españoles y atención valencianos: tienen unos servicios públicos deficitarios; pagan impuestos como en países nórdicos con servicios tercermundistas; tienen que llamar a su casa cuando llegan a casa, porque estamos viendo constantes incidencias en el sistema ferroviario español, y viene a decir: la dictadura del coche privado. Claro, son los de siempre, los comunistas que dicen que no tendrán nada y serás feliz. Habla de democratizar el transporte, pues para democratizarlo, que funcionase ya sería un logro. Habla de la descarbonización del transporte público. Ayer me decían en Málaga que cada día hay más usuarios que prefieren coger el avión, porque temen estar horas y horas tirados no solo en estaciones, sino en vías o en medio del campo. Habla de felicidad. Habla de felicidad, supongo que de la felicidad por llegar sano y salvo a casa, ¿verdad? Supongo que de la felicidad por poder llegar a fin de mes con esos sueldos basura por las políticas que están llevando a cabo desde el Gobierno. Le recuerdo que SUMAR está en el Gobierno. Mire, ya está bien de tomarles el pelo a los trabajadores y a los españoles. Tienen responsabilidad. Están en el Gobierno. Dejen de traer iniciativas para crear falsas expectativas, porque pueden hacerlo y no hacen nada. Derogaremos todas sus políticas que, junto a los socialistas, nos están llevando a la ruina, a la miseria y a la inseguridad.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

### — SOBRE INCREMENTAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE SASEMAR EN FORMENTERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001498).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos al punto número 3. Proposición no de ley sobre incrementar la prestación de servicios de SASEMAR en Formentera, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra, por seis minutos, la señora Herrera.

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

Buenos días, señorías.

Bon dia.

Avui des del Grup Parlamentari Socialista portem a aquesta comissió una iniciativa que té com a objectiu reforçar la vigilància i la seguretat a la mar, a l'entorn de Formentera. La seguretat tant de les embarcacions i de les persones que naveguen com del valuós ecosistema marí que envolta l'illa. Formentera és una illa petita i especialment fràgil que té 69 quilòmetres de litoral que representen el seu principal patrimoni. Una illa a la qual només es pot arribar o de la qual només es pot sortir en vaixell, i que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 8

pateix una triple insularitat per la seva dependència en determinats serveis de les illes d'Eivissa i de Mallorca. Com totes les illes de la Mediterrània, Formentera viu del turisme, però en aquest cas d'un turisme que arriba atret quasi en exclusiva per les seves aigües. La costa i les platges de Formentera són excepcionals i així es reconeix, de fet, a través de diferents figures de protecció, tant d'àmbit autonòmic com nacional i europeu. Forma part del Parc Natural de ses Salines de la Reserva Integral de s'Espardell, de la Reserva Marina de sa Punta de sa Creu, i està declarada com a Lloc d'Interès Comunitari per la importància dels hàbitats marins que atresora. Fa ja 25 anys que la UNESCO va declarar Patrimoni Mundial la praderia de posidònia que es troba entre Eivissa i Formentera, considerada el major escull de tot el Mediterrani. La posidònia és una planta que produeix oxigen, protegeix el litoral contra l'erosió i és una reserva de biodiversitat per la gran quantitat d'espècies animals i vegetals que allotja. És, de fet, la principal responsable de la claredat i la qualitat de les aigües per les quals a tot el món són conegudes les illes Pitiüses.

Amb aquestes característiques tan extraordinàries es pot entendre que durant les darreres dècades cada vegada més persones hagin volgut conèixer i gaudir la mar en aquest entorn, i s'hagi anat desenvolupant una potent activitat turística vinculada a la nàutica d'esbarjo. Cada estiu mou milers de persones i fa que durant la temporada alta les embarcacions que naveguen per Formentera siguin molt nombroses. És una activitat molt intensiva que té un fort component estacional i que conviu amb la pròpia activitat nàutica dels residents, amb els pocs vaixells de pesca que encara subsisteixen i amb la forta presència del sector del transport marítim, que manté connectada Formentera amb Eivissa i amb la Península. Són, per tant, nombroses les embarcacions i les activitats que es desenvolupen a les costes de l'illa, a un espai reduït durant la temporada turística, amb els riscos que tot això comporta. A més, s'ha de destacar que una immensa majoria de les embarcacions no té amarrament al port de Formentera, sinó que fondeja bé al voltant de l'illa i torna als ports d'Eivissa al final del dia, o passa més d'una jornada fondejat a les costes de Formentera.

Des de l'any 1993, Salvament Marítim ha anat desplegant a les Balears una sèrie de mitjans per garantir els objectius que són propis d'aquesta entitat pública: salvar vides i evitar la contaminació a la mar. Així, en aquests moments, existeixen al nostre arxipèlag sis bases de llanxes d'intervenció ràpida, un vaixell polivalent i un helicòpter, que es coordinen des del centre de salvament de Palma. El nou Pla Nacional de Salvament Marítim preveu justament construir un nou centre de coordinació a Palma i, fa uns mesos, a Eivissa, s'ha presentat una nova Salvamar, anomenada NAOS, que ha donat el relleu a una embarcació antiga, el qual ha suposat una inversió de 2,6 milions d'euros del Ministeri de Transports. Tots aquests mitjans poden donar i, de fet, donen servei a Formentera quan són necessaris, i la renovació i actualització dels mateixos ha fet que els temps de resposta siguin cada vegada menors i que les operatives siguin cada vegada més eficients. Però considerem que, a la vista del potent increment d'activitat i dels riscos associats a la mateixa, es pot fer més per garantir la seguretat de les persones i del medi ambient a la costa de Formentera. No hem de deixar de banda el fet cert que la Mediterrània està molt exposada a fenòmens climatològics adversos, també en ple estiu, com la Dana, que van patir les Pitiüses el passat mes d'agost i que va requerir d'actuacions de rescat a la mar. I, per descomptat, també hem de tenir en compte la necessitat de salvaguardar amb tots els mitjans possibles les vides de les persones que, traslladades per màfies en embarcacions insegures, intenten arribar al nostre país posant en risc la seva vida per fugir de conflictes i misèria.

Per tot això, sembla raonable que Formentera pugui rebre una atenció més específica per part de SASEMAR i que pugui comptar, almanco durant els mesos de més activitat, de mitjans ubicats a la pròpia illa que puguin reforçar les tasques de vigilància i control de l'activitat nàutica. Durant la passada temporada, Salvament Marítim ja va dur a terme una prova pilot a Formentera, que va consistir en el servei d'una embarcació tipus SASEMAR amb base al port formenterenc de la Savina durant els caps de setmana del 26 de juny al 30 d'agost, gràcies a un conveni amb la Creu Roja. Durant aquesta prova pilot es varen realitzar, segons el balanç de Salvament Marítim, 28 intervencions, de les quals 15 varen ser d'exercicis, 11 varen ser vigilàncies de seguretat i 2 varen ser remolc d'embarcacions amb algun tipus de problema. Des del Grup Parlamentari Socialista consideram que aquesta prova pilot no ha de quedar només en això, que s'ha de consolidar, que s'ha d'ampliar en funció de les necessitats reals i que s'han d'anar avaluant aquestes de forma permanent.

Per tot això, proposam avui instar el Govern d'Espanya a incrementar la dotació dels mitjans de Salvament Marítim a les Illes Balears, amb l'objectiu que es pugui donar un major servei a l'illa de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 9

Formentera. Com he tractat d'explicar, Formentera viu en un fràgil equilibri, és un entorn molt delicat, amb molta pressió turística i és responsabilitat de tots preservar-lo.

Moltes gràcies.

*Bon día. Hoy, desde el Grupo Parlamentario Socialista traemos a esta comisión un planteamiento para reforzar la situación y la seguridad de las embarcaciones de las personas que navegan como del ecosistema marino en torno a la isla. Formentera es una isla pequeña y especialmente frágil, que tiene 69 kilómetros del litoral que representan su principal patrimonio; una isla a la que se puede llegar o salir solo con barco porque sufre una triple insularidad por la dependencia de Ibiza y Mallorca en diversos servicios.*

*Como todas las islas, Formentera, vive del turismo, en este caso, un turismo que llega prácticamente en exclusiva por las aguas. La costa y las playas de Formentera son excepcionales, y así se reconoce a través distintos elementos tanto a nivel autonómico como estatal. Las salinas forman parte de la reserva marina de la Punta de sa Creu, y está considerada interés fundamental por la riqueza marina. Hace veinticinco años que la Unesco declaró Patrimonio Mundial la posidonia entre Ibiza y Formentera, clave en el Mediterráneo. La posidonia es una planta que produce oxígeno, protege el litoral y es una reserva de biodiversidad en especies animales y vegetales, y el principal responsable de la claridad de las aguas por las que son conocidas las islas Pitiusas en todo el mundo. Con estas características tan extraordinarias se puede entender que durante las últimas décadas cada vez más personas hayan querido conocer el mar en este entorno y se haya ido desarrollando una potente actividad turística vinculada a la náutica de ocio. Cada verano mueve a millones de personas y los barcos que navegan son muy numerosos, por tanto, muy intensivo, con un fuerte componente estacional que convive con los pocos barcos de pesca que todavía sobreviven y con la presencia de transporte marítimo que conecta la isla con las otras islas y la Península. Por tanto, muchas embarcaciones y muchas actividades que se desarrollan en un espacio reducido durante la temporada turística, con los riesgos que todo ello comporta. Además, hay que destacar que una mayoría de las embarcaciones no están en el puerto de la isla, sino que fondean en el entorno de la isla, vuelven a Ibiza, o fondean en las costas de Formentera.*

*Desde 1993, Salvamento Marítimo se han desarrollado una serie de medios para garantizar la función de esta actividad: salvar vidas y la función en el mar. En el archipiélago tenemos seis lanchas de intervención rápida, un barco polivalente y otro que se coordina desde el centro de salvamento de Palma. El nuevo plan de salvamento marítimo prevé tener un nuevo centro de coordinación en Palma, y en Ibiza se ha presentado una iniciativa para dar relevo a la embarcación antigua, con 2,6 millones de euros del Ministerio de Transporte. Todos estos medios pueden dar y dan servicio a Formentera cuando es necesario, y los tiempos de respuesta son cada vez menores y las operativas son cada vez más eficientes. Sin embargo, consideramos que, a la vista del incremento de actividad y la situación social, se puede hacer más para garantizar la seguridad de las personas y de la costa de Formentera. No tenemos que dejar de lado que el Mediterráneo está muy expuesto a fenómenos climatológicos adversos, también en verano, como la dana del pasado mes de agosto, y que requirieron acciones de rescate en el mar. También hay que tener en cuenta la necesidad de salvaguardar con todos los medios posibles las vidas de las personas que son trasladadas con mafias y que de forma insegura pues intentan llegar a nuestro país para huir de su miseria.*

*Por todo ello, parece razonable que Formentera pueda recibir una atención más específica y pueda contar durante los meses de más actividad con medios ubicados en la propia isla que puedan reforzar las tareas de vigilancia y control de la actividad náutica. Durante la última temporada, ya se hizo una prueba piloto por parte de Salvamento Marítimo con base en el puerto de La Savina durante los fines de semana de junio a agosto gracias a un convenio. Durante la prueba piloto, se hicieron veintiocho intervenciones, de las que quince fueron ejercicios; once, vigilancias de seguridad y dos, remolque de embarcaciones con algún tipo de problema. Desde el Grupo Socialista consideramos que esta prueba piloto no tiene que quedar ahí, tiene que ser consolidada y ampliada en función de las necesidades reales para que quede de forma permanente.*

*Por todo ello, proponemos hoy la implementación de los medios de Salvamento Marítimo en las Baleares para que se pueda prestar un mejor servicio a la isla de Formentera. Como he intentado explicar, Formentera vive un equilibrio muy frágil, delicado, con gran presión turística y, por tanto, nos corresponde a todos preservarlo.*

**Gracias. (Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 10

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLO**: El Grupo Socialista en su iniciativa habla de la necesidad de reforzar la dotación de medios de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, una reivindicación justa, pero que carece de credibilidad porque quien tiene que implementar estos cambios, teniendo en cuenta que esto depende del Ministerio de Transportes, es el socialista Óscar Puente. Así que a su colega, al socialista Óscar Puente, le podría pedir directamente los medios que se necesitan. Hemos conocido por los medios de comunicación que Óscar Puente se gastó solo en 2024 un millón de euros en catorce asesores especiales elegidos a dedo, ¡un millón de euros en catorce asesores elegidos a dedo!, así que ahí pueden tener dinero para poder dotar de servicios.

Nosotros vamos a votar en contra, y lo vamos a hacer porque Puente debería dimitir por su nefasta gestión a cargo de una cartera que es esencial para garantizar la movilidad segura y eficiente de todos los españoles. La diputada socialista ha hablado de responsabilidad de todos, no, en este caso debido a las competencias, es responsabilidad del Gobierno y, por tanto, responsabilidad de Óscar Puente y de Sánchez. Si tienen que lamentar algo en el futuro —Dios no lo quiera—, háganlo echándole la culpa a quienes no toman las decisiones correctas en el momento oportuno.

Votaremos en contra de la hipocresía del Grupo Socialista.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

Benvinguda a la PNL de reforç a SASEMAR. Però realment el més preocupant avui dia a les Illes Balears és el fet que hem viscut aquests darrers mesos, com el tràgic accident que va costar la vida al jove Guillem Comamala, a Cala Bona, o les imatges difoses pel GOB i Mallorca Blue d'embarcacions creuant zones de bany a velocitats perilloses. Són la punta de l'iceberg d'un problema sistèmic: la incapacitat de garantir la convivència segura entre la nàutica recreativa, els banyistes i la protecció del nostre fràgil ecosistema marí. Les dades són contundents 7000 actuacions del servei de vigilància per retirar embarcacions fondejades sobre posidònia en un any, 7000, però només 9 denúncies interposades, 7000 contra 9. Embarcacions com el catamarà eslovac de Portocolom o el iot La Luna actuen amb impunitat malgrat les advertències. La contaminació acústica, l'erosió de les praderies de posidònia, recordem, Patrimoni de la Humanitat, i el risc per als banyistes són incompatibles amb el model de turisme sostenible que diem tots defensar. On són les sancions? El Govern balear té les competències, però no les executa. La Guàrdia Civil i els serveis de vigilància fan la seva feina, però les denúncies no queden en no res.

Malgrat que disposem d'eines com el Decret 25/2018, però ens falta cartografia clara per a navegants sobre zones sensibles i, sobretot, voluntat política. Més vigilància amb capacitat sancionadora, no només informativa; reforç estacional dels mitjans de Salvament Marítim, com ho proposa la PNL, com va demostrar l'èxit del pla pilot de l'any passat de Formentera. I sobretot, coordinació efectiva entre administracions, que les denúncies de la Guàrdia Civil o dels agents mediambientals es tramitin i se sancionin. Zones lliures d'embarcacions i d'àrees de bany, i protecció integral a les praderies de posidònia. Conclusió: mireu, no es pot prioritzar el luxe d'uns pocs sobre la seguretat de tots nosaltres, de la ciutadania i de la salut del nostre mar.

Moltes gràcies.

*Bienvenida la PNL, pero lo más preocupante hoy en las Islas Baleares es el hecho que hemos vivido estos últimos meses: un accidente trágico que costó la vida a Guillem o las imágenes de Mallorca Blue, de embarcaciones que avanzan a velocidad peligrosa. Son la punta del iceberg de un problema sistémico: la incapacidad de garantizar la convivencia entre la protección del ecosistema, los bañistas y el ocio. Los datos son contundentes: siete mil actuaciones para retirar embarcaciones situadas sobre la posidonia, pero solo nueve denuncias interpuestas; siete mil contra nueve. Embarcaciones como el catamarán eslovaco de Puerto Colón u otras que actúan con impunidad a pesar de las advertencias, la contaminación acústica, la erosión de la posidonia —recordemos, Patrimonio de la Humanidad— y el riesgo para los bañistas, que es incompatible con el modelo de desarrollo sostenible que todos defendemos.*

*El Gobierno balear tienen las competencias, pero no las ejecuta. La Guardia Civil y los servicios de vigilancia hacen su trabajo, pero las denuncias quedan en papel mojado. A pesar de que tenemos herramientas, pero nos falta una cartografía clara para navegantes en zonas sensibles y, sobre todo,*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 11

*voluntad política, más vigilancia, con capacidad sancionadora y no solo informativa, refuerzo estacional de los medios de actuación de Salvamento Marítimo, como se propone en la PNL, y, sobre todo, una coordinación efectiva entre Administraciones, que las denuncias a la Guardia Civil o a las agencias medioambientales se tramiten y se sancionen teniendo en cuenta la protección integral de la posidonia. En fin, no se puede priorizar el uso de unos pocos sobre la seguridad de todos nosotros, de la ciudadanía y de la salud de nuestro mar.*

*Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, para terminar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Marí.

El señor **MARÍ BOSÓ**: Gracias, señora presidenta.

¿Resulta imprescindible y urgente una mayor dotación de Salvamento Marítimo en Illes Balears para, en concreto, dar medios adicionales a la isla de Formentera? Sí, pero no solo por el incremento del tráfico de náutica de recreo, por peligros de contaminación o por protección de medio de medio ambiente, ya hace años que hay un incremento exponencial de tráfico marítimo, deportivo o profesional ante la desatención del señor Sánchez. Aquí el verdadero drama es el que esconden en su proposición no de ley, el que intentan que pase desapercibido, porque el verdadero drama es el incremento sin precedentes de la inmigración irregular, el establecimiento de una vía balear de la que se sirven las mafias para traficar con personas y menores, y que tiene en Formentera su punto de mayor acceso por vía marítima. Es triste, señorías socialistas, que ustedes en esta PNL escondan eso para eludir sus responsabilidades mientras el mar entrega cuerpos inertes de migrantes de todas las edades en las playas de Formentera; seis en lo que va de año, quince en el conjunto de Illes Balears.

La principal misión de SASEMAR, de Salvamento Marítimo, es la protección de la vida humana en el mar, y en ese sentido los datos de Formentera son escalofriantes: en 2024, un incremento del 115%, con 146 embarcaciones irregulares en búsqueda por SASEMAR y 2570 personas inmigrantes rescatadas por SASEMAR, pero es que 2570 es el 52% de las personas atendidas por SASEMAR en el conjunto de Baleares, el 52% en Formentera. Por tanto, claro que hay que allegar más medios, pero no porque haya más yates, sino porque el Gobierno de Sánchez niega la existencia de una vía de inmigración irregular. Su política migratoria produce un efecto llamada a las mafias para el tráfico de personas, y el mar nos entrega los muertos en las playas ante su pasividad y su despreocupación.

Vamos a respaldar esta proposición no de ley, que esperemos que no sea una trampa y se cumpla, pero demandamos, señores socialistas, que sean honestos y respalden también, primero, nuestra petición de reconocimiento de la existencia de una vía balear de inmigración irregular para poder luchar con más medios y salvar más vidas; segundo, nuestra petición reiterada desde hace cuatro años de que implanten el Sistema Integral de Vigilancia Exterior en Formentera y no nos den una excusa cada día; tercero, más refuerzos a la Guardia Civil del mar siguiendo el ejemplo del presidente del Consell de Ibiza, que ha entregado instalaciones para que puedan pernoctar y tener base operativa en las Pitiusas; cuarto, transferencias económicas para la atención de menas que lleva reclamando el presidente Portas del Consell de Formentera, reclamaciones a las que el señor Sánchez hace oídos sordos. Son 103 los menores extranjeros no acompañados en 2024, un 400% más que en 2023.

Acabo, señora presidenta. Hablamos de un coste de 9 millones de euros que en 2025 serán 16 millones, que es la mitad de todo el presupuesto del Consell de Formentera. Todo esto hay hacerlo, pero allegar más medios a SASEMAR en Baleares y en Formentera por supuesto no solo es necesario, sino que es urgente.

Gracias, señorías. **(Aplausos)**.

### — PARA EL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE CERCANÍAS RENFE A SU PASO POR LA COMARCA DE L'HORTA SUD, EN LA PROVINCIA DE VALENCIA, TRAS LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DE LA DANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001733).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos al punto número 6, que es la Proposición no de ley para el soterramiento de las vías de Cercanías Renfe a su paso por la comarca de l'Horta Sud, en la provincia de Valencia, tras las consecuencias derivadas de la dana, del Grupo Parlamentario Popular.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 12

Tiene seis minutos para la defensa de la iniciativa la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Hoyo.

La señora **HOYO JULIÁ**: Muchas gracias, presidenta.

Señorías, hoy intervengo en esta comisión, a la que no pertenezco, no solo como portavoz representando al Grupo Parlamentario Popular, sino como altavoz de miles de valencianos que llevan muchísimos años esperando una infraestructura necesaria y urgente: el soterramiento de las vías del tren a su paso por Alfafar, Sedaví y Benetússer, municipios del área metropolitana de Valencia. Se trata de una reivindicación que no va solo de infraestructuras, va también de seguridad, de salud pública y de justicia territorial. Se trata de un proyecto que no es nuevo, que lleva sobre la mesa muchos años y que ha sido postergado, pero hoy, desde el Grupo Parlamentario Popular, exigimos al Gobierno que asuma su responsabilidad y que lo impulse de una manera inmediata y con un calendario claro. Lo pedimos no solo por las molestias que causan unas vías que parten en dos una zona donde residen más de cincuenta mil personas, lo pedimos no solo por el ruido que sufren los vecinos, sino que lo pedimos, sobre todo, porque los pasos a nivel que cruzan miles de personas a diario para cuestiones tan básicas como ir a comprar al supermercado, a estudiar a su escuela o a una revisión a su centro de salud, por ejemplo, son muy peligrosos, son mortíferos. En el ya conocido como paso a nivel de la muerte cada año se pierden vidas: más de ochenta fallecidos por atropellos en los últimos cuarenta años; el último suceso, el ocurrido el domingo 5 de enero, en el que un hombre falleció tras ser arrollado por un tren de cercanías entre Alfafar y Catarroja, evidencia la urgencia de adoptar medidas definitivas. Este accidente no es un hecho aislado, sino resultado de años de inacción y soluciones temporales que no han resuelto el problema de fondo, y supongo que convendrán conmigo en que hay que poner fin a esto.

La plataforma vecinal de afectados lleva desde 1989 denunciando este problema. Es una demanda vecinal histórica que se ha intensificado tras los problemas de accesibilidad y seguridad agravados por la dana del pasado octubre, que han acentuado los riesgos inherentes a esta infraestructura. El propio Ayuntamiento de Alfafar decía en un informe técnico: Los muros de las vías del tren en la tarde el 29 de octubre pararon en un primer momento el agua y cuando se rompieron actuaron como una ola aumentando el peligro y provocando daños aún más graves en las viviendas y los comercios próximos a las vías.

En los últimos meses, hemos escuchado con frecuencia al ministerio utilizar dos expresiones cuando se dirige a los afectados: tenemos que negociar y estamos buscando alternativas. ¿Negociar? Lo voy a decir muy claro: las infraestructuras como esta, que son necesarias para salvar vidas, no se negocian. ¿Estudiar alternativas? Todos sabemos que la mejor opción es sin duda el soterramiento, no queremos parches ni atajos. La solución sin duda es soterrar. La presencia de un paso a nivel por el que transitan diariamente dos mil niños y cuatro mil coches, con doscientos sesenta trenes diarios circulando, pone de manifiesto la necesidad de actuaciones estructurales, y no meramente paliativas. El soterramiento de las vías a su paso por Alfafar, Sedaví y Benetússer constituye la única solución viable y efectiva para eliminar el riesgo de accidentes, mejorar la calidad de vida de los vecinos y garantizar una conectividad segura y sostenible.

Señorías, en otros lugares de España se han soterrado trazados ferroviarios por razones de cohesión urbana, de sostenibilidad y de bienestar. ¿Por qué en Alfafar, Sedaví y Benetússer no? ¿Acaso hay ciudadanos de primera y de segunda? ¿Qué explicación tiene que tres municipios densamente poblados sigan conviviendo con pasos a nivel inseguros, con barreras urbanísticas y sociales, con ruido constante y con temor a una nueva tragedia? Le pedimos al Gobierno que escuche a los vecinos de estos municipios y a los alcaldes, dos de ellos del Partido Socialista. El *petitum* de esta iniciativa lo deja muy claro: pedimos adoptar de manera inmediata las medidas necesarias para el soterramiento, también destinar los recursos financieros necesarios para llevar a cabo las obras de soterramiento en un plazo máximo de veinticuatro meses y establecer un plan de coordinación con ADIF, Renfe y las Administraciones autonómicas y locales afectadas para garantizar la correcta ejecución de proyectos y minimizar las molestias a los ciudadanos durante el desarrollo de las obras. Asimismo, pedimos convocar a representantes del Gobierno, autoridades locales y autonómicas, así como a expertos en seguridad ferroviaria para discutir y consensuar medidas adicionales que refuercen la seguridad en las vías de tren y eviten futuros accidentes, y, finalmente, pedimos rendir cuentas periódicas sobre el estado y las actuaciones ante esta comisión del Congreso de los Diputados con el fin de garantizar la transparencia y el seguimiento de los avances.

En definitiva, señorías, pedimos al Gobierno que no se excuse en plazos administrativos y en problemas presupuestarios porque salvar vidas, ese y no otro, debería ser el objetivo fundamental de cada

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 13

una de las personas que nos dedicamos a la política, que nos dedicamos al servicio público. Partiendo de esa prioridad, en otros temas podemos coincidir o no coincidir, discutir o no discutir sobre ideología o sobre otras cuestiones, pero no, insisto, sobre salvar vidas, donde debería haber un consenso total. Por ello, les pido a todos que apoyen esta proposición no de ley para ayudarnos a eliminar uno de los puntos negros de la red ferroviaria española.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, interviene para la defensa de su enmienda la señora Mellado por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **MELLADO SIERRA**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías.

Abordamos hoy un problema que afecta a los municipios de Alfafar, Benetússer y Sedaví, al sur de la ciudad de Valencia; un problema de seguridad que ha costado vidas humanas en el paso a nivel de su red de cercanías. Por la gravedad de la cuestión es obvio que requiere soluciones responsables y, sobre todo, viables en el corto plazo. La pérdida de vidas en accidentes ferroviarios en la comarca de l'Horta Sud no puede ser banalizada ni relativizada por meras consideraciones políticas porque la prioridad absoluta y urgente en cualquier política pública de transportes debe ser sin lugar a duda la protección de la vida y la integridad física de las personas.

La propuesta presentada por el Grupo Popular aboga por un soterramiento inmediato de las vías y refleja la voluntad de resolver, ahora que están en la oposición, una cuestión que obviamente reclama soluciones, ya que durante los siete años de gobiernos de Mariano Rajoy no se produjo ni siquiera un amago de intentar resolver nada. Sin embargo, no podemos caer en la tentación de que la grandiosidad de una intervención técnica justificara su lentitud, especialmente en un escenario donde cada día de retraso representa un riesgo palpable para la ciudadanía. Por eso, el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes y de Movilidad Sostenible, ha evaluado con rigor las distintas alternativas existentes. El análisis técnico en el que confluyen la experiencia, la responsabilidad y la prudencia aboga por que la opción más eficaz en el presente y en el medio y largo plazo es la eliminación del paso a nivel por medio de un paso inferior. Esta decisión no ha sido tomada a la ligera, sino que es resultado de un trabajo serio y coordinado que se apoya en estudios de tráfico, en alternativas presentadas a los ayuntamientos y en una evaluación económica y social de las soluciones disponibles. Es importante destacar que en mayo de 2024 ADIF presentó los estudios de tráfico y de alternativas impulsando un proceso que ahora está en la fase de ejecución con la elaboración de un proyecto que es la culminación de un compromiso firme para proteger vidas de personas. La opción del paso inferior, además de ser una solución moderna, segura y accesible, representa una respuesta ágil a una situación de emergencia y nos proporciona un plazo de implementación mucho más corto en comparación con el soterramiento, que requiere años de obras, licencias y procedimientos administrativos complejos. No debemos olvidar que en la gestión de políticas públicas la eficacia se mide en resultados concretos y en la idoneidad de las decisiones y acciones a la hora de resolver problemas. La opción que desde el Gobierno se presenta no solo es la más ágil desde el punto de vista de la tramitación administrativa, sino que es sobre todo infinitamente más rápida también en su ejecución.

A la luz de todo esto, quiero hacer un llamamiento a la sensatez y a la responsabilidad. No podemos dejarnos seducir por soluciones que, por prometedoras que sean en el papel, no ofrecen garantías inmediatas en materia de seguridad. La alternativa que proponemos responde al compromiso de proteger a quienes transitan por esas vías de forma segura en el menor tiempo posible y con la menor interferencia burocrática. Por ello, pido a todos los grupos, en particular al grupo proponente, que apoyen la enmienda que hemos presentado y que recoge esta solución, que, aunque no sea la de mayor magnitud, sí es la más efectiva para salvar vidas ahora y en el futuro.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra para defender su enmienda el señor Flores por cuatro minutos.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia, señora presidenta.

¿Qué papel les toca jugar a los diputados de la mayoría cuando se ven confrontados ante la inoperancia del Gobierno al que tienen la obligación de sostener, y encima tienen que comparecer ante

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 14

una comisión como esta y tratar de justificar lo injustificable? El Grupo Popular ha presentado una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a soterrar integralmente las vías de cercanías en los alrededores de Valencia a su paso por los términos municipales de Alfafar, Sedaví y Benetússer. Ha añadido a esa petición una serie de precauciones, una serie de condicionantes, una serie de cautelas: ha fijado un plazo de veinticuatro meses, ha apelado a los estudios técnicos ya realizados por las Administraciones competentes, ha instado a la coordinación con ADIF y con Renfe y ha solicitado la apertura de un proceso de diálogo con los representantes de las autoridades locales, autonómicas y con los expertos de seguridad ferroviaria. Mi grupo parlamentario, ha añadido a todas esas peticiones y a todas esas cautelas unas cuantas más, que son las que constituyen nuestra enmienda: que el Gobierno se comprometa a iniciar en el plazo máximo de seis meses la redacción de ese proyecto, que la obra sea declarada de interés prioritario, que se agilicen los trámites burocráticos necesarios, que se establezca un plan provisional en tanto en cuanto la obra no sea finalizada, que contemple la instalación de medidas de seguridad, la adecuación del paso sobreelevado, el reacondicionamiento y la adecuación del elevador ubicado en la estación y la creación de un estudio que mejore las condiciones de las vías situadas en las curvas cercanas a las zonas de paso a nivel.

¿Qué es lo que propone el Grupo Socialista? ¿Qué es lo que propone el grupo al que pertenece el responsable de realizar o no realizar esta obra? Despacha la cuestión con tres líneas cargadas de ambigüedad: instamos al Gobierno a impulsar las actuaciones en marcha para la supresión del paso a nivel en Alfafar de acuerdo con la propuesta presentada al ayuntamiento en mayo de 2024. Instan a seguir con lo que se está haciendo, que es nada, en uno de los tres municipios que se está planteando. Dicho en términos más claros: mientras que la propuesta del Grupo Parlamentario Popular —que este grupo va a votar favorablemente y a la que ha presentado enmiendas que la mejoran— y de VOX es meter en un túnel los vagones, la propuesta del Grupo Socialista es meter en un túnel a las personas, solucionar la cuestión con un paso subterráneo, de tal manera que los trenes pasen por arriba y las personas se metan en el agujero. Esa es la propuesta del Grupo Socialista que, desde luego, hay que reconocer que debe de ser infinitamente más barata y estoy seguro de que también infinitamente más ágil, pero no soluciona ninguno de los problemas planteados, no soluciona el roto, el descosido, la cicatriz que parte a estos pueblos por la mitad. La vía seguirá estando en la superficie, y seguirá habiendo ciudadanos en un lado y en otro de ese tendido férreo que tendrán que recurrir a soluciones complicadas para comunicarse, al igual que tampoco solucionará el problema de seguridad, sino que más bien creará otro problema de inseguridad, ya que no sé si a la señora diputada le gusta transitar por la noche por túneles oscuros, pero yo no se lo recomendaría; y todo eso para salvar la cara de un ministro que ya está más que amortizado.

Hay veces que a los diputados de la mayoría les toca ganar; otras, con perdón, el papelón que tienen que hacer delante de los ciudadanos y delante del resto de las Cámaras creo que no justifica ni siquiera el jugoso sueldo que cobran a fin de mes.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la tiene la palabra para fijar posición el señor Ibáñez.

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

En primer lloc, m'agradaria mostrar la solidaritat amb els periodistes del Congrés que no poden desenvolupar la seua tasca davant el fet que agitadors ultres d'extrema dreta han impedit a la portaveu de SUMAR poder expressar-se amb normalitat, increpant i faltant el respecte i la professionalitat, així com ampliant el *lawfare* contra la nostra companya Mónica Oltra. Per tant, tot el nostre suport i apel·lar a la presidència d'este congrés que deixe fer el treball als periodistes i tire els ultres agitadors d'esta casa de la paraula.

Dit això, des del nostre Grup anem a donar suport a aquesta proposta. És una proposta sensata, coherent, que qualsevol persona que haja pogut transitar pels barris afectats votaria a favor. Evidentment, estem parlant de més de 80 morts als quals hem d'intentar, com a mínim, reparar que no hi haja morts futures. Però sobretot estem parlant de gent com Jose, que no pot continuar vivint allí perquè els seus fills no poden estudiar pel soroll insuportable. Estem parlant per tantíssima gent que té problemes d'ansietat, d'insomni degut al soroll extrem dels trens; de la inseguretat de no saber si quan passes el tren et podrà arrollar o no. Una inseguretat que no és normal i no hi ha excuses. Si hi ha diners per a ampliar el port de València, una ampliació ineficient econòmicament i atemptat mediambientalment, hi ha diners per a poder soterrar les vies a Alfafar, Benetússer i Sedaví. Així li ho hem manifestat des del primer moment en aquesta legislatura a Encarna, la seua presidenta dels veïns i les veïnes; als diferents alcaldes i

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 15

alcaldesses de tot signe polític de la zona. És una actuació imprescindible que havia d'haver-se fet fa molts anys, però que, evidentment, com bé ha dit la portaveu del Partit Popular, després de la Dana, és més pertinent que mai. Així que tot el nostre suport a la proposta de Pla de Rodalies aprovada hui segurament. S'inclou aquesta com una de les actuacions importants per a desenvolupar els darrers anys.

I una última cosa, senyora presidenta, anava a ser amable amb la diputada de VOX, perquè entenc que un Grup xicotet moltes voltes ha d'actuar ràpid i el company no havia arribat i ha hagut d'actuar sense tindre-ho preparat. Però com ha sigut tan ofensiva, ha buscat mal i ha parlat d'una PNL que no era de la qual estàvem parlant, que és la de la connexió per a mitja velocitat entre Alacant i Barcelona. Hui parlàvem de Rodalies. Aixina que menos dar cátedra y más leer los papeles «La España que madruga».

Moltes gràcies.

*Muchas gracias, señora presidenta.*

*En primer lugar, me gustaría mostrar mi solidaridad con los periodistas del Congreso, que no pueden desarrollar su trabajo ante esos agitadores de ultraderecha que han impedido a la portavoz de SUMAR poder expresarse con normalidad, increpando y faltándole al respeto a la profesionalidad y ampliando el lawfare contra nuestra compañera Mónica Oltra. Nuestro apoyo y apelar a la Presidencia de este Congreso a que deje hacer su trabajo a los periodistas y tire a esos ultras agitadores de esta casa.*

*Dicho esto, desde nuestro grupo apoyamos esta propuesta. Es una propuesta sensata, coherente, que cualquier persona que haya podido transitar por los barrios afectados votaría a favor. Evidentemente, estamos hablando de más de ochenta muertos, a los que tenemos que, como mínimo, reparar para que no haya más muertos en el futuro, pero, sobre todo, estamos hablando de gente que no pueden seguir viviendo ahí, porque sus hijos no pueden estudiar por el ruido insoportable. Estamos hablando de tanta gente que tiene problemas de ansiedad, de insomnio, debido al ruido extremo de los trenes, de la inseguridad, de no saber si, cuando pasas, el tren te puede arrollar o no, una inseguridad que no es normal, y no hay excusas. Si hay dinero para ampliar el puerto de Valencia —una ampliación ineficiente económicamente y un atentado medioambiental—, hay dinero para poder soterrar las vías de Alfafar, Benetússer y Sedaví. Y así lo hemos manifestado desde el primer momento en esta legislatura a Encarna, su presidenta, a los vecinos y vecinas, a los alcaldes y alcaldesas de todo signo político de la zona. Es una actuación imprescindible que tendría que haberse hecho hace muchos años, pero que, evidentemente, como ha dicho la portavoz del PP, después de la dana es más que pertinente que nunca. Por lo tanto, todo nuestro apoyo a la propuesta del plan de cercanías aprobada hoy. Seguramente, se incluya también esta como una de las actuaciones importantes para desarrollar en estos años.*

*Y otra cosa, señora presidenta, quería ser amable con la diputada de VOX, porque entiendo que un grupo tan pequeñito a veces tiene que actuar rápido, y el colega no había llegado y ha tenido que actuar sin tenerlo preparado. Pero, como ha sido tan ofensiva, ha hablado de una PNL que no es de la que estamos hablando, es la de la conexión de la media velocidad entre Alicante y Barcelona. Hoy hablábamos de cercanías, por lo tanto, menos cátedra y más leerse los papeles.*

*Gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Hoyo, por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **HOYO JULIÁ**: Se votará en sus términos.

### — RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CIERRE DE LA AUTOVÍA M-50. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002037).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el debate. En este caso, la proposición no de ley número 7: Proposición no de ley relativa a la ejecución del proyecto de cierre de la autovía M-50. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra la señora Rueda por un tiempo de seis minutos.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: La autovía M-50 es una de las principales infraestructuras de la circunvalación de la Comunidad de Madrid y desempeña un papel clave en la articulación del tráfico interurbano y la conexión de municipios del área metropolitana. Esta vía facilita el acceso a las principales ciudades denominadas dormitorio de la región y contribuye a la descongestión del tráfico en la capital. Sin embargo, su trazado actual presenta una discontinuidad significativa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 16

Hoy traemos a esta comisión una petición expresa de nuestros concejales —en concreto, menciono al grupo municipal de Majadahonda, liderado por Pablo Pérez Gallardo—, al igual que de nuestros diputados en la Asamblea de Madrid —una mención especial también a Javier—, porque les preocupa y les ocupa. Y es que no puede ser que en el año 2025 estemos hablando de un proyecto que ya se aprobó en el año 2008. Hay una plataforma ciudadana, que se creó a mediados de 2024 y que en la actualidad cuenta con más de 2000 miembros activos, que alzan su voz —y hoy alzamos la voz por ellos en esta comisión— ante la sensación de abandono de las Administraciones y el creciente problema de movilidad diario que existe actualmente. Están padeciendo carreteras diseñadas y construidas en los años sesenta y cuyas últimas mejoras más importantes son de hace más de dos décadas. Estamos hablando de infraestructuras que tienen que ver con municipios que en los últimos años han tenido un incremento de habitantes de en torno a un 212%. Hablo en concreto de Venturada, y puedo hacer mención también, según los datos del INE de 2024, a Colmenar Viejo, que tiene mayor población que seis capitales de provincia. Y es una realidad que los índices de movilidad dejan patente que el cierre de la M-50 podría reducir muchísimo el colapso que se produce por la sobresaturación de la M-40. Horas de atascos, y no les pueden decir a los ciudadanos que cojan el transporte público —que es una de las soluciones a las que siempre recurre esa España progresista que nos lleva al retroceso—, porque los autobuses también se quedan atascados. Este proyecto aprobado en 2008 debió actualizarse. Este proyecto aprobado en 2008 se quedó en un cajón, porque se hablaba de impacto medioambiental en algunos casos, cosa que no es real, porque, de hecho, hasta los propios vecinos sé que están interesados en que salga adelante y en proteger sus zonas verdes.

Hoy traemos esta iniciativa, porque sabemos que el cierre de la M-50 ayudaría a la descongestión de las carreteras que conectan poblaciones con la capital. Les obligan a abandonar la capital de España por el desorbitado precio de la vivienda —no hay vivienda y muchos madrileños tienen que irse a las afueras—, y encima les condenan a no tener una movilidad justa y eficiente. Los tienen desterrados y los tienen secuestrados durante horas. En este caso, lo que sucede en Madrid, también sucede en otros puntos de España. Y a eso no hay derecho y les debería dar vergüenza a unos y a otros, al Partido Popular y al Partido Socialista, porque después vendrán sus concejales en esos municipios, sus diputados en la Asamblea de Madrid o, incluso, los diputados que hoy mismo están aquí —por ejemplo, los del Grupo Socialista— a votar en contra de esta iniciativa sencillamente porque la trae VOX. **(El señor Ramos Esteban: Cierto)**. ¿Qué les van a decir a todos los afectados? ¿Qué les van a decir a sus propios compañeros de partido cuando tengan que sentarse con los afectados? Dirán: No, perdona, pero como lo trae VOX... No tienen vergüenza, porque después se sientan con ellos, les pasan a los afectados —como se dice— la mano por el lomo, se dan media vuelta y no hacen nada por solucionar sus problemas, sino al contrario, se los agravan con su ideología política.

Nosotros queremos que se ejecute cuanto antes lo que es de sentido común y lo que hemos pedido en los ayuntamientos, en la Asamblea y hoy traemos aquí, que este Gobierno de España, este calamitoso Gobierno de España sea responsable, que desbloquee este proyecto y que acometa la ejecución en el menor plazo posible. Tienen dinero para sus chiringuitos, tienen dinero para colocar amantes y amiguitas, tienen dinero para su ideología de género, tienen dinero para su Agenda 2030, y no lo tienen para solucionar el problema de la movilidad. Nosotros seguiremos luchando desde los ayuntamientos, desde los Parlamentos regionales, desde el Congreso y, en muchos casos y muchas cuestiones también claves, desde Bruselas para ofrecerles alternativas y soluciones a los españoles que religiosamente pagan sus impuestos. Y no pagan impuestos para sus sueldos, pagan impuestos para que les mejoren los problemas de movilidad o, por lo menos, para que no les creen más problemas.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, interviene por un tiempo de cuatro minutos la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ha presentado la enmienda, la señora Carballedo.

La señora **CARBALLEDO BERLANGA**: **(Comienza su intervención sin que el micrófono esté activado, lo que impide recoger sus palabras)**. ... y el ministro Puente no ha tenido la vergüenza de contestar a los alcaldes de los municipios afectados, a la Asamblea de Madrid y, por si fuera poco, tampoco aquí en el Congreso.

Exigimos al Gobierno, a Sánchez y al señor Puente que cierren la M-50, desde la A-1 hasta la A-6. Y tengan en cuenta todos aquí que el Tribunal Constitucional ha declarado esta obra competencia exclusiva del Estado. Y, si esto es así, y si solo Sánchez puede acometer esta obra porque su competencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 17

es irrenunciable, ¿me pueden explicar por qué VOX se lo exige a la presidenta Ayuso? ¿Por qué VOX utiliza la M-50 para atacar a la presidenta Ayuso en la Asamblea de Madrid y en cualquier municipio donde tiene ocasión? ¿Por qué VOX insiste en desviar el tiro y le ofrece, le regala a Sánchez coartadas falaces para que se sacuda lo que es —insisto— su exclusiva competencia, según mandata en sentencia el Tribunal Constitucional? Es hora de que el Grupo VOX deje de enredar y sume fuerzas con el Grupo Popular y exija a Sánchez que estos fondos europeos que se están perdiendo, que están quedando sin ejecutar, los utilice en esta actuación estructural de cohesión regional, que es absolutamente necesaria para hacer esa conexión transversal entre el este y el oeste del norte metropolitano sin necesidad de atravesar la capital y tampoco de depender de la M-40. Es necesario porque, además, esos municipios están en alza, tienen más de un millón de habitantes, están en plena expansión económica, y es necesario garantizar la movilidad y que, además, este tramo sirva de palanca de apoyo en logística y en el transporte.

Cada vez más gente quiere venir a Madrid a invertir, a emprender, a establecer sus empresas. Eso es justo lo que no tolera, no soporta y no entiende el presidente Sánchez. Por eso exactamente, no hace absolutamente nada. La Comunidad de Madrid hace su parte, está ya construyendo el tercer carril de la M-607, pero no es bastante. El ministro Puente debería estar ya actuando y haciendo el estudio informativo, pero no lo hace. Eso sí, se parapeta en una supuesta complejidad técnica y medioambiental. Parece que está hablando del túnel de Pajares: 25 kilómetros de túnel, con una profundidad de 1 kilómetro bajo la cordillera cantábrica; ahí sí que hay complejidad. Sí, complejidad, pero también voluntad. Por eso, fue Sánchez con Puente a inaugurar aquella obra que arrancó el Partido Popular. La misma voluntad que falta en la Comunidad de Madrid por parte de Sánchez y su ministro —el de ‘el puto amo’, el señor Puente— para cerrar la M-50. Aquí se trata de dañar a los territorios que no votan a Sánchez, y se trata de crear problemas, no ya de solucionarlos, no, de crearlos. Y ahí está, señorías, lo que está ocurriendo hoy, que es absolutamente vergonzoso ver cómo el Gobierno de Sánchez está paralizando, está bloqueando la construcción de los tramos de la A-40, desde la A-6 hasta Ávila, Cuenca, Toledo y Teruel.

Señorías, Sánchez no quiere descongestionar la M-50, ni la A-3, ni la A-4, ni la A-5 a su paso por la comunidad. Sánchez no pierde ocasión de darle la espalda a este país y, si es a través de la Comunidad de Madrid, todavía lo disfruta más. Señorías, esta dejación, este odio que le tiene Sánchez a la prosperidad, al crecimiento económico y demográfico, esto exactamente impacta en la movilidad de todo el país, en la conexión del norte y el sur. Por eso, esto lo llevamos en nuestra enmienda y me gustaría que alguien la apoyara. Si no, les insisto, volveremos a venir aquí con una iniciativa, reclamando estas necesarias infraestructuras, porque los españoles tienen que saber que ahora en la oposición y luego en el Gobierno, de la mano del señor Feijóo, lograremos que las infraestructuras de este país vuelvan a funcionar.

Muchas gracias, presidenta. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para el turno de fijación de posición, tiene la palabra, por el Grupo SUMAR, el señor Alonso Cantorné por un tiempo de dos minutos y medio.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

La M-50 fue ejecutada por tramos con cargo a concesiones de las autopistas de peaje radiales de Madrid. Eso hay que reconocerlo y hay que recordarlo. En su momento no se construyó dicha parte noroeste, porque implicaría la construcción de un túnel bajo el Monte de El Pardo, y no se hizo para preservar este espacio protegido. El túnel hubiera sido de gran complejidad, longitud y coste.

Dicho esto, es importante recordar que, de lo que hoy hablamos en esta PNL, también lo vamos a hacer luego en el caso de la Costa del Sol y, reiteradamente, lo hacemos en diferentes comisiones. Siempre estamos intentando poner una tirita en lugar de intentar curar la herida. Y creo que somos lo suficientemente conscientes para ver que el problema no es, única y exclusivamente, ir ampliando carreteras, ir conectando carreteras, hacer más autopistas, construir cada vez más infraestructuras, sino resolver el problema en origen. Y ese problema en origen —en cierta forma lo ha citado la portavoz— es un problema de expulsión de la gente de las ciudades hacia la periferia, en este caso, la menos beneficiada económicamente, pero también de aquellos que quieren disfrutar de una mejor calidad de vida. Eso es perfectamente lícito para unos, por supuesto, y a los otros a lo mejor les gustaría vivir en la ciudad, pero no pueden porque los precios les expulsan. Lo que no se puede plantear es que, cuando ya tienes ese problema, pienses en otro. Cuando tú planificas, ya tienes que saber o intuir cuáles son los problemas de movilidad. Por supuesto, no únicamente en las poblaciones, sino también en las áreas industriales, los centros comerciales o lo que corresponda.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 18

En estos momentos, desgraciadamente, no tenemos la posibilidad de abrir el tren directo a Burgos —veo que la presidenta es de Burgos—, lo que también daría una solución a parte de la zona de la que hablamos, porque comunica, también en forma de cercanías, a las diferentes zonas entre Burgos y Madrid. Pero es que —insisto— el problema no está en construir autovías, el problema no está en hacer rotondas, el problema está en potenciar el transporte público. ¿Cuántas personas caben en 177 coches? Hubo una campaña que lo decía: 200 personas. Por supuesto, en un tren caben bastantes más, pero 200 personas cabrían en dos autobuses. Esa es la solución, y no solo mirar cómo ampliamos. Y no es porque lo diga yo, sino porque está claramente demostrado que cada vez que se hace una ampliación de una autovía, de una autopista o de una carretera el colapso vuelve a producirse en tres, cuatro o cinco meses, porque lo que haces es potenciar el transporte privado de uso exclusivo de las personas, ya que muchas veces va solo una en un vehículo.

Voy acabando, señora presidenta. Por tanto, busquemos alternativas. Esas alternativas pasan por regular mejor la fórmula, por ejemplo, de los bus-VAO y...

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que terminar, por favor.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: ... lógicamente, mejorar la intermodalidad, que muchas veces pasa por hacer, por ejemplo, aparcamientos disuasorios, etcétera, en lugares de interconexión. Por tanto, primero, veamos cuál es el problema y, después, busquemos las soluciones.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidenta.

Voy a reconocer que me da bastante vergüenza escuchar a la portavoz del Grupo VOX con sus permanentes descalificaciones, insultos y el tipo de terminología que utiliza aquí. Si me preguntan si la gente que la votó se siente representada, voy a decir que sí, y ya lo dijo el señor Puente hace relativamente poco, que hay gente así en este país, gente que espera ese discurso, que espera ese tipo de política del barro, ese tipo de política con calificativos que nunca tendrían que hacerse en esta Cámara. Pero eso es lo que tenemos de VOX, es lo que han votado determinadas personas, pero reconozco que me da bastante vergüenza.

Además, la diputada de VOX lo que demuestra es un gran desconocimiento. Y voy a hacer una pregunta muy sencilla: ¿4000 millones de euros son suficientes para pagar esta actuación? Yo creo que sí, 4000 millones de euros dan para esta actuación y muchas más. ¿Y por qué hago esta pregunta? Por una sencilla razón —lo ha dicho el portavoz de SUMAR y yo lo repito—, en la M-50 todo lo que se ejecutó se hizo con el procedimiento de pago de peaje en la sombra, es decir, se sacó a licitación con las autopistas de peaje quebradas por las que el Estado, es decir, todos los españoles tuvimos que pagar después 4000 millones de euros. Todos los españoles perdimos con esa decisión; quienes no perdieron fueron las empresas, y quien nunca ha pedido perdón es el Partido Popular por hacer eso. Por eso, me da bastante vergüenza que el Grupo Popular nos reproche aquí a nosotros que no hagamos esa actuación, que creemos necesaria. Me da bastante vergüenza escuchar la intervención de la portavoz de VOX, que además siempre dice que defiende a los españoles, pero no, ustedes defienden los chiringuitos, chiringuitos como el de Abascal, que le permitió seguir viviendo del cuento sin trabajar, porque nunca ha trabajado; defiende los chiringuitos de determinadas empresas que se llevaron 4000 millones de euros. Esas no perdieron, pero los que sí perdimos fuimos los españoles, que tuvimos que pagar eso, 4000 millones, 4000 millones que hubieran servido para hacer esta actuación y muchas más.

Señores del Grupo VOX, señores del Grupo Popular, nos parece una actuación necesaria, con las características y las condiciones que se tienen que marcar, tanto técnicas como medioambientales, pero les debería dar vergüenza hablar de esto, porque una de las mayores vergüenzas de este país fueron las autopistas de peaje quebradas, que se hicieron por el interés de unos pocos y que tuvimos que pagar todos los españoles. Como siempre, el Partido Popular y la derecha de este país privatizan los beneficios y socializan las pérdidas. Esa es la iniciativa que hoy trae aquí VOX y con la que tan entusiasmado está el Grupo Popular, para que otra vez los españoles paguemos el desastre de la gestión que hicieron cuando gobernaron este país.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 19

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, la autora de la iniciativa no sé si puede decirnos si acepta o no la enmienda presentada.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Estamos estudiándola. Gracias.

— **PARA LA ADAPTACIÓN DE LA N-340 A SU PASO POR LES TERRES DE L'EBRE Y LAS COMARCAS DE TARRAGONA A LA SITUACIÓN POSTERIOR A LA GRATUIDAD DEL PEAJE DE LA AP-7 Y A LA PRÓXIMA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/002047).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos el debate, en este caso, con la proposición no de ley número 8: Proposición no de ley para la adaptación de la N-340 a su paso por les Terres de l'Ebre y las comarcas de Tarragona a la situación posterior a la gratuidad del peaje de la AP-7 y a la próxima construcción del tercer carril de la AP-7, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Tiene seis minutos para defender la proposición no de ley el señor Gavin, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta.

La Nacional 340, al seu pas per les comarques de Tarragona i de les Terres de l'Ebre, al sud de Catalunya, és una infraestructura que podríem considerar que ha estat abandonada, que ha estat dormint el somni dels justos que diem nosaltres. Durant molts i molts anys, era una carretera amb molt poca capacitat, amb un carril per sentit, amb una de les intensitats mitjanes diàries més altes de Catalunya, no oblidem que allò és el Corredor Mediterrani de mercaderies viari; que va ser també durant molts anys la carretera on hi havia més accidents i més víctimes, i, a partir d'aquí, es van començar a fer accions, però petites, menudes accions de pedaç, que no van servir ni per donar-li més capacitat, ni per donar-li més fluïdesa, i es va guanyar una mica en reducció d'accidentalitat a base de prohibir el pas de camions, per exemple, o a base de fer algunes petites actuacions en alguns enllaços.

Cau el peatge i aleshores passem d'una carretera que tenia una de les intensitats mitjanes diàries més altes de tot l'Estat espanyol a una carretera on pràcticament no passa cap vehicle. Per què? Perquè tot el trànsit va passar, lògicament, a l'autopista, una vegada va acabar el peatge i va quedar liberalitzada. Evidentment que hem guanyat en seguretat i en reducció de la sinistralitat. Però què ha passat? Que ha tornat a quedar congelada en el temps, ha tornat a quedar oblidada. Per què? Perquè la mateixa senyalització horitzontal i vertical que hi havia quan hi havia desenes de milers de vehicles i milers de vehicles pesants, exactament la mateixa és la que tenim en aquest moment en aquella carretera, de tal forma que una carretera que en aquests moments hauria de servir com a mínim per als desplaçaments locals, no la fan anar ni tan sols els veïns d'aquella zona, perquè només que agafin un sol camió que vagi destinat a alguna de les poblacions d'aquell entorn no el poden ni adelantar, encara que pràcticament no hi passi ningú, perquè continuen les mateixes línies contínues, continuen les mateixes prohibicions, continua una carretera congelada.

Què proposem nosaltres en aquesta iniciativa? El que proposem és... Home, el que pertoca, una vegada hi ha hagut un canvi tan radical de la realitat, del trànsit i de l'accidentalitat, que s'analitzi, que s'analitzi quin trànsit hi ha, que s'analitzi quina és la carretera que hi ha d'haver perquè realment faciliti el trànsit per als accessos o moviments locals. Ara molta gent inclús, per fer aquests moviments locals se'n va a buscar l'autopista, fent molts més quilòmetres dels que caldria. Per tant, analitzem quines necessitats té ara la mobilitat d'aquella zona, una vegada sabem que s'ha reduït moltíssim el trànsit de vehicles i de vehicles pesants i també l'accidentalitat.

I a més a més, afegim un altre element que és, tenint en compte que s'ha de fer el tercer carril a l'autopista, que està projectat, que s'està projectant, preveiem també quin rol tindrà aquesta carretera 340, una vegada es faci aquesta ampliació de l'autopista tan necessària, perquè tota aquella zona del sud és avui una de les zones més congestionades de Catalunya i de tot l'Estat espanyol.

Bé, en aquesta iniciativa hem aconseguit una transacció. No sé si és el moment processal, però jo m'adelanto recollint suggeriments tant de l'esmena del Grup Socialista com de l'esmena del Grup Popular, en el sentit que s'escolti i es tingui en compte les administracions d'aquell territori. Jo crec que això és una cosa necessària sempre. I que també es tinguin en compte algunes particularitats, com per exemple això que he dit, que s'està redactant el projecte del tercer carril de l'autopista i que val la pena... Però en tot cas, compartim amb tots aquests grups que és necessari i és bo que es faci aquesta anàlisi de la situació

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 20

d'aquest moment i que es miri quines actuacions cal fer, per ara i també pel futur, que no ens torni a passar que el canvi de situació ens agafi amb una situació amb el temps congelat i que no ens permet preveure una mica el futur del qual ha de passar amb la mobilitat d'aquest territori.

La gent d'aquell territori es mereixen, després de tants i tants anys de viure de forma conflictiva... De fet, en aquest moment, perquè l'autopista, com dic, també està permanentment congestionada. Es mereixen una anàlisi de proximitat i amb detall de les seves necessitats. Agraïxo els grups esmenants les esmenes i també agraïxo la voluntat que hàgim trobat un consens, que jo crec que sempre és bo.

Moltes gràcies.

*Gracias, señora presidenta.*

*La N-340, en su paso por las comarcas de Tarragona y Terres de l'Ebre, por el sur de Cataluña, es una infraestructura que podríamos considerar que está abandonada, que ha estado durmiendo el sueño de los justos, que se dice. Durante muchos años era una carretera con muy poca capacidad, con un carril por sentido, con una de las intensidades medias diarias más altas de Cataluña, y no olvidemos que es el corredor mediterráneo de mercancías viario, que durante muchos años también fue la carretera donde había más accidentes y víctimas. (El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia). Y a partir de aquí se empezaron a emprender acciones, pero pequeñitas acciones de pedazos para pedazar, que ni le dieron más capacidad ni le dieron más fluidez, y se ganó un poco en reducción de accidentalidad a base de prohibir el paso de camiones, por ejemplo, o a base de hacer algunas pequeñas actuaciones en algunos enlaces.*

*Cae el peaje y pasamos de una carretera que tenía una de las intensidades medias diarias más altas en todo el Estado español a una carretera donde, prácticamente, no pasa ningún vehículo. ¿Por qué? Porque todo el tráfico pasó, lógicamente, a la autopista, una vez cayó el peaje y se liberalizó. Evidentemente, hemos ganado en seguridad y en reducción de la siniestralidad. Pero ¿qué ha pasado? Que ha vuelto a quedar congelada en el tiempo, ha quedado otra vez olvidada. ¿Por qué? Porque la misma señalización horizontal y vertical que había, donde había decenas de miles de vehículos y miles de vehículos pesados, exactamente, lo mismo es lo que tenemos en estos momentos en esa carretera. De tal forma que una carretera que en estos momentos debería servir, como mínimo, para los desplazamientos locales, no la utilizan ni los vecinos de la zona porque, aunque cojan un solo camión que vaya destinado a alguna de las poblaciones de ese entorno, no pueden ni adelantarlos, aunque prácticamente no pase nadie, porque siguen las mismas líneas continuas, siguen las mismas prohibiciones, sigue una carretera congelada.*

*¿Qué proponemos nosotros en esta iniciativa? Proponemos que lo que toca, una vez ha habido un cambio tan radical de la realidad del tráfico y de la accidentabilidad, que se analice qué tráfico hay, que se analice qué carretera tiene que haber para que facilite el tráfico para los accesos o movimientos locales. Ahora mucha gente, incluso para estos movimientos locales, se va a la autopista, haciendo muchos más kilómetros de los que haría falta. Por lo tanto, analicemos qué necesidades tiene ahora la movilidad de esa zona, una vez sabemos que se ha reducido muchísimo el tráfico de vehículos y vehículos pesados, y también la accidentabilidad. Además, añadimos otro elemento. Teniendo en cuenta que hay que hacer el tercer carril en la autopista —que está proyectado o se está proyectando—, preveamos también qué rol tendrá esa N-340 después de la ampliación de la autopista tan necesaria, porque toda esta zona del sur, hoy, es una de las zonas más congestionadas de Cataluña y de todo el Estado de España.*

*Hemos conseguido una transacción, no sé si es correcto decirlo ahora, pero recogemos sugerencias, tanto de la enmienda del Grupo Socialista como de la enmienda del Grupo Popular, en el sentido de que se escuche y se tengan en cuenta a las Administraciones del territorio —creo que es algo necesario siempre— y que también se tengan en cuenta algunas particularidades, por ejemplo, lo que he dicho, que se está redactando el proyecto para la autopista y que vale la pena, al menos compartiendo con estos grupos que es necesario y es bueno que se haga este análisis de la situación en estos momentos y que se vea qué actuaciones son necesarias ahora y también de cara al futuro, para que no vuelva a ocurrir que el cambio de situación nos pille con el tiempo congelado y que no nos permite prever un poco el futuro de lo que tiene que ocurrir en la modalidad de ese territorio. La gente de ese territorio se merece después de tantos años de vivirlo de forma conflictiva. De hecho, en estos momentos, la autopista —como digo— también está permanentemente congestionada. Se merecen un análisis de proximidad, en detalle, de sus necesidades.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 21

*Agradezco a los grupos que han presentado enmiendas las enmiendas, y también gracias por la voluntad de encontrar un consenso, que creo que siempre es bueno.*

*Gracias.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Gavin.

Para la defensa de las enmiendas, en primer lugar, doy la palabra al Grupo Parlamentario Socialista. Defiende la enmienda don Ferran Verdejo.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Muchas gracias, presidente.

Como ha dicho el compañero de Junts, hemos llegado a un acuerdo para presentar una transaccional.

Efectivamente, como ya se ha dicho, desde los inicios del año 2021, el Gobierno de España dio un paso crucial para mejorar la movilidad y la seguridad de las carreteras en Cataluña, llevando a cabo la gratuidad de dos arterias importantes para nuestro territorio, como la AP-2, en su tramo entre Alfajarín y El Vendrell, y también la ya nombrada AP-7, entre La Junquera y Salou, con más de 240 kilómetros por los que entonces se pagaban más de 28 euros. Del inicio de la gratuidad de esta arteria se han beneficiado miles de catalanes y catalanas y, por supuesto, ha llevado a una reducción importante de costes y tiempo en los desplazamientos hacia sus lugares de trabajo y centros educativos, en su mayoría. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. Y este hecho, como señala también esta iniciativa —y en esto estamos de acuerdo—, ha llevado a una menor circulación por vías paralelas, como es el caso de la N-340 a su paso por Terres de l'Ebre y Camp de Tarragona. Hay que tener en cuenta que la N-340 tenía un tráfico de 23000 vehículos al día, con un 16% de vehículos pesados, entre la Móra y Vilafranca del Penedès, y algo menor entre Vandellòs y Castellón, pero con un porcentaje importante de vehículos pesados, un 26% en total. Eso conllevaba unos índices de peligrosidad y mortalidad muy superiores a los de una autovía o una autopista, como es la AP-7.

Frente a esos datos, antes de la liberalización de la AP-7, el ministerio ya llevó a cabo diversas actuaciones en la N-340, como la construcción de glorietas y la mejora de los enlaces, principalmente. Una vez liberalizada la AP-7, el ministerio continuó realizando mejoras en la vía, especialmente, en lo que se refiere a seguridad, adaptando también la nueva situación de la vía que, como ya he dicho, ha visto rebajada de forma significativa su circulación, sobre todo, de vehículos pesados. Y pongo algún ejemplo de estas actuaciones que se hicieron con anterioridad, como en el norte de Tarragona, cuatro glorietas, pasarelas peatonales, reordenación de los accesos y adecuación también de las intersecciones o, en el sur de Tarragona, donde se encuentra en fase de proyecto la construcción de una glorieta, la mejora de dos puntos kilométricos, mejora superficial y la mejora del tramo de Amposta, con 3,08 millones de euros. Y cabe señalar que, en las actuaciones en cuanto a accesibilidad y capacidad, son prioritarias las que se están llevando a cabo en este estudio de ampliación de la AP-7 porque, como dice la proposición no de ley también, necesitamos mejoras urgentes debido a este gran aumento de la circulación, siendo importante la realización del tercer carril entre L'Hospitalet de l'Infant en el enlace con Amposta, con 38,3 kilómetros y un coste de 162 millones de euros.

Por lo tanto, como ya he dicho, coincidimos en la necesidad de analizar en profundidad la circulación de la N-340, dada esta nueva situación debida al trasvase de la circulación hacia la AP-7, para dar respuesta eficiente a la nueva situación circulatoria de la vía. También hay que analizar, planificar y ejecutar —como dice también la enmienda y ahora la transaccional— teniendo en cuenta la actuación prioritaria de la futura ampliación de capacidad de la AP-7. Por lo tanto, nuestro voto será favorable. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra para defender su enmienda, por parte del Grupo Parlamentario VOX, la señora Mejías.

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

Nosotros hemos presentado una enmienda, básicamente técnica, con la finalidad de dar una mejor redacción a una iniciativa que consideramos importante. En principio queremos manifestar nuestro interés en que todas aquellas iniciativas orientadas a mejorar la seguridad vial, la capacidad y la funcionalidad de infraestructuras clave, como lo es en este caso la N-340, especialmente en los tramos a que se refiere la iniciativa presentada por el Grupo de Junts, que afectan de manera directa al entorno local, como es el caso a su paso por las terres de l'Ebre, porque somos plenamente conscientes de la importancia que tiene esta vía, tanto en el tráfico de largo recorrido como para la movilidad cotidiana del entorno local y que se

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 22

ha visto afectada por obras interminables y, de hecho, en un futuro volverá a verse afectada por obras de ampliación de uno de los carriles de la AP-7. Por tanto, para nosotros es importante que se haya solicitado el análisis de los datos de tráfico. Ciertamente la N-340 ha sido una carretera de muchísima siniestralidad, de una congestión viaria intensa y, además, también creemos que es necesario evaluar la accidentalidad y la circulación de vehículos pesados en el tramo, que lo que hacen es mantener una cierta congestión que deberíamos liberar. En otro tiempo fue un tramo conflictivo por su alto nivel de siniestralidad. Si bien la liberalización de la AP-7 ha puesto de manifiesto una mejora en esos índices de siniestralidad, pero sigue siendo una vía muy conflictiva. Por eso pensamos que cualquier modificación de la señalización o de las condiciones de uso de la vía debe basarse en criterios técnicos y en un conocimiento riguroso de la situación que vive actualmente la vía.

Como en todas, es necesario planificar y ejecutar mejoras que refuercen esa seguridad vial a la que nos hemos referido, que aumenten la resiliencia de la infraestructura y que den un mejor servicio al territorio, mientras no se materialice ese tercer carril de la AP-7. Para nosotros no se trata únicamente de facilitar el tránsito, sino también de garantizar que estas actuaciones respondan a criterios de eficacia y de coordinación entre administraciones, que muchas veces no se ve. En esta línea hemos querido presentar esta enmienda, como decía, de carácter técnico, con el objetivo de mejorar el sentido del texto y de contribuir a la propuesta. Vemos que se ha pactado una enmienda transaccional con los otros grupos enmendantes y, por tanto, valoraremos el contenido de esta enmienda para decidir nuestro sentido de voto.

Quiero decirle al partido proponente que estas iniciativas, que verdaderamente son para mejorar las infraestructuras de Cataluña, que afectan a todo el territorio nacional, deberían ser prioritarias a la hora de negociar acuerdos con el Gobierno, en lugar de negociar otras cuestiones que son solo de interés partidista y sectario.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el turno de defensa de las enmiendas, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Vedrina.

La señora **VEDRINA CONESA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, tratar de debatir sobre planificación, inversiones o políticas públicas se convierte, en las actuales circunstancias, en un ejercicio de simulación política, porque España, hoy por hoy, vive instalada en la parálisis. Una parálisis que responde directamente a un Gobierno dividido, atezado por la desconfianza interna, acorralado por los escándalos de corrupción y desbordado por su propia incompetencia para gestionar lo público. Hablamos de un Ejecutivo sin presupuestos, sin prioridades legislativas y sin pulso institucional. Un Gobierno que ha renunciado a gobernar y a legislar y cuya indolencia frente a los ciudadanos empieza a resultar insultante. Porque no hablamos de abstracciones, sino de realidades, de carreteras degradadas, de infraestructuras sin ejecutar, de vecinos atrapados en colapsos viarios y ferroviarios o de un apagón generalizado que afectó a toda España durante casi veinticuatro horas, sin información clara, sin previsión alguna y sin asunción de responsabilidades. A ello se suma una creciente sensación de incertidumbre entre los ciudadanos que perciben cómo el deterioro de los servicios públicos avanza inexorablemente, mientras el Gobierno de Pedro Sánchez permanece ausente, inoperante o ensimismado. Esa es la gestión y esa es la respuesta. Lo que ocurre con la N340 a su paso por las comarcas de Tarragona y de las terres de l'Ebre es un ejemplo claro de desajuste entre la infraestructura y las necesidades actuales. Se trata de una vía que, tras la gratuidad de la AP-7, ha visto reducido gran parte de su tráfico pesado, sin que ello implique una pérdida de valor funcional. Muy al contrario, sigue siendo una infraestructura relevante en el sistema viario provincial, cumple un papel esencial en la conexión intercomarcal, en el acceso a los núcleos residenciales y en la movilidad cotidiana de miles de personas que la utilizan para desplazamientos breves, para trabajar o para acceder a servicios. A pesar de ello, continúa infrautilizada, mal adaptada y desfasada en su configuración.

Desde el Grupo Popular compartimos el fondo de esta proposición y por eso hemos presentado enmiendas que refuercen su eficacia. Proponemos la implantación de sistemas inteligentes de transporte, la atención específica a los usuarios vulnerables y una planificación coordinada con los Gobiernos locales. Ahora bien, conviene decirlo claro. Sin presupuestos no hay inversión, sin Gobierno no hay gestión y sin voluntad política no hay transformación. Ni siquiera los compromisos presupuestarios garantizan ya nada. Lo hemos visto con la decisión del PSOE de eliminar una infraestructura viaria en Ávila por criterios puramente económicos, despreciando así la vertebración territorial. Por tanto, tampoco podemos dar por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 23

asegurados ni el tercer carril de la AP-7 ni la variante de la N-420 a su paso por Gandesa, de la que únicamente se ha adjudicado la redacción del proyecto. Con este precedente, el de Ávila, confiar supone un acto de ingenuidad política. Nuestra desconfianza no es solo comprensible, es razonable.

Señorías de Junts per Catalunya, permítanme constatar el desajuste más significativo entre el discurso y la práctica política de su grupo. Ustedes presentan esta iniciativa al tiempo que sostienen a un Gobierno paralizado. Difícilmente será eficaz reclamar, desde esta comisión, lo que se obstaculiza cada semana con el voto de confianza. Tampoco resulta coherente denunciar la inacción del Ejecutivo mientras se contribuye activamente a su continuidad. La coherencia política no puede depender de quién firma la proposición, sino de a quién se sostiene para gobernar.

Señorías, el Grupo Popular seguirá exigiendo lo que este Gobierno no quiere ni sabe garantizar: planificación seria, cumplimiento de los compromisos adquiridos (**el señor Gavin i Valls: Con Madrid**) y atención eficaz a las necesidades reales de toda España, también de Tarragona. No es una cuestión de discurso, señorías, sino de respeto institucional y de responsabilidad con quienes nos reclaman soluciones desde hace ya demasiado tiempo.

Muchas gracias, presidenta, también por la generosidad en el uso del tiempo. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tienen el turno de palabra los portavoces de los grupos parlamentarios que no han presentado enmiendas.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, interviene el señor Cantorné por dos minutos y medio.

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

Senyories, com a alcalde d'Altafulla, va ser impulsor del Pacte d'Alcaldes de Berà, juntament amb la ciutadania i, lògicament, amb l'acord del primer, en aquest cas, del Govern del Partit Popular, però posteriorment també del Govern socialista, vam aconseguir una cosa que semblava inalcanzable, que era el fet que a la Nacional 340 no passessin camions. Primer, que no passessin camions i després amb el Govern socialista que abaixessin les barreres del peatge.

Bé, avui celebrem que la Nacional 340 ja no és la carretera de la mort, però hem convertit l'AP-7 en un infern de camions. Aquesta és la realitat. I això té una solució i la solució passa per un tema que no és fàcil, que les mercaderies passin pel ferrocarril. I les mercaderies en aquests moments no arriben al 4%. El corredor del Mediterrani, desgraciadament, no és el que voldríem que fos, un corredor que també fos per a mercaderies. I aquesta és una realitat que hem de solucionar.

Evidentment que hi ha possibilitats de canvi en la Nacional 340 amb la senyalització, per descomptat que sí. Però també hem de pensar, com ha dit el portaveu socialista, en les millores que s'estaran fent, que es faran al que es diu l'AP-7, que es diu A-7, perdó, perquè en el moment en què deixa de ser P, ja no és de pagament, per tant, és A-7; en el qual es farà, i també la necessitat d'obrir una sortida a Masdenverge. Aquest és un element fonamental.

Però dit això, també tenim possibilitats d'actuar i en aquest cas li correspon a la Generalitat de Catalunya, perquè té competències en Trànsit. I nosaltres estem proposant avui dia que els camions que passen per l'AP-7 no puguin avançar, que vagin tots per la via de la dreta, perquè si no, aquesta carretera, com deia abans, és un infern de camions, que lo difícil és que cada dia no n'hi hagi un o dos accidents. Per sort, ja no són mortals. La gran majoria no són mortals, però col·lapsen la via i sobretot fan una activitat de risc entrar en una autovia o una autopista d'aquesta mena. Per tant, felicitar-nos pel que hem aconseguit, que semblava impossible, gràcies a la pressió també de la gent, felicitar-nos perquè per la Nacional 340 no passen camions. Felicitar-nos perquè a l'AP-7 s'han aixecat les barreres de peatge que, durant temps, van tenir bonificacions, però també ajuntar-nos i treballar junts perquè les mercaderies passin pel ferrocarril i perquè les mesures de trànsit impedeixin que en aquests moments l'AP-7 sigui un perill.

Moltes gràcies.

*Señorías, como alcalde de Altafulla, impulsor del Pacto de alcaldes de Berà, junto con la ciudadanía —y con el acuerdo con el Partido Popular y después con el Gobierno Socialista— conseguimos algo que parecía inalcanzable —a saber—, primero, el hecho de que en la N-340 no pasaran camiones y después, con el Gobierno Socialista, que bajaran las barreras del peaje. Hoy celebramos que la N-340 ya no es la carretera de la muerte, pero hemos convertido la AP-7 en un infierno de camiones. Esta es la realidad. Esto tiene una solución y la solución pasa por un tema que no es fácil. Que las mercancías vayan al ferrocarril. Las mercancías, ahora mismo, con el corredor del mediterráneo, no llegan al 4%. El corredor*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 24

*del mediterráneo no es lo que quisiéramos que fuera, sino que también fuera para mercancías, y esta es la realidad que hay que solucionar. Evidentemente, hay posibilidades de cambio en la N-340 con las señalizaciones. Evidentemente, sí, pero hay que pensar también, como decía el portavoz socialista, en las mejoras que se están haciendo en la A-7, porque en el momento en que deja de ser pe, ya no es de pago, por tanto, es A-7. Por tanto, en lo que será la necesidad de abrir una salida en Masdenverge. Este es un elemento fundamental.*

*Dicho esto, también tenemos posibilidades de actuar y, en este caso, corresponde a la Generalitat de Catalunya, puesto que tiene competencias en tránsito. Hoy estamos proponiendo que los camiones que pasan por la AP-7 y no puedan avanzar vayan todos por la derecha, porque, si no, esta carretera, como decía antes, es un infierno de camiones y prácticamente es imposible que cada día no haya uno o dos accidentes. Por suerte la gran mayoría no son mortales, pero colapsan la vía y, sobre todo, realizan una actividad de riesgo al entrar en una autopista de este tipo. Por tanto, quiero felicitarlos por haber conseguido lo que parecía imposible. Gracias, sobre todo, a la presión de la gente. Quiero felicitarlos porque no pasen camiones en la N-340 y también porque se hayan levantado los peajes en la AP-7, pero tenemos que trabajar juntos para que las mercancías vayan al ferrocarril y que las medidas de tráfico impidan que la AP-7 sea, como es ahora mismo, un peligro.*

*Gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Para terminar el debate, ¿nos puede indicar el señor proponente si acepta o no las enmiendas presentadas?

El señor **GAVIN I VALLS**: Sí, m'he anticipat abans, segurament, sense respectar el procediment. Hem aconseguit una transacció, incorporant una part de l'esmena del Grup Socialista i una part de l'esmena del Grup Popular, i que jo convido la resta de grups que se sumin a votar a favor d'aquesta transacció.

*Sí. He anticipado antes, seguramente sin respeto al procedimiento, que hemos conseguido una transaccional incorporando parte de las enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Popular y que invito al resto de los grupos para que se sumen a votar a favor.*

*Gracias.*

### — PARA GARANTIZAR EL IMPULSO ADECUADO DEL CORREDOR ATLÁNTICO EN CASTILLA Y LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002082).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos el debate con la proposición número 9. Proposición no de ley para garantizar el impulso adecuado del corredor atlántico en Castilla y León, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene un tiempo de seis minutos, para su defensa, el señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, este Gobierno lleva siete años conduciendo con las luces cortas, no planifica, no prevé y no corrige. Solo esquiva baches para seguir en el poder, mientras los problemas se agrandan para todos los españoles. Ejemplos: el gran apagón que afectó a todo el país; el continuo caos ferroviario en las cercanías, en la media distancia y en la alta velocidad o, lo que hoy nos ocupa, el corredor atlántico, una infraestructura estratégica que está abandonada. Desde 2013, la Unión Europea nos dio un objetivo claro, tener operativa en 2030 la columna vertebral de una red de transporte ferroviaria moderna, conectada y eficaz. Castilla y León era y es una pieza clave. ¿Qué hizo el Gobierno cuando el problema ya no se podía ocultar? Nombró a un comisionado —y por presión— en 2023. La casualidad fue que ese mismo día los presidentes de Castilla y León, Galicia y Asturias se reunían en Santiago con empresarios para exigir al Gobierno lo que no hace, Tarde, mal y sin resultados hoy, dos años después. Un problema que lleva años anunciando el Plan Director del Corredor Atlántico. Un Gobierno que siempre dice lo mismo: Hoy no, mañana. Por eso pedimos que el alto comisionado comparezca, de manera urgente, en el Congreso de los Diputados. Porque, desgraciadamente, hoy podemos afirmar que Castilla y León se queda fuera de plazo y fuera del mapa gracias a los Gobiernos de Pedro Sánchez. Es que entre un ministro preocupado en colocar a sobrinas en empresas públicas y el siguiente ocupado en sus auditorías *fake* para tapar todo lo anterior, poco tiempo quedaba para trabajar en el corredor atlántico. Ahora, para colmo, el señor Puente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 25

nos dice que el corredor atlántico servirá para la defensa en Europa. Una escena digna de Gila. ¿Se imaginan? ¿Está el enemigo? Sí, va por Valladolid. Diles que esperen, que el tren viene por Ávila y con suerte llega mañana. Tranqui, que Francia nos manda ayuda. ¿Por el corredor atlántico? Sí, sí, sí. Pues no cuentes con ello, porque se han quedado atascados en los túneles de Pancorbo. ¿Y los gallegos? Imposible, no suben por el Manzanal. Pues nada, dile al enemigo que hoy no podemos, que si pueden que vengan mañana. Esto que parece un chiste, sería hoy la realidad, porque esto no es doble uso, es ningún uso. Óscar Puente viene a Castilla y León, una y otra vez, como el que roba bocadillos en el recreo, mientras los socialistas castellanos y leoneses aplauden. Porque si se quejan, ya sabemos lo que les pasa: o se los cargan, como a Ana Sánchez, o se les llama pájaros, como a Margarita Robles. El último ejemplo ya lo han comentado los compañeros: cargarse un tramo de autovía de 25 kilómetros para conectar Ávila y Valladolid por falta de rentabilidad —eso sí, según Óscar Puente—, porque los socialistas de Ávila, mientras, aplauden con las orejas encantados. Por eso, solo queda el Partido Popular para defender a los castellanos y leoneses de este Gobierno. Por eso queremos denunciar que para viajar de Madrid a Ávila es más lento que el siglo pasado.

El Partido Popular desveló dieciséis incidencias en la vía que se acumulan y no se arreglan desde que Sánchez llegó al Gobierno que, unido a la ausencia de inversiones, hace que la velocidad de los trenes llegue a la escandalosa cifra de 70 kilómetros/hora, cuando deberían ir a 160 para pasajeros o a 100 para mercancías. Vayamos a Burgos. La alta velocidad Burgos-Vitoria no llegará a tiempo en 2030, como tampoco adaptar los túneles de Pancorbo a los estándares europeos. Quiero destacar que, aunque no pertenezca al corredor atlántico, por dejadez del PSOE nada sabemos tampoco de la reapertura del Burgos-Aranda-Madrid, que tanto importa para Aranda de Duero y para el noroeste de Segovia. En Salamanca, donde la electrificación del tramo Fuentes de Oñoro-Salamanca acumula años de retraso y nada se ha hecho para cumplir con la obligación de que esté en 2030 a una velocidad mínima de 200 kilómetros para unir Medina del Campo y Salamanca. Tampoco se adelantan los plazos para incluir en el tramo de la Vía de la Plata desde Plasencia hasta Astorga, en 2040, a su paso por las provincias de Salamanca, Zamora y León. En León, tampoco se da una solución real y efectiva al trazado del lazo de Manzanal para conectar Galicia y León antes de 2030, gracias a los dimes y diretes entre ADIF y el ministerio. Mientras tanto, del nodo logístico de León, mejor no hablar, porque la indefinición es su nuevo apellido. En Soria, que en 2040 el Gobierno debería haber promovido la inclusión del tramo Torralba-Soria-Castejón en la red transeuropea, nada sabemos. ¿En Valladolid? Un nodo logístico esencial que no podría desarrollarse por su falta de potencial al tener problemas en la comunicación con Madrid, Francia, Galicia o Portugal, porque los incumplimientos en Ávila, Burgos, León y Salamanca afectan a Valladolid. Qué decir del último quilombo que tiene al ministro en Palencia con una obra paralizada y que tiene que revertir a su estado original. ¿Cuánto más nos va a costar a los españoles el orgullo de Óscar Puente, al más puro estilo cesarista de Pedro Sánchez?

Desde el Grupo Popular pedimos tres cosas básicas: primero, que el comisionado del corredor atlántico comparezca en esta comisión de manera urgente y dé explicaciones y, de paso, también el del corredor mediterráneo, porque nos interesa España; segundo, que el Gobierno se reúna con la Junta de Castilla y León para consensuar, de manera urgente, un plan serio con fechas y presupuestos y, tercero, que se apruebe este plan con un calendario concreto, con inversiones provincia a provincia y con compromisos firmes para 2030, 2040 y 2050. Nada más, pero nada menos. Porque Castilla y León no pide privilegios, pide justicia, pide que se le escuche, que se le respete y que se le tenga en cuenta. Sin embargo, ¿qué es lo que hace el ministro de Transportes? Negarse a recibir al presidente Mañueco. Ni una reunión, ni una cita, ni una respuesta, ni siquiera cuando hablamos de una infraestructura europea que atraviesa toda la comunidad. Un Partido Socialista que margina siempre el noroeste de España. Un ministro, Óscar Puente, que desprecia continuamente a los castellanos y leoneses. Un Pedro Sánchez que en estos días ha quedado en evidencia su forma de ejercer el poder tras conocer sus mensajes.

Fíjense en las enmiendas que hemos recibido del Grupo Socialista. Propone palabras vacías, evitar la reunión entre Puente y Mañueco y que el comisionado no comparezca. ¿Les molesta, señores del PSOE, la transparencia? ¿Incomoda rendir cuentas? Frente a eso, el Partido Popular defiende una alternativa clara, el modelo Feijóo: seriedad, responsabilidad y cumplir con los compromisos. **(El señor Ramos Esteban hace gestos negativos)**. En definitiva, la política que sirve, como la que hoy lleva a los presidentes Mañueco, Rueda y Barbón a reunirse en Santiago de Compostela para exigir a su Gobierno avances en el corredor atlántico. Porque sin infraestructuras no hay igualdad, sin inversión no hay

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 26

cohesión y sin planificación no hay futuro. Castilla y León está esperando hace siete años largos y España no puede seguir perdiendo este tren.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, interviene, por un tiempo de cuatro minutos, por el Grupo Parlamentario Socialista, para defender su enmienda, el señor Morales.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Gracias, presidenta.

Señorías, hoy debatimos una iniciativa del Grupo Popular que, sinceramente, parte de un diagnóstico nada riguroso. Más interesado en generar alarma que en ofrecer soluciones. Lo primero que debemos decir, alto y claro, es que la afirmación de que el Gobierno ha abandonado el corredor atlántico en Castilla y León no se sostiene. No lo dicen las palabras, lo dicen los datos. Desde 2018, el corredor atlántico ha aumentado su trazado en 478 kilómetros, de los cuales 356, el 75 %, discurren por Castilla y León. Con ello se han desbloqueado infraestructuras largamente esperadas: el tramo Zamora-Pedralba en 2020, la estación pasante de León en 2021, la conexión Venta de Baños-Burgos en 2022 y la variante de Pajares en 2023, un túnel de 25 kilómetros que conecta León con Asturias, después de décadas de promesas incumplidas del Partido Popular. Además, se han modernizado tramos críticos, se ha desplegado el sistema RTMS y se han iniciado procesos de electrificación donde antes ni siquiera había planificación por los anteriores Gobiernos. Todo esto, señorías, se ha hecho con un esfuerzo inversor sin precedentes. Desde 2018 se han licitado más de 6600 millones de euros en actuaciones en el corredor atlántico, lo que supone un 97 % más que en los seis años anteriores del Gobierno de Rajoy, con una media anual de más de 1150 millones de euros. Solo en 2024 se han movilizado 1300 millones, reforzados con 4800 millones de los fondos europeos procedentes del Plan de Recuperación y Transformación y Resiliencia. Entre ellos, para el AVE Burgos-Vitoria, que este año veremos comenzar las obras. Por tanto, no estamos hablando de promesas. Estamos hablando de hechos: de los tramos ya puestos en servicio y de conexiones que mejoran la competitividad en Castilla y León, que nos acercan a los objetivos europeos para 2030.

Rechazamos el texto del Grupo Popular y proponemos una enmienda transaccional más útil y ajustada a la realidad. Nuestra propuesta insta al Gobierno a seguir impulsando las actuaciones del corredor atlántico. En los últimos seis años, 2018-2024, se ha alcanzado una media anual de inversiones de 1153 millones de euros, un 97 % más que en los seis años anteriores y está cerca de superarlos con 6607 millones de euros licitados en 2018, con el fin de cumplir los plazos previstos por la normativa europea. También instamos a impulsar las actuaciones de mejora y modernización de ejecución de las nuevas infraestructuras y la mejora de las conexiones para el tráfico de mercancías en el ámbito del corredor atlántico en Castilla y León, de acuerdo con la planificación vigente y con las consignaciones presupuestarias recogidas en los presupuestos generales vigentes y los plazos previstos por la Comisión Europea para la culminación de los tramos prioritarios pertenecientes a los corredores transeuropeos de la Red Transeuropea de Transporte. Le recuerdo, señor Palencia, que, si no es por la creación del comisario del corredor atlántico, usted no podría hacer ni la mitad de la PNL que ha hecho. **(El señor Palencia Rubio: Exactamente)**. Señorías, el corredor atlántico no necesita alarmismo ni reproches interesados, necesita continuidad, inversión y visión de país, y en eso estamos trabajando. Desde el Gobierno se está cumpliendo y lo vamos a seguir haciendo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda tiene cuatro minutos para defender su enmienda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: El Grupo Popular trae una iniciativa que habla sobre el corredor atlántico en Castilla y León. En la exposición de motivos habla del año 2013, una fecha en la que la Unión Europea se supone que ponía las bases para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y, hoy en día, en 2025, hablamos del corredor atlántico en Castilla y León, como hablaremos de otros corredores en esta Comisión de Transportes. Nosotros, desde VOX, vamos a apoyar esta iniciativa, porque sí que es cierto que es urgente que comparezca ese alto comisionado y, sobre todo, más la vamos a apoyar escuchando a un Partido Socialista que no quiere que tenga la comparecencia y, evidentemente, porque se hace necesario aprobar ese Plan Director del Corredor Atlántico en Castilla y León, porque hay que tener en cuenta que es necesario garantizar la movilidad en todo el territorio español. La despoblación es un problema crucial en Castilla y León. Castilla y León es líder de la pérdida de población en España

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 27

en términos absolutos y en el número de municipios en riesgo de despoblamiento, por lo que urgen medidas eficaces para garantizar no solo la movilidad de las personas, sino de las mercancías.

Nosotros hemos presentado una enmienda, porque, dado que urge, se tienen que ejecutar cuanto antes esas infraestructuras necesarias para interconectar por ferrocarril toda la provincia de Castilla y León. Pero, escuchando al representante del Grupo Popular, no puedo llevarme a sorpresa, porque ha finalizado su intervención hablando del modelo Feijóo. El Partido Popular tiene hoy la oportunidad de que le apoye la iniciativa el Partido Socialista. Si le apoya la iniciativa, avanza. ¿Qué hará el Partido Socialista? Entiendo, por la intervención que ha tenido, que no le van a apoyar a pesar de que han presentado una enmienda. El modelo Feijóo me sorprende, porque el modelo Feijóo no para de tender la mano a Sánchez; lo volvió a hacer la semana pasada en la comparecencia de Sánchez en sede parlamentaria, y, una vez más, el Partido Socialista se ríe del Partido Popular. Me sorprende, porque después PP y PSOE votan lo mismo, el 90% de las veces, en Bruselas, lo que nos ha llevado a la ruina de nuestro campo y de la industria. Me sorprende cuando PP y PSOE votan muchas veces lo mismo aquí en el Congreso, como en el caso de la regulación masiva de inmigrantes ilegales. Lo que es triste es que, en cuestiones que son trascendentales para el desarrollo económico y social de una región, estén unos y otros en dimes y diretes, y así pasan los años y así pasan los días. Después tendrán que ir a sus territorios a dar explicaciones.

Castilla y León necesita población, tiene una baja tasa de natalidad, tiene falta de oportunidades en esa España rural abandonada, cada vez tiene peores servicios e infraestructuras y se enfrentan a una nueva amenaza de abandono. Nosotros apoyaremos garantizar ese impulso adecuado del corredor atlántico en Castilla y León, como en tantos otros corredores que son necesarios para garantizar la vertebración del territorio nacional.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Seguidamente tienen el uso de la palabra los diferentes grupos parlamentarios que no han presentado enmienda.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, no sé si van a tomar la palabra. **(Denegaciones)**.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Rentería.

La señora **RENTERÍA LASANTA**: Muchas gracias, señora presidenta.

El comisario de Transportes de la Comisión Europea, Apostolos Tzitzikostas, ante una pregunta que formuló nuestra eurodiputada, Ohiane Agirregoitia, se comprometió ante el Parlamento Europeo a contactar con España y Francia por el corredor atlántico. Estas fueron sus palabras —cito textualmente—: Tenemos que impulsar en nuestra agenda completar los tramos más estratégicos de la red transeuropea de aquí a 2030 y el ejemplo de España, con el corredor atlántico y el mediterráneo es muy bueno, porque tenemos que hacer que funcione el mercado interno. Así que sí, me voy a comprometer con ambos países, España y Francia, a lo largo del próximo periodo para hablar de cómo conectar estos países y terminar con este cuello de botella. Estas fueron sus palabras. En esta Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible conocéis muy bien la posición de nuestro grupo, la posición del PNV, con respecto al corredor atlántico, sobre todo, los grupos mayoritarios, tanto el PP como el PSOE. Conocéis muy bien nuestra insistencia sobre la culminación del corredor atlántico, pero, sobre todo, nuestra insistencia en los diferentes Gobiernos centrales, antes del Partido Popular y ahora del PSOE, para llevar a cabo la inversión necesaria en esta infraestructura estratégica para el país. Llevamos insistiendo desde 2013, cuando entonces gobernaba el PP, y hemos seguido insistiendo ahora que gobierna el PSOE. Las reiteradas demoras que se han producido en esta infraestructura con los diferentes Gobiernos centrales son injustificables. Por ello, exigimos al Gobierno del Estado que ejecute, sin más demoras, la infraestructura ferroviaria del corredor atlántico en su totalidad, no solo en Castilla y León. Ahora se lo reprochamos al PSOE, pero, como he dicho anteriormente, también durante muchos años se lo hemos reprochado al Grupo Popular, que hoy nos presenta esta proposición no de ley. Tenemos retrasos en las obras, tenemos retrasos en las conexiones, tenemos retrasos en los informes, tenemos retrasos en que no nos dicen si la alta velocidad va a entrar soterrada en Gasteiz o no, es decir, tenemos retrasos en todo. Hacer cumplir con la fecha marcada en el plan director es más que una petición, es una exigencia. No podemos admitir el retraso del desarrollo del corredor atlántico que, como ya he dicho, se trata de una infraestructura estratégica, pero no solo para Castilla y León, no solo para Euskadi, lo es para la competitividad europea y añade valor a Europa en cada inversión que se realiza para terminarlo. Es clave para mantener y generar actividad económica y para la movilidad de las personas. En cada ámbito donde tenemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 28

representación política pedimos lo propio. En esta Cámara le pedimos al Gobierno decisión, inversión y ejecución de los presupuestos. Como he dicho al principio, en Bruselas también se lo hemos pedido al comisario europeo. Le pedimos garantizar las inversiones dentro del nuevo marco financiero plurianual, que entraría en vigor en 2028, para culminar con el proyecto ferroviario en la Red Transeuropea de Transporte, que es algo crucial para conectar Euskadi y, por consiguiente, el Estado con el resto de Europa.

Muchas gracias, señorías.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Bildu. **(Pausa)**.

¿Por el Grupo Parlamentario Bildu? **(Pausa)**.

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

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, presidenta. Senyores i senyors diputats.

Al grup de Junts ens agrada que es parli dels corredors transeuropeus, de la xarxa bàsica, de la xarxa TEN-T. Ens agrada perquè és un dels grans dèficits de les infraestructures de l'Estat, amb un gravíssim perjudici, en aquest cas, per a Catalunya, clarament. El Corredor Mediterrani de mercaderies, que és el principal de l'Estat, no perquè passi per Catalunya, perquè és el principal de l'Estat amb mercaderies, amb tones de transport, està encara pendent d'acabar. Ha sofert nombrosíssims endarreriments i, per tant, és una lamentable història d'un fracàs de governança atribuïble als dos grans grups polítics de l'Estat, atribuïble tant a la gestió del Partit Popular com també a la gestió del PSOE durant molts i molts i molts anys, perquè no s'ha prioritzat. S'ha decidit, tot i ja està definit a la xarxa bàsica, fer altres inversions, invertir coses per aquí, coses per allà. Nous ramals, noves iniciatives, en comptes de prioritzar els corredors de la xarxa bàsica, que no només haurien de ser un principi bàsic de priorització de les polítiques públiques d'un Estat, és que és el mapa europeu, és que és l'acord europeu de la xarxa que en teoria tots havíem de comprometre'ns a desenvolupar.

Això, que és lamentable pel Corredor Mediterrani, doncs, senyors del Corredor Atlàntic, benvinguts al club. És a dir, nosaltres quan vam presentar, si vostès ho recorden, una interpel·lació al ple d'aquesta cambra parlant d'això, precisament parlàvem de la necessitat de prioritzar. I parlàvem, òbviament, del Corredor Mediterrani, però també, lògicament, de la necessitat que es desenvolupi el Corredor Atlàntic. Per tant, aquesta iniciativa, per lamentable, en el sentit de posar en evidència els endarreriments que hi ha en aquesta qüestió, doncs bé, ens agrada d'alguna manera. Perquè, per exemple, el punt primer és un dels punts que nosaltres portàvem a la nostra moció, que hi hagi una compareixença dels responsables d'aquests corredors, que perfectament pot ser el coordinador o pot ser alguna altra persona responsable del Ministeri, per tal de donar compte d'aquesta situació i de les qüestions pendents, i que es vagi validant una mica tot el treball que es faci. Per tant, nosaltres, tot i que haguéssim fet algun matís a algun altre punt d'aquesta moció, votarem a favor, perquè és coherent amb el qual nosaltres hem dit en altres ocasions: la necessitat de prioritzar els corredors de la xarxa bàsica i molt principalment el Corredor Mediterrani.

Gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*En el Grupo de Junts nos gusta que se hable de los corredores transeuropeos de la red. Nos gusta, porque es uno de los grandes déficits de las infraestructuras del Estado, con un gravísimo perjuicio, en este caso, para Cataluña, sin duda. El corredor mediterráneo de mercancías es el principal del Estado y no porque pase por Cataluña, sino porque es el principal del Estado en mercancías, en toneladas de transporte y todavía está pendiente de terminar. Ha sufrido múltiples y numerosos retrasos. Por consiguiente, es una historia lamentable de un fracaso de gobernanza atribuible a los dos grandes grupos políticos del Estado, tanto a la gestión del Partido Popular como a la gestión del PSOE durante muchos muchos años. ¿Por qué no se ha priorizado? Se ha decidido, con lo que ya está definido en la red básica, hacer otras inversiones y otras iniciativas en lugar de priorizar los corredores de la red básica, que no solo deberían ser un principio básico de priorización de las políticas públicas del Estado, sino que es el mapa europeo, es el acuerdo europeo de la red que, en teoría o respecto a la cual, todos nos teníamos que comprometer a desarrollar.*

*Señores del corredor atlántico, bienvenidos al club porque, si ustedes recuerdan, presentamos una interpelación en el Pleno de esta Cámara hablando de este tema y de la necesidad de priorizar y hablábamos evidentemente del corredor mediterráneo, pero lógicamente también de la necesidad de que se desarrolle el corredor atlántico.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 29

*Por lo tanto, esta iniciativa —lamentable en el sentido de que pone en evidencia los retrasos existentes en esta cuestión— nos gusta en cierto modo porque el punto primero es uno de los puntos que nosotros llevábamos en nuestra moción: que se produzca una comparecencia de los responsables de estos corredores, que puede ser perfectamente el coordinador o cualquier otra persona responsable del ministerio, a fin de que rindan cuentas de esta situación y de las cuestiones pendientes y de que se vaya explicando todo el trabajo que se esté haciendo. Y, si bien nosotros habríamos hecho algún matiz en algún otro punto de esta moción, vamos a votar a favor porque es coherente con lo que nosotros hemos dicho en otras ocasiones: la necesidad de priorizar los corredores de la red básica y, sobre todo, el corredor mediterráneo. Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: ¿Grupo Parlamentario Republicano? (**Pausa**).  
¿Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR? (**Pausa**). Adelante.

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, presidenta.

En los territorios de sacrificio sabemos perfectamente lo que es que el Partido Socialista y el Partido Popular se pasen la pelota los unos a los otros mientras gobiernan, mientras no se ejecuta nada. Estoy totalmente de acuerdo con lo que ha dicho el PNV. Vamos a partir de la base, que además es evidente, de que el Partido Popular no ha apostado por el oeste en ninguno de sus mandatos, impulsando siempre políticas centralistas y arbitrarias. Ustedes han sido cómplices de que hoy el corredor atlántico no sea una realidad y, por ello, también lo que queremos demostrar es que hacen falta partidos de ese territorio que tengan voz y que tengan capacidad de expresarse. Por eso, aquí, a instancia del grupo Alantre del país leonés y también del Partido Castellano, hemos preparado un poco la intervención.

Queremos, por ello, gracias a Alantre, poner el foco en la importancia de garantizar una red de comunicaciones ferroviarias justa e igualitaria que sienta las bases para un potencial desarrollo que es necesario para un territorio que ha sido discriminado y despoblado de forma sistemática. Ustedes han contribuido durante décadas a construir un modelo de infraestructuras que lo que genera es un cuello de botella en Madrid. Todo tiene que pasar por Madrid y, por este motivo, en su propuesta esperamos que ustedes ahora también apuesten por una medida descentralizadora como puede ser la reapertura de la Ruta de la Plata para evitar el paso por Madrid continuamente.

También hemos visto que su política sigue basándose eminentemente en una política centralista, como es el caso de la construcción del *bypass* de Olmedo, apoyado e impulsado por la Junta de Castilla y León, que ustedes gobiernan; *bypass* que merma la cobertura ferroviaria en la comarca del Bierzo, planteando un modelo nuevamente centralizado en Valladolid y que continúa desvertebrando el país llionés.

Por todo ello, desde el Grupo Plurinacional SUMAR no nos creemos esta PNL del Grupo Popular, pero tampoco nos gustan los escasos compromisos de la enmienda del Grupo Socialista. Así que vamos a intentar abstraernos de esta dinámica e intentar generar un acuerdo para que castellanos y leoneses salgan ganando. Eso sí, lo que sí que les quería decir, señorías del PP, es que no sé si es aceptable que en el punto 1 hayan solicitado comparecencias mediante PNL. He estado mirando y yo creo el artículo 44 del Reglamento está precisamente para solicitar dichas comparecencias.

Y, a instancia del Partido Castellano, queríamos también poner el acento en que hay que garantizar el impulso del corredor atlántico tanto en el ámbito de mercancías como en el de viajeros por vía convencional y de alta velocidad. Y también que se incorpore al máximo al desarrollo del corredor atlántico los aspectos sociales y de sostenibilidad ambiental, garantizando que el despliegue de las nuevas líneas de ferrocarril y la mejora de las actuales asuman la comunicación y eviten el aislamiento de esos territorios rurales de Castilla y León.

Y, por último, y por contestar rápidamente al diputado de Junts per Catalunya, me sorprende mucho que vote a favor del corredor atlántico cuando usted votó en contra del Canfranc y, además, diciendo que iba a apoyar los corredores.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor portavoz del Grupo Popular, ¿acepta o no la enmienda presentada?

El señor **PALENCIA RUBIO**: No.

La señora **PRESIDENTA**: Se vota en sus términos, ¿no?

El señor **PALENCIA RUBIO**: Sí.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 30

### — PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA COSTA DEL SOL Y DESARROLLO DEL EJE MEDITERRÁNEO ANDALUZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001614).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos —teniendo en cuenta el cambio de las proposiciones— con la proposición número 4: Proposición no de ley para la movilidad sostenible en la costa del sol y desarrollo del eje mediterráneo andaluz del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, por un tiempo de seis minutos, el proponente, el señor Bendodo.

El señor **BENDODO BENASAYAG**: Muchas gracias, presidenta.

Buenos días a todos. Muchas gracias por permitirme participar en esta comisión como diputado por la provincia de Málaga.

Decía buenos días a todos; a casi todos, porque no serán tan buenos para los usuarios de Renfe —esa es la realidad—, que sufren permanentemente el caos ferroviario de Óscar Puente, aunque el ministro insista vergonzosamente en decir que tenemos el mejor momento del tren en la historia de España. Queremos llegar a ser un país de referencia en el siglo XXI y nos pasan cosas del siglo XIX. Eso no lo podemos permitir.

En cualquier caso, hoy mi intención no es torcerle el día al ministro ni desatar su furia, hay que tener cuidado con él —su furia tuitera, me refiero—, pero escuchando su tesis sobre el sabotaje en Renfe —desmentido, por cierto, por la Guardia Civil— me siento obligado a explicar con cierto detalle lo que sí es realmente un sabotaje en toda regla por parte del Gobierno del Partido Socialista a la provincia de Málaga. Y de ahí la importancia de esta proposición no de ley para exigir humildemente al Gobierno de la nación mejoras y compromisos concretos en movilidad para la provincia de Málaga. Y que yo creo que, si han leído el texto de la PNL, puede ser aceptada por todos los grupos.

No estamos hablando ni mucho menos de ideología, sino de una situación injusta que debe acabar cuanto antes. La paciencia que han tenido los españoles, muy especialmente los andaluces y los malagueños, en los últimos siete años con el Ministerio de Transportes, me atrevería a calificarla de ejemplar. En cambio, el desprecio que demuestra el Gobierno de Sánchez hacia las infraestructuras que dependen del Estado en la provincia de Málaga solo puede deberse a un plan premeditado, a un castigo, y esto sí que es un sabotaje.

El eje mediterráneo andaluz es hoy la zona geográfica de mayor pujanza, crecimiento y perspectivas de futuro de nuestro país. La provincia de Málaga atrae a 14 millones de turistas cada año. Sin embargo, la ayuda del Gobierno en materia de movilidad es cero, inexistente. La lista de agravios, interminable. Le digo algunos: continuas averías en la red de cercanías y en el AVE; accesos colapsados a la A-7; falta de mantenimiento y de infraestructuras básicas, y, sobre todo, el triste récord de que la autopista de la Costa del Sol, el peaje de la Costa del Sol, es el peaje más caro de España y lo pagamos en Málaga. El Gobierno de España recauda de ese peaje 30 millones de euros al año. El mismo peaje que sí está bonificado en otros territorios de España. Esto nos lo tendrá que explicar alguien muy bien: ¿por qué se bonifica el peaje en unos territorios de España y en otros no, como en el caso de la provincia de Málaga? Y hemos llegado desde el Partido Popular a una conclusión: para Pedro Sánchez y su Gobierno Málaga es una provincia para recaudar, no para invertir; repito, para recaudar y no para invertir. Se invierte en otros territorios donde ustedes obtienen los apoyos parlamentarios. ¡Claro, donde no se invierte no se gana! Ténganlo ustedes en cuenta también. Por tanto, ya saben ustedes que el 90% de los municipios tienen un alcalde del PP. Por algo será, porque al Partido Socialista allí lo tenemos calado. Las alcaldesas, los alcaldes, la Diputación Provincial, la Junta de Andalucía... llevamos años, casi dos, reclamando al ministro Óscar Puente que preste atención a los problemas de Málaga y a la Costa del Sol. Hoy lo vuelvo a pedir aquí en esta comisión.

Cinco puntos son las exigencias que planteamos. La primera —urgente, me refería antes a ella— es bonificar el peaje de la autopista de la Costa del Sol entre Málaga y Guadiaro. Insisto, la más cara de España. Un atraco. ¿Saben lo único que siguió funcionando durante el gran apagón? La cabina de cobro del peaje no se apagó, siguió funcionando durante el apagón. Ahí están las prioridades del Gobierno, sin ninguna duda. ¿Qué pedimos? Hay que aprobar bonificaciones, como se está haciendo en el resto de España, para primar a los conductores frecuentes, a los trabajadores y a los estudiantes, y descargar así la A-7.

En segundo lugar, exigimos al Gobierno que se comprometa de verdad con plazos e inversiones en el tren de la Costa del Sol, acelerando la conexión de Málaga y el aeropuerto con Marbella y Estepona, tal y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 31

como se comprometieron en la reunión con los alcaldes el 17 de julio del año pasado. De entonces a hoy, ni una sola noticia. Sobran estudios de viabilidad y gran parte del trabajo ya lo dejó hecho el Gobierno del Partido Popular, con el ministro Íñigo de la Serna. Así que dejen de dar patadas al balón hacia adelante porque todos sabemos la escasa voluntad de este Gobierno.

En tercer lugar, hay que ampliar el servicio de trenes de cercanías de Málaga a Fuengirola. Está saturado.

En cuarto lugar —urgente— afrontar el colapso de la circulación de la A-7. Hay que mejorar y ampliar los accesos y nudos de la autovía, que son actualmente una ratonera, pero también hay que implantar el tercer carril entre Málaga Este, Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, entre San Pedro y Puerto Banús, y Algeciras y San Roque.

Y, en quinto lugar, hay que mejorar, por supuesto, la permeabilidad de la autopista, con nuevos enlaces, nuevas salidas, como el hospital de Marbella.

Confío en que seamos capaces de llegar a acuerdos puesto que no estamos pidiendo nada del otro mundo, sino algo razonable. Y espero que el portavoz del Grupo Socialista en esta comisión, que también es malagueño como yo y que conoce bien la situación, vea que esto es una propuesta razonable y dé también su voto favorable.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el debate, con el turno de intervenciones para los grupos que han presentado enmiendas.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López por cuatro minutos.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias, señoría.

Si usted quisiera acuerdos habría aceptado nuestra enmienda, pero no la ha aceptado porque usted no quiere acuerdos, no quiere mejoras; usted quiere lo que quiere siempre: confrontación, que es a lo que viene usted aquí hoy, a confrontar. Además, viene usted sin los papeles leídos, porque lo que usted está exigiendo ya está en el *BOE*, señoría, insisto, ya está en el *BOE*. El compromiso de verdad no es en el micro, es en el *Boletín Oficial del Estado*. Habrá tren para la Costa del Sol porque ya está en el *BOE*. Y habrá un tren mucho mejor que el que usted pedía, porque quería solamente prolongar el cercanías; lo que habrá es un tren para toda la Costa del Sol. Mucho mejor que lo que ustedes querían hacer.

¿Ustedes quieren que se mejore el cercanías? Pues sí, señor, se va a mejorar el cercanías, pero es que para eso hay que ampliar vías y hay que licitar una obra. Ya está en el *BOE*, señoría, el compromiso de verdad se pone en el *Boletín Oficial del Estado*. Por lo tanto, ya está. Y si hay que meter más trenes o trenes mejores, hay que comprar trenes, que es lo que hemos hecho, porque ustedes no compraron ni un solo tren en siete años, no hicieron ni una sola obra en esos siete años. Ustedes exigen mucho, pero no hacen nada cuando pueden hacerlo.

Ustedes quieren que mejoremos la A-7 y piden un tercer carril. O sea, ustedes han dicho ya qué es lo que hay que hacer. Pues, mire, nosotros lo que hemos hecho es adjudicar un estudio a los ingenieros que saben —ya está en el *BOE*— para que digan qué es mejor hacer, si un tercer carril o una ronda nueva. No lo sé, ojalá sea así. Puede que lo que se termine haciendo allí sea mucho mejor que lo que ustedes pretenden hacer o dicen que quieren hacer en esa ronda este.

Igual pasa con el tema de la A-7 y la AP-7. Sí, que hay que conectarlas mejor para ver qué mejoras tarifarias se pueden hacer. Le voy a recordar algo: para el viajero recurrente ya hay tarifas, ya hay descuentos de hasta el 50%. Es que, señor, es que hay que leerse las cosas y no venir aquí sin leerse nada. Porque para que uno proponga algo tiene que saber qué es lo que hay, y usted, señor Bendodo, parece que no lo sabe.

De todas formas, en el *Boletín Oficial del Estado* están las mejoras que se van a hacer. Compromiso de verdad, si uno quiere, acuerda y usted no ha querido acuerdo hoy. Compromiso cierto es el *Boletín Oficial del Estado*, que es lo que vamos a hacer. Como lo hemos hecho siempre porque le voy a recordar que todas las grandes infraestructuras, todas en Málaga, todas llevan sello del PSOE. Ni una sola suya, ni una sola del PP. Y si usted quiere exigir, exíjale a su Moreno Bonilla **(el señor Bendodo Benasayag: ¡Su Moreno Bonilla! ¡No es mío, vamos!)**, que habla mucho, promete mucho, pero no cumple nada. ¿Dónde está la ampliación de la red del metro al parque tecnológico? ¿Dónde está? Porque ni se la ve ni se la espera. ¿O al Rincón? ¿Dónde está? Porque ni se la ve ni se la espera. ¿O la autovía a Ronda? ¿Dónde está? Porque no la hace, porque no la estudia.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 32

Ustedes piden mucho, pero cuando pueden hacer no hacen nada. Porque ustedes lo único que hacen es ruido y confrontación. Ustedes no practican la política útil. Quizás será útil para usted, que puede salir así en los grandes medios, pero útil para la gente no es. Nosotros lo que sí vamos a hacer es ser útiles. ¿Dónde? Donde sirve, en el Boletín Oficial del Estado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra para defender su enmienda, por parte del Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: El proyecto del tren litoral de la Costa del Sol ha sido una constante en la agenda política de unos y otros, en la agenda política y social de la provincia de Málaga durante más de veinticinco años, muchos más. Y durante décadas hemos visto cómo hay estudios que se quedan postergados mientras seguimos sin una infraestructura que es básica para Málaga. Málaga crece, pero llega un momento en el que hay lugares como Mijas en los que se ha duplicado —bueno, en este caso triplicado— su población desde el año 1990, y es una de las poblaciones que sufre el colapso político. Mijas, el Rincón de la Victoria o los puntos negros que hay en la AP-7 pasado Marbella. Y el colapso político es del PP y del PSOE.

Hoy no doy crédito cuando escucho al representante del Grupo Socialista decirle —y esto será un titular para la prensa en Málaga— que va a haber tren. Pero, ojo, lo que no ha especificado es cuándo ni quién lo va a llevar. Y me sorprende que el representante del Grupo Popular le eche en cara al Grupo Socialista que no hace nada, cuando hay que recordar que ellos, con su mayoría absoluta, no hicieron nada. Hay que recordar que en el año 2018, el Partido Popular liderado por Mariano Rajoy, desatendió esa antigua promesa para los residentes de Málaga. Ese Partido Popular no dice nada.

Y es que la memoria parece ser corta para unos y para otros, porque también en 2018 le decía el Partido Popular al Partido Socialista que el ministro de entonces de Fomento poco o nada hizo por ese trazado para ese corredor ferroviario de la Costa del Sol. Y así estamos, con dimes y diretes, así llevamos más de veinticinco años. ¿Y quién lo sufre? Los malagueños y los turistas. Los malagueños con ese tráfico insostenible, que estamos hablando de tramos de casi dos y tres horas, con los problemas que conlleva de seguridad vial. Y los turistas, que también padecen este sistema calamitoso.

El representante del Grupo Popular, el señor Elías Bendodo, ha hablado de paciencia ejemplar diciéndoselo al Grupo Socialista, pero la paciencia ejemplar es la que están teniendo todos los malagueños y todos los españoles, con un Partido Popular que, con su mayoría absoluta —por ejemplo, en el caso de Andalucía— poco o nada hace por derribar las nefastas políticas que nos ha dejado el Partido Socialista. Y en este caso, permítanme que introduzca el tema sanitario, que es un caos y que lamento muchísimo la situación por la que están pasando miles de andaluces con ese sistema sanitario tan colapsado.

También ha hablado de por qué se bonifica en unos territorios y en otros no. Tiene razón, porque es cierto que se está luchando —y esa es una de las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario VOX— para que se bonifique el peaje en la AP-7, que es la más costosa de España. Y es cierto, porque no se bonifica la de Málaga, pero sí se bonifica la de Cataluña. Puede ser por esos pactos, pero poco tiene que decir el Partido Popular, porque ellos son los que, con su Aznar, ya llevaron a cabo concesiones y cesiones con el Pacto del Majestic. Hay que remontarse a 1996, año que el PP ganó sin mayoría absoluta y se tuvo que apoyar en los nacionalistas. Y así estamos, con las negociaciones entre unos y otros; las regiones que son leales con España —y es el caso, por ejemplo, de Málaga en Andalucía— siguen perdiendo en la calidad de infraestructuras y en servicios públicos.

Hay que desbloquear y hay que parar ya a este PP y al PSOE, que en las campañas siguen hablando de un tren litoral que no llega a Málaga. Y ya no solo a Málaga, es que eso también solucionaría el transporte, porque hablamos de llegar hasta Motril, en la provincia de Granada, o incluso hasta Algeciras. Desde luego, seguiremos trabajando por desenmascarar las mentiras de unos y otros, que cada vez agotan más a los españoles y a los malagueños.

La señora **PRESIDENTA**: Para continuar con el turno de posición, el Grupo Parlamentario Mixto. **(Pausa)**. No.

¿Grupo Parlamentario Bildu? **(Pausa)**. Tampoco.

¿Grupo Parlamentario Junts per Cat? **(Pausa)**.

¿Grupo Parlamentario Republicano? **(Pausa)**.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, el señor Alonso.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 33

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

La PNL del Grupo Popular se resume básicamente en echarle toda la culpa de los problemas de movilidad de la zona este de Málaga y los atascos que se forman en la hora punta al Gobierno del Estado. Y lo hace de una manera incompleta, sesgada, para usar los atascos que se sufren cada día muchas personas como arma de confrontación. Pero, sobre todo y lo más grave, es que el propio equipo de gobierno municipal no asume ninguna responsabilidad respecto de sus propias competencias, su propia gestión y sobre las actuaciones de mejora en las vías urbanas que son municipales, conectadas con la autovía Ronda de Circunvalación Este. Sabotaje.

Por otro lado, la PNL del Grupo Popular tampoco asume ni tiene en consideración dos cuestiones importantes en las que tiene responsabilidad directa. La primera es el crecimiento urbanístico provocado por planes especulativos que ya se han ejecutado en la zona este, que ha generado un efecto bola de nieve. No contentos con lo anterior, los planes urbanísticos previstos y aprobados recientemente en esa zona —como es el caso de El Lagarillo, Monte San Antón, Colinas del Limonar, o El Candado y La Araña— dan un salto también en construcción por encima de lo que podría ser, lo que va a colapsar aún más dos o tres veces la Ronda Este.

En segundo lugar, con sus políticas, el Partido Popular ha expulsado y está expulsando a miles de personas residentes de la ciudad, que trabajan en la ciudad y viven en urbanizaciones dormitorio, como, por ejemplo, en el caso de Rincón de la Victoria. La Ronda Este es un calvario cierto, un calvario diario en hora punta, pero igual ocurre en otros accesos, como el parque tecnológico o, cada vez más, en las entradas de la costa occidental y Guadalhorce. A pesar de ello, siguen progresando proyectos antes mencionados como la zona norte en el extremo oeste, y se prevén nuevas macroubanizaciones en Campanillas y más ampliaciones en la zona de la Plaza Mayor.

Dicho eso, nosotros lo que creemos que toca es una acción combinada de todas las Administraciones: elaborar planes de movilidad, como he dicho en la anterior proposición no de ley; frenar los desarrollos urbanísticos y comerciales sin alternativa de transporte público, y mejorar la movilidad y accesibilidad implementando actuaciones para fomentar alternativas de transporte público o colectivo eficaces en el área metropolitana de Málaga, en coordinación con todas las Administraciones competentes, y no saboteándose entre sí.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: El portavoz del Partido Popular nos puede indicar si acepta o no la enmienda.

El señor **BENDODO BENASAYAG**: No.

La señora **PRESIDENTA**: Se votará en sus términos.

### — RELATIVA A LA AMPLIACIÓN DE LA AUTOVÍA A-52 ENTRE VIGO Y O PORRIÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001728).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la proposición número 5. Proposición no de ley relativa a la ampliación de la autovía A-52 entre Vigo y O Porriño. Del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor Rego por un tiempo de seis minutos.

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

Esta proposición non de lei ten un obxectivo moi claro e é deixar sen efecto un proxecto do goberno de ampliación da A-52 entre o Porriño e Vigo, que terá un custo moi elevado, non só en termos económicos, senón tamén de impacto en toda a zona, no concello do Porriño, de Mos e de Vigo.

E por que queremos deixar sen efecto ese proxecto? Pois porque entendemos —e creo que é fácil constatar— que hai alternativas mellores, moito máis fáciles, máis rápidas e máis baratas para resolver a mobilidade de maneira adecuada entre o Porriño e Vigo. E é verdade que hai que resolvela porque reparemos que hoxe a maior parte desa mobilidade por estrada entre o Porriño e Vigo prodúcese pola A-55. A A-55 é probablemente a autovía máis perigosa do Estado español, unha autovía cun trazado sinuoso, cunha pendente moi elevada, arrodeada de casas, até o extremo de que se producen frecuentes accidentes, incidentes e incluso falecementos, de forma que, contra o que pode resultar bastante chocante, esta autovía ten tramos limitados a 60 quilómetros por hora, precisamente pola súa perigosidade e nin iso resolve eficazmente este problema.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 34

Pero vexamos que, paralela á A-55 vai a AP-9 e a diferenza de tráfico é de 1 a 10. Ao redor de 60 000 vehículos para a A-55 e ao redor de 6000 vehículos pola AP-9. E cal é a razón desta diferenza? A A-55 é unha autovía gratuíta e a AP-9 é unha estrada de pagamento cunhas tarifas —como sabemos— moi elevadas que hoxe, ademais nese tramo teñen importantes bonificacións grazas ao esforzo do BNG, pero que nós queremos que sexa gratuíta.

Por iso formulamos unha proposta que é moi clara en vez de gastar centos de millóns de euros nunha infraestrutura que vai afectar a distintos núcleos de poboación do concello do Porriño, do concello de Mos e do concello de Vigo; que vai ter un custo elevado porque ademais implica un túnel de varios quilómetros, un viaduto polo medio das vivendas, o que queremos é que se retire este proxecto e se libere de peaxe a AP-9 —insisto— paralela, por tanto, que faría desnecesaria a construción desa A-52, desa prolongación da A-52, e que se melloren os accesos e as conexións da A-52 e da A-55 coa AP-9 e ao mesmo tempo tamén que se aproveiten parte deses recursos, porque tampouco serían necesarios todos, para mellorar a seguranza viaria na A-55.

Esta é, en síntese, a nosa proposición non de lei. Como digo, creo que é moi clara e concorda ademais creo que co sentir maioritario da poboación destes 3 concellos que ademais se ven manifestando en contra deste proxecto. Non ten sentido duplicar unha infraestrutura, como digo con impacto territorial, social e ambiental moi forte en parroquias como Sanguñeda, Petelos e Tameiga de Mos, en Bembrive, en Vigo, en todo o municipio do Porriño, cando se pode optar por unha solución máis barata. E do punto de vista da mobilidade moitísimo máis sustentábel e eficaz que liberar de peaxe ese tramo da AP-9 entre Vigo e o Porriño e executar unha conexión en boas condicións directa entre a A-52 e a AP-9. Ao mesmo tempo tamén mellorará a A-55.

Por tanto, pedimos que sexa apoiada esta proposición non de lei que, como digo, combina aforro de recursos públicos con criterios de sustentabilidade e cunha mellora da mobilidade importante nesa zona e —tamén hai que dicilo— coa tranquilidade de todos os veciños e veciñas das parroquias afectadas.

Moitísimo obrigado.

*Gracias, presidenta.*

*Esta proposición no de ley tiene un objetivo claro y es dejar sin efecto un proyecto del Gobierno de la ampliación de la A-52 entre O Porriño y Vigo, que tiene un coste elevado no solamente en términos económicos, sino también de impacto en toda la zona: el Concello de O Porriño, de Mos y de Vigo.*

*¿Por qué queremos dejar sin efecto este proyecto? Pues porque creemos —y creo que es fácil de entender— que hay alternativas mejores, mucho más fáciles, más rápidas y más baratas para poder resolver la movilidad de manera adecuada entre O Porriño y Vigo. Es cierto que hay que resolverlo porque hoy la mayor parte de esta movilidad se hace por la autopista entre O Porriño y Vigo a través de la A-55, que es la autopista más peligrosa del Estado español, con un trazado con curvas, una pendiente muy elevada, rodeada de casas, donde se producen accidentes, incidentes frecuentes y también fallecimientos.*

*Tenemos una autovía limitada a 60 kilómetros por hora. ¿Esta es la manera de resolver el problema? Paralela a la A-55 va la AP-9 y la diferencia de tráfico es de 1 a 10, 60 000 vehículos por la A-55 y solamente 6000 por la AP-9. ¿Por qué motivo? Pues porque la A-55 es gratis y la AP-9 es una autopista de pago con unas tarifas muy altas, que, por supuesto, se han modificado mucho gracias a nuestro esfuerzo, pero nosotros queremos que sea gratuíta.*

*Por eso formulamos una propuesta que es muy clara: en vez de gastarnos cientos de millones de euros en una infraestructura que va a afectar a distintos núcleos de población en el Concello de O Porriño, de Mos y de Vigo, que tiene un coste elevado porque además implica un túnel de varios kilómetros y un viaducto en medio de las viviendas, queremos que se retire este proyecto y que la AP-9 no tenga peaje porque transcurre paralelamente y entonces haría innecesario que se haga esta modificación en la A-52. Y que se liberen los accesos y las conexiones de la A-52 y de la A-55 con la AP-9 y así se liberarían parte de los recursos para mejorar la seguridad vial en la A-55.*

*En síntesis, esta es nuestra proposición no de ley, que creo que es muy clara y que concuerda además con lo que siente la mayoría de la población de estos tres concejos, que han estado manifestándose en contra de este proyecto. No tiene sentido duplicar una infraestructura con un impacto territorial, social y ambiental muy fuerte, que es el de Sanguñeda, Petelos y Tameiga, y tampoco en el Concello de O Porriño, porque se puede optar por una solución mucho mejor y más sostenible desde el punto de vista de movilidad. Y es solamente liberar el peaje de la AP-9 entre O Porriño y Vigo y hacer una conexión en buenas condiciones entre la A-52, la A-55 y la AP-9.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 35

*Así que pedimos que se apoye esta proposición no de ley que combina el ahorro de recursos públicos con los criterios de sostenibilidad, una mejora de la movilidad importante en esa zona y, por supuesto, la tranquilidad de todos los vecinos y vecinas de las parroquias afectadas.*

*Muchísimas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

A continuación, intervienen por un turno de cuatro minutos los portavoces que han presentado enmiendas.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Gómez Piña.

El señor **GÓMEZ PIÑA**: Gracias, presidenta.

Señorías, comparezco hoy para defender una enmienda fundamental para el futuro de Vigo y su área metropolitana: la construcción del túnel de conexión de la autovía A-52 entre O Porriño y Vigo. No hablamos únicamente de infraestructuras, hablamos de vidas, de desarrollo económico y de bienestar de miles de ciudadanos. La situación actual de la A-55 es grave y absolutamente insostenible. Dicha carretera, con 63 000 vehículos diarios, ostenta el trágico título de ser una de las más peligrosas del Estado, con casi 4 000 accidentes con heridos y 15 víctimas mortales en los últimos diecinueve años. Cada semana sigue sumando nuevas víctimas, alimentado así una estadística dolorosa que supera la siniestralidad conjunta de Orense y Lugo. ¿Hasta cuándo permitiremos estas trágicas actuaciones? La respuesta no puede esperar, debemos ejecutar el nuevo trazado de la A-52 con su túnel entre O Porriño y Vigo. Este proyecto, largamente reivindicado, no es un lujo, es una necesidad vital que lleva demasiado tiempo pendiente. El Ministerio de Transportes ya ha sometido a información pública el proyecto que dará continuidad a la A-52 conectando con la A-55 en Baruxáns, Bembrive, mejorando la conectividad, la circulación y la seguridad de nuestra área.

El Gobierno de Pedro Sánchez, junto con el liderazgo del alcalde de Vigo, Abel Caballero, ha dado un paso adelante, y el Ayuntamiento de Vigo ha respaldado este túnel aprobando en abril de 2025 una moción de apoyo. Se trata de un compromiso real y palpable con el progreso y la seguridad de la zona; algunos, como el BNG, sin embargo, proponen desechar este proyecto y volver a la liberalización de la AP-9. Esta alternativa es un sinsentido al obligar a los conductores a dar un rodeo de veinte kilómetros mientras que con el túnel será de apenas seis, reduciendo además el tiempo de viaje de dieciocho a cuatro minutos. Es una propuesta inviable y peligrosa, que solo aumentará el riesgo de accidentes, por lo que aumentar el kilometraje y la complejidad del trayecto no mejorará la seguridad vial. Aquí conviene recordar varios hechos, por ejemplo, que fue el Gobierno del señor Aznar el que amplió la concesión de la AP-9 hasta el año 2048 y ni un solo euro de liberación de la AP-9 fue hecho por el Partido Popular, en cambio, todas las liberaciones que se han producido en la AP-9, todas, se han realizado bajo Gobiernos socialistas. En el caso del PP, su oposición a este proyecto responde a un regate localista y a su táctica de anteponer intereses propios a los generales, pero en el suyo, señor Rego, no lo entiendo, y se lo dice a alguien que conoce la realidad de primera mano. Soy vecino de A Cañiza y trabajo en Vigo, y sé por experiencia lo que supone esta carretera y sus peligros.

No debemos olvidar el impacto económico y social de esta nueva autovía. El túnel de la A-52 salvará vidas, mejorará la conectividad y permitirá un desarrollo económico clave para toda el área. Se facilitarán los desplazamientos diarios, el acceso al empleo, se reforzarán los lazos comerciales y se incrementará la competitividad empresarial. El ministerio estima una inversión de casi 390 millones de euros para esta alternativa segura a la actual A-55, y quienes critican el proyecto por supuestas aficiones sociales, medioambientales o económicas, deben saber que ha sido diseñado con el máximo rigor técnico y todas las alegaciones están siendo analizadas para minimizar impactos negativos. No hablamos de destruir, sino de crear una infraestructura moderna, segura y sostenible que traerá progreso y bienestar. El PP y el BNG suscitan el miedo con argumentos infundados, pero la extraordinaria calidad técnica del proyecto y su capacidad de mejora lo avalan. El señor Feijóo, siendo presidente de la Xunta de Galicia, pidió a la exministra Raquel Sánchez que se ahorraría el coste de la autovía; es la primera vez que un presidente autonómico dice no a Vigo y a su desarrollo.

Señorías, no podemos seguir ignorando esta trágica realidad. La construcción del túnel de la A-52 es una inversión en seguridad, en desarrollo y en futuro. Les insto a apoyar esta enmienda, a apoyar este proyecto, a apoyar a los ciudadanos de Vigo y de su área metropolitana y a apoyar el progreso de Galicia.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 36

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra para defender su enmienda la señora Garrido.

La señora **GARRIDO VALENZUELA**: Gracias, presidenta.

«Está absoluta e irreversiblemente en marcha», así se pronunció el alcalde de Vigo en diciembre de 2024, cuando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible informó en su web que sometía a información pública tanto el documento técnico como el estudio de impacto ambiental del proyecto de trazado del futuro tramo de la autovía A-52 para conectar O Porriño y Vigo, en la provincia de Pontevedra, que tenía como objetivo definir una variante de trazado para dar continuidad a la A-52 desde Porriño hasta Vigo. Hizo estas declaraciones a pesar de que una de las parroquias de Vigo, Bembrive, resultaba seriamente afectada por ese trazado. Este anuncio generó una importante preocupación en los ayuntamientos afectados, que son Porriño, Mos y Vigo.

No hay duda acerca de la necesidad de mejorar la seguridad de la actual A-55, pero desde el Grupo Parlamentario Popular consideramos que la alternativa propuesta por el ministerio presenta un impacto territorial y social demasiado elevado. En concreto, afecta de manera significativa, como decía, a parroquias como Bembrive, Vigo y al Ayuntamiento de Mos, en este último caso, con un plan general de ordenación municipal que ya estaba adaptado al trazado definido por el propio ministerio en 2015. En todos los casos altera el territorio porque no es resultado de un análisis en profundidad ni de una consulta previa a todas las Administraciones locales implicadas y porque el Gobierno de Pedro Sánchez solo ha considerado la opinión del Ayuntamiento de Vigo, a pesar de que en el ayuntamiento no se tiene en cuenta esa parroquia, esa pedanía, Bembrive, que pertenece al mismo, lo que compromete, a nuestro juicio, la viabilidad social y ambiental del proyecto.

La propuesta actual se llevaría por delante de forma directa más de cincuenta viviendas y dejaría una importante afección a más de cuatrocientos inmuebles. Además, el impacto afecta también a suelo urbanizable e industrial e incluye el corte de vías estructurantes, múltiples afecciones a viaductos y cursos de agua, por lo que es imprescindible revisar ese trazado para minimizar los daños del territorio. Ante esto, se han producido muchas reacciones, desde entidades locales a asociaciones vecinales y Xunta de Galicia. El Pleno del Parlamento de Galicia aprobó el 29 de enero una proposición no de ley en este sentido, y también aquí, en el Congreso, formulamos continuas preguntas con respuesta escrita, respuestas que, tal y como nos tiene acostumbrados este Gobierno, no han sido satisfactorias en absoluto.

La demanda de un nuevo trazado para la A-52 no significa que cejemos en exigir al Gobierno de España la transferencia a Galicia de la titularidad de la AP-9 en los mismos términos previstos en la proposición de ley orgánica aprobada por unanimidad en el Parlamento de Galicia. También demandamos el inicio con carácter inmediato de las negociaciones con la concesionaria de la autopista AP-9 para que a la mayor brevedad se libere el peaje del tramo Vigo-Porriño para abordar de manera urgente la seguridad de la autovía A-55 por ser la solución más rápida e inmediata debido a la siniestralidad de esta vía. Hasta ahí coincidimos con la propuesta del BNG a esta PNL, a la que hemos presentado una enmienda que básicamente supone no renunciar a que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible formule con carácter urgente nuevas alternativas al trazado propuesto de la autovía de las Rías Baixas A-52 con la finalidad de buscar una solución definitiva y a largo plazo. Nuestro planteamiento es el mismo que el de la iniciativa aprobada por unanimidad en el Parlamento de Galicia, a la que antes me he referido, y en caso de no aceptarla, le solicitaremos al proponente que permita la votación por puntos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con el turno de fijación de posición.

Si nadie dice lo contrario, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario SUMAR la señora Martínez Barbero por dos minutos y medio.

La señora **MARTÍNEZ BARBERO**: Muchas gracias, presidenta.

Moitas gracias, presidenta.

Dende o grupo parlamentario plurinacional Sumar e movemento Sumar Galicia posicionámonos en contra deste proxecto de ampliación da A-52. Xa o fixemos con unha PNL rexistrada fai un mes neste sentido, e por dúas razóns. En primeiro lugar, porque este proxecto xerou un forte rexeitamento para a veciñanza de Bembrive, unha parroquia da propia cidade, que se vería gravemente afectada por esta infraestrutura e un rexeitamento que ten en fronte a plataforma de Bembrive en pé. A proposta contempla a construción dunha nova estrada, como xa explicou o portavoz do BNG, que dividiría en dous Bembrive,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 37

ademais de un túnel que ameaza os acuíferos subterráneos da zona. A comunidade local mostrou a súa oposición frontal á obra porque supoñerá un dano irreparable á súa contorna, á súa calidade de vida. Ademais, o problema central radica na falta de alternativas consideradas no propio proxecto.

Porén, existen solucións máis sostibles e acordes co século XXI que non implican impacto social e ambiental que tería esta vía. Entre as propostas atópanse a mellora do trazado da A-55 para reducir o seu perigo, a gratuidade do tramo correspondente da AP-9 como vía alternativa da entrada á cidade de Porriño e o fomento dun verdadeiro transporte colectivo para Vigo e a súa contorna.

A nosa oposición ao proxecto fundaméntase tamén nos elevados datos que reflicten a preocupante dependencia do vehículo privado en Vigo. En 2023 a cidade alcanzou o seu máximo histórico de automóbiles por habitante con máis de 200 000 vehículos. 150 000 son turismos e 41 000 motos. Esta cifra converte a Vigo na urbe con maior número de coches por habitante do Estado. Unha tendencia que reforza a necesidade de apostar por políticas de mobilidade sostible e non por máis estradas que perpetúan o modelo do transporte individual.

A construción dunha nova estrada no século XXI choca coas estratexias de sustentabilidade, redución de emisións de carbono que promoven as administracións públicas e o propio goberno do Estado e os organismos internacionais. Miren, no século XXI non podemos seguir apostando por máis asfalto estradas cando existen medios máis eficientes, sostibles e aceptados ademais pola cidadanía, a mellora, repito do trazado da A-55 o uso gratuito da AP-9 e sobre todo, o impulso do transporte público.

Solucións viables que non reducirían só o perigo e o tráfico na estrada de Vigo, senón que tamén respectaría na contorna, o benestar da veciñanza de Bembrive, a verdadeira modernización. Señorías, non pasa pola construción de máis estradas, senón por un cambio de concepción da mobilidade urbana que garanta a sustentabilidade e a cohesión social. Pasa —e aquí apelo directamente ao señor alcalde de Vigo, Abel Caballero— polo transporte metropolitano.

Moitas grazas.

*Ya lo hicimos con una PNL de hace un mes en este sentido y por varias razones. En primer lugar, porque este proyecto se vería gravemente afectada por esta infraestructura la parroquia de Bembrive, un rechazo a la plataforma en pé. Esto contempla la construcción de una nueva carretera que dividiría en dos Bembrive, además de un túnel que amenaza los acuíferos subterráneos de la zona. La comunidad local ha mostrado su oposición frontal a la obra porque supondrá un daño irreparable a su calidad de vida. Además, el problema central radica en la falta de alternativas consideradas en el propio proyecto. Existen soluciones que no implican un impacto social y ambiental que tendría esta vía. Entre las propuestas están la mejora del trazado de la A-55 para reducir su peligro, la gratuidad del tramo correspondiente a la AP-9 y el fomento de un verdadero transporte colectivo para Vigo y sus alrededores.*

*Nuestra oposición al proyecto se fundamenta en los elevados datos que reflejan... La propiedad del vehículo privado en Vigo alcanzó su máximo histórico de vehículos privados por habitante, ciento cincuenta mil son turismos y cuarenta y un mil motos, esto hace que Vigo sea la ciudad con más número de vehículos privados por habitante, esto hace que tengamos que fomentar la movilidad sostenible. La construcción de una nueva carretera en el siglo XXI choca con las estrategias de sostenibilidad de reducción de emisiones de carbono que promueven las Administraciones públicas y los organismos internacionales. En el siglo XXI, podemos seguir apostando por más asfalto, estradas y carreteras, y la mejoría del trazado de la A-55, el uso gratuito de la AP-9 y sobre todo del transporte público son soluciones viables que reducirían el peligro y también respetarían a los vecinos con una verdadera modernización. Esto no pasa por construir más carreteras, sino por cambiar de concepción en la movilidad urbana que garantiza la sostenibilidad social. Y aquí apelo al alcalde de Vigo porque esto pasa por un mejor transporte metropolitano.*

*Muchas gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

El Bloque Nacionalista Gallego trae una iniciativa relativa a la ampliación de la autovía A-52 entre Vigo y O Porriño, y en su exposición de motivos ha hablado de la peligrosidad y del tráfico, pero me sorprende escuchar en esta comisión posiciones enfrentadas en función de distintos criterios porque, en un momento en el que se debe garantizar la unidad por todo el territorio nacional, se habla de no invertir en infraestructuras. Es cierto que lo que se busca es sustituir este tramo de la A-55, conocido por su alta siniestralidad, pero también que aquellos que alegan criterios medioambientales a veces parecen olvidar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 38

que antes de ejecutar cualquier proyecto ya se ha tenido que obtener esa declaración favorable de impacto ambiental, y de lo estamos hablando es de mejorar la conectividad y la seguridad en el sur de Galicia. Entre esas posiciones enfrentadas, he escuchado a la representante de SUMAR criticar una vez más el coche y que en el siglo XXI haya más asfalto y carreteras. Yo no sé cómo quieren que nos movamos los españoles, y más aquellos que están en territorios donde no tienen en la puerta de casa sus cercanías o su parada de autobús; no sé en qué realidad viven los representantes de SUMAR, a lo mejor tienen que ponerse las botas, ir a pisar terreno y ver cuál es la realidad del sur de Galicia, al igual que la de otros territorios españoles. También habla de impulsar el transporte público, lo que me lleva a la reflexión con la que empecé en esta comparecencia. ¿Qué transporte público? ¿El que te deja tirado en medio del campo? Porque parece que les gusta mucho el campo, pero el campo mejor el fin de semana, bien organizado y con la familia y no con un transporte deficitario, que es a lo que nos está llevando este Gobierno.

Miren, con ideología y ese fanatismo climático no se garantiza la calidad de vida y bienestar a los españoles, que para eso pagan impuestos, y se lo digo en esta comisión, en la de Transición Ecológica y en la de Industria, en todas, porque parece que quieren legislar de espaldas a la realidad y de espaldas al bienestar de los españoles.

Así pues, estaremos muy atentos, pero me sorprende escuchar las posiciones de unos y de otros, sobre todo cuando se ponen a criticar el coche y la necesidad de infraestructuras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, ¿nos puede comentar el autor de la iniciativa si acepta o no las enmiendas presentadas?

El señor **REGO CANDAMIL**: No, no aceptamos las enmiendas.

La señora **PRESIDENTA**: ¿Y la votación?

El señor **REGO CANDAMIL**: En sus términos.

### — SOBRE LA FINANCIACIÓN DE LAS CARRETERAS DEL ESTADO ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/001221).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la última proposición no de ley, en este caso la número 2, sobre la financiación de las carreteras del Estado español, del Grupo Parlamentario Republicano.

Tiene la palabra la señora Granollers.

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

En primer lugar, quiero agradecerle la buena disposición para cambiar el orden de esta PNL.

Abans de començar, permeteu-me una reflexió prèvia. Vivim en temps de sobreinformació, d'eslògans fàcils i de mitges veritats. El populisme i les *fake news* poden fer-nos creure que tot és gratis, que tot cau del cel. Però no és així, res és gratis i molt menys quan parlem de carreteres, les carreteres no són gratuïtes i el seu manteniment el paguem entre tots, tinguem cotxe o no tinguem cotxe. I encara que la ciutadania —és un missatge adreçat a la ciutadania—, encara que la ciutadania no en feu un ús directe, també s'hi contribueix, ho fas amb els teus impostos. I això no és just. No és just ni per a tu, el ciutadà que paga per una carretera sense utilitzar-la, ni pel conjunt de la ciutadania.

I aquest model, companys i companyes, s'ha de reformar. No podem continuar girant l'esquena a una realitat que a la resta d'Europa ja fa anys que s'ha afrontat amb valentia i responsabilitat. Som un país amb una de les xarxes viàries més extenses d'Europa. Més de 166 000 quilòmetres de les carreteres, de les quals 26 500 són responsabilitat directa de l'Estat. I aquesta infraestructura ha estat clau per al desenvolupament econòmic i per garantir la mobilitat de les persones i les mercaderies. Però avui, tal com està plantejat el seu finançament i la seva gestió, aquesta xarxa representa una càrrega que recau injustament sobre les espatlles de qui menys té. El sistema actual és fragmentat, opac, injust i, sobretot, és insostenible. Avui, el 90 % de la mobilitat interurbana es fa per carretera. Això té conseqüències molt greus: més emissions contaminants, més dependència de combustibles fòssils, més despesa pública. I tot això mentre no hi ha cap mecanisme que faci pagar més a qui més contamina o a qui més utilitza la infraestructura. És ras i curt: un sistema profundament injust, un sistema que castiga la ciutadania i premia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 39

els grans operadors de transport i els vehicles més contaminants. Un sistema on les rendes més baixes també paguen, però, a més a més, no decideixen.

El cas de l'AP-7 a Catalunya és paradigmàtic. Es van aixecar els peatges, sí, però després què? Col·lapse, inseguretat, contaminació... Cap planificació. Cap inversió en alternatives. Cap regulació de trànsit de mercaderies. El resultat és una via amb un caos diari, i això no pot ser. L'alliberament del peatge no pot ser sinònim d'abandonament. El que hauria de ser un pas cap a la gestió pública eficient ha esdevingut un problema estructural, i això cal revertir-ho. I què fa Europa mentrestant? A 15 països de la Unió Europea, els usuaris paguen per l'ús de la infraestructura, de forma justa i transparent. Qui més contamina més paga. Qui més utilitza més contribueix. I això és justícia social. I això sí que és justícia ambiental. Nosaltres, en canvi, mantenim un sistema incoherent, ineficient i regressiu. Un sistema que ni és modern, ni és sostenible, ni és europeu, i això no es pot continuar permetent.

Per això, des d'Esquerra Republicana diem prou. Cal un nou paradigma, un model de mobilitat que posi al centre les persones, la sostenibilitat i la cohesió territorial. I això només serà possible si prenem decisions valentes, amb responsabilitat i visió de país. Per això proposem avançar en l'aplicació de les directives europees en matèria de tarificació, crear un grup de treball estatal autonòmic que elabori propostes concretes, i impulsar acords de cogestió amb les comunitats autònomes que vulguin avançar cap a aquest model, iniciar els tràmits legals per desplegar una nova tarificació justa, sostenible i consensuada.

Ja fa anys que Europa ens marca el camí. El Llibre Blanc de la Comissió Europea del 2011 ja ho deia. La Directiva 2022/362 ho reforça amb claredat. La pregunta és fins quan continuarem mirant cap a una altra banda? És hora de dir les coses pel seu nom. No podem mantenir un model caduc que agreuja les desigualtats, ignora les recomanacions europees i castiga la majoria social. Per tant, nosaltres ho tenim clar: qui contamina ha de pagar. Qui més fa servir la xarxa ha de contribuir més al seu manteniment. Aquesta és la veritable responsabilitat fiscal i aquesta, per a nosaltres, és la veritable justícia social. Perquè davant d'aquests dubtes, l'equitat territorial entre territori i entre usuaris és que tothom ha de pagar per l'ús que fa de la infraestructura. I així acabaríem amb les discriminacions actuals, eliminar el reencaminament i optimitzar l'ús de les vies més segures i preparades. Aquest hauria de ser el nostre objectiu. Per tot això, us demano el vot favorable a aquesta PNL que presentem avui.

Gràcies.

*Antes de empezar, permítanme una reflexión. Vivimos en una época de sobreinformación, de eslóganes fáciles y de medias verdades. El populismo, las fake news, nos pueden hacer creer que todo es gratis, que todo cae del cielo, pero no es así, nada es gratis, y mucho menos cuando hablamos de carreteras. Las carreteras no son gratuitas y su mantenimiento lo pagamos entre todos, tanto si tenemos coche como si no tenemos coche, y aunque la ciudadanía, y esto es un mensaje lanzado, enviado, a la ciudadanía, no haga un uso directo, también contribuye, y lo hace con los impuestos, y esto no es justo ni para ti, el ciudadano que paga por la carretera sin utilizarla, ni para el conjunto de la ciudadanía.*

*Este modelo, compañeras y compañeros, hay que reformarlo. No podemos seguir dando la espalda a una realidad que en el resto de Europa, pues ya se ha afrontado desde hace tiempo con valentía y responsabilidad. Somos un país con una de las redes viarias más extensas de Europa, más de 166 000 kilómetros de carreteras, de los cuales 26 500 son responsabilidad directa del Estado, y esta infraestructura ha sido clave para el desarrollo económico y para garantizar la movilidad de las personas y las mercancías. Pero hoy, tal como está planteada su financiación y su gestión, esta red representa una carga que recae injustamente sobre las espaldas de quien menos tiene.*

*El sistema actual es opaco, es injusto y, sobre todo, es insostenible. Hoy, el 90% de la movilidad interurbana se hace por carretera, y esto tiene consecuencias muy graves por emisiones contaminantes, dependencia de combustibles fósiles, más gasto público; a pesar de esto, pues no hay ningún mecanismo que haga pagar más a quien más contamina o a quien más utiliza la infraestructura. Dicho claramente, es un sistema profundamente injusto, un sistema que castiga a los ciudadanos y premia a los grandes operadores de transporte y a los vehículos más contaminantes; un sistema en el que las rentas más bajas también pagan, pero, además, no deciden. El caso de la AP-7, en Cataluña, es paradigmático ¿Se quitaron los peajes? Sí, pero ¿después qué? Pues, colapsos, inseguridad, contaminación, sin planificación ni inversión ni regulación de mercancías. Por tanto, resultado: una vía con caos diario, y esto no puede ser. La liberación del peaje no puede ser un problema. Lo que tendría que ser un paso a una gestión pública eficiente se ha convertido en un problema estructural que hay que cambiar. ¿Y qué hace Europa*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 40

*mientras tanto? En quince países de la Unión Europea los usuarios pagan por el uso de la infraestructura de forma justa y transparente; quien más contamina más paga y quien más utiliza más contribuye, y esto es justicia social y esto es justicia ambiental. Nosotros, en cambio, mantenemos un sistema incoherente, ineficiente y regresivo, un sistema que ni es moderno ni es sostenible ni es europeo, y esto no se puede permitir más. Por eso, desde Esquerra Republicana decimos que es necesario un nuevo paradigma, un modelo de movilidad que ponga en el centro las personas, la sostenibilidad y la cohesión territorial, y esto solo será posible si tomamos decisiones valientes, con responsabilidad y visión de país. Por eso, proponemos avanzar a nivel europeo en materias de tarificación, crear un grupo estatal que elabore propuestas concretas y elaborar proyectos de cogestión en las comunidades autónomas que quieran avanzar en este modelo e iniciar también trámites para tener una tarificación justa y consensuada y sostenible.*

*Hace años que Europa marca el camino; el libro blanco, por ejemplo, de la Unión Europea del 2011 ya lo decía, y la Directiva 2022/262 hablaba de este tema. La pregunta es ¿Hasta cuándo vamos a seguir mirando hacia otro lado? Ha llegado el momento de llamar a las cosas por su nombre. No podemos seguir con un modelo caduco que ignora las recomendaciones europeas y castiga a la mayoría social. Por lo tanto, lo tenemos claro: quien contamina debe pagar, quien más utiliza la red debe contribuir más a su mantenimiento. Esta es la auténtica responsabilidad fiscal y esta para nosotros es la verdadera justicia social porque, ante estas dudas, la equidad territorial entre territorios y entre usuarios es que todo el mundo tiene que pagar por el uso que hace de la infraestructura y así terminaríamos con las discriminaciones actuales, eliminar los problemas y optimizar pues las vías que tienen más uso. Este sería el plan y el objetivo. Por eso les pido el voto favorable a esta PNL que presentamos hoy.*

*Gracias.*

La señora **PRESIDENTA**: Para el turno de defensa de las enmiendas, tiene la palabra por un tiempo de cuatro minutos la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora López Zamora.

La señora **LÓPEZ ZÁMORA**: Muchas gracias, presidenta. **(Se escucha una sevillana desde un teléfono móvil.—Risas)**. Veo que tenemos la feria de Sevilla también aquí, en la Comisión de Transportes, o sea que, nada, feliz feria a los sevillanos y sevillanas.

Agradezco a su señoría de Esquerra que haya traído esta iniciativa porque nos permite abordar uno de los grandes bulos que tiene montado el Partido Popular. Entrando ya en la iniciativa, en lo que se refiere al primer punto, hay que indicar que, como no puede ser de otra manera, España ya cumple las directivas europeas sobre tarificación de infraestructuras, cuya última modificación a través de la Directiva 2022/362 ha sido recientemente traspuesta al ordenamiento jurídico nacional. Deben tener claro que si algo defendemos desde el Grupo Parlamentario Socialista es el diálogo compartido, coordinado y también el reparto competencial y, sobre todo, la lealtad institucional, aunque desde la derecha se carezca de ella. Por tanto, hemos presentado una enmienda en esta línea y estamos trabajando para llegar a un acuerdo para que pueda existir ese diálogo entre las Administraciones competentes que así lo soliciten y abrir, como he dicho, un diálogo para cubrir las necesidades que puedan existir y, desde luego, conocer más de cerca las diferentes realidades.

Lo digo claramente: el Gobierno de España no contempla la implantación de un sistema de financiación en la red de carreteras del Estado, pero sí está dispuesto a escuchar, y lo vuelvo a repetir porque creo que tiene que quedar muy claro, ya que es uno de los mantras que utiliza el Partido Popular como otro de sus enredos para desestabilizar, confundir a la ciudadanía y atacar al Gobierno. La realidad es que el Partido Popular, con Íñigo de la Serna, fue el que solicitó un estudio urgente para ver cuánto podía cobrar por el uso de autovías a turismos y camiones; repito, la realidad y la verdad. El Partido Popular tenía un plan para cobrar peajes en carreteras, el mismo que ahora critica este plan. ¡Qué sorpresa! El plan de peajes ha sido planteado por el PP en al menos dos ocasiones que conocemos. El primero, en el año 2012, cuando Ana Pastor, entonces ministra, llegó a defenderlo en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno y, en segundo lugar, de nuevo en 2018, para lo que se encargó el informe interno que ya he comentado antes, fechado el 22 de febrero de 2018, tres meses antes de que la moción de censura tumbara aquel Ejecutivo. Sigo contándoles realidades y verdades. Desde 2018, cuatro de cada diez kilómetros de autopistas del Estado han pasado a ser gratuitas, habiéndose liberado 1029 kilómetros de los 2530 existentes, acabando así con la tendencia de las prórrogas sistemáticas que ustedes, señorías del Partido Popular, tenían establecidas y que ya sabemos a quién beneficiaban, desde luego, no fue a la clase media y trabajadora. Además, no solo se ha descartado, sino que el Gobierno está aplicando

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 41

bonificaciones a vehículos ligeros y pesados en determinados tramos de autopistas, como la AP-9, la AP-66 y AP-68, para mejorar su funcionalidad y compensar a los usuarios recurrentes.

Más datos: desde 2018, los usuarios de la AP-9 se han ahorrado más de 330 millones de euros; los de la AP-66, 46 millones de euros y los de la AP-68, 92 millones de euros. Por tanto, señorías dato mata relato. Ahora, en su intervención, vendrán a contarnos la panacea de su gestión y a decir que nosotros somos unos ogros y el diablo, pero la realidad nos avala con datos, mientras que ustedes siguen anclados en la mentira, el bulo y la desinformación.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos al turno de fijación de posiciones. ¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. No.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Rentería por dos minutos y medio.

La señora **RENTERÍA LASANTA**: En esta proposición no de ley presentada por ERC se insta al Gobierno a avanzar en el cumplimiento de las directivas europeas sobre tarificación por el uso de infraestructuras viarias que establecen principios para garantizar una financiación justa y sostenible de las carreteras, en particular la Directiva 1999/62 y su modificación con la Directiva 2022/362, que regulan los peajes y las tasas aplicables a los vehículos que circulan por la red viaria europea. Algunos aspectos clave de estas directivas son el establecimiento de un mercado interior del transporte por carretera en igualdad de condiciones, aplicar los principios de quien contamina paga y usuario pagador, contribuir a la financiación de infraestructuras viarias, combatir la congestión y las repercusiones negativas en la salud y el medio ambiente debido a la contaminación del aire y del ruido, impulsar la descarbonización, modulación de los peajes en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>, fomento del uso de vehículos más ecológicos, reduciendo las emisiones contaminantes, aplicación de tarifas basadas en la distancia y en el tiempo del uso de las infraestructuras.

En España, el Gobierno ha traspuesto esta normativa mediante un real decreto, sin embargo, se ha descartado la implantación de nuevos peajes en la red de carreteras del Estado, lo que supone que la financiación recaiga en todos los ciudadanos y ciudadanas hagan uso o no de las vías. En Euskadi, la aplicación de las directivas europeas sobre planificación de infraestructuras viarias ha seguido un proceso de adaptación progresiva. Algunas medidas que se han implantado son el traspaso de competencias —el Gobierno vasco ha recibido las competencias en materia de transporte por carretera delegando la gestión en las diputaciones forales de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya—, la implantación de pago por uso de transporte pesado de forma progresiva desde enero de 2023 y el mantenimiento del pago de peajes o el fomento del uso de los vehículos más ecológicos implementando incentivos para el uso de vehículos más limpios y eficientes, alineándose con los objetivos de descarbonización en el transporte y reducción de emisiones.

Estamos de acuerdo con el punto 1 de la PNL, pues creemos que hay que avanzar en el cumplimiento de las directivas europeas y, sobre todo, con el principio de quien contamina paga y quien usa paga porque no tiene por qué sufragar los gastos el ciudadano que no hace uso de las carreteras, y en el caso de las grandes prestaciones no debería valer el café para todos. En cuanto al debate de la gestión de nuestras vías que se indica en el punto 3, ya lo hemos hecho, ya que las vías son de nuestra competencia, por lo que establecer acuerdos de gestión del conjunto de las vías sería dar un paso atrás en nuestras competencias. Por tanto, aunque estamos de acuerdo con el resto de los puntos de la proposición no de ley, no podemos aceptarla debido a que no aceptamos el punto 3 de la misma.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Junts per Catalunya, el señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, senyora presidenta.

Efectivament, volem fer una intervenció a favor d'aquesta iniciativa. Nosaltres sempre hem defensat el concepte del pagament per ús sempre. Un concepte que és europeu, que està arrelat als principis europeus, que ens l'hem sentit com a nostre i que sorprèn, com encara ara, al segle XXI, les dues grans forces polítiques espanyoles rivalitzen a veure qui es distancia més, qui es llança aquesta patata calenta, com si fos algun tema perjudicial per a la gent, al revés. I a més a més, perquè jo personalment i altres companys de Junts per Catalunya tenim l'honor d'haver sigut, o d'haver participat, que el primer Govern

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 42

de l'Estat espanyol que va fer una proposta formal, rigorosa, científica, tècnica, d'implementació del pagament per ús de l'eurovinyeta, en aquell moment en parlàvem en aquests termes. I no només per tot això. L'Estat ho hauria de considerar, repeteixo, com una obligació pròpia, perquè és un model europeu, no només per això, sinó perquè, com molt bé s'ha dit, si ens passegem per les carreteres de la xarxa de l'Estat, el nivell de manteniment d'aquestes carreteres és tan deficient. A les comarques de Lleida, la companya Inés Granollers i jo som perfectament testimonis que passes del límit provincial de Barcelona, entres a les terres de Lleida i el cotxe comença a votar d'una forma absolutament desaforada. Per tant, també i per tenir un manteniment adequat, efectivament, també per finançar una xarxa de carreteres amb un manteniment adequat, cosa que avui no passa.

És evident que aquí es juga amb les pors i les temences d'alguns sectors, com per exemple el sector del transport, ja fa molt temps que se sap això. Nosaltres, en el cas que jo vaig participar en el Govern de la Generalitat de Catalunya, vam crear una taula de diàleg amb tots els actors, amb les entitats ecologistes, amb el transport, amb les administracions, amb els sindicats, amb les cambres de comerç, amb les patronals. I dialogant, hi ha fórmules perquè aquells sectors que veuen amb temença la implementació d'aquest tipus de mecanisme es pugui implementar una fórmula, a través de mecanismes que són perfectament coneguts, que no perjudiquen de forma directa l'activitat econòmica de determinats sectors. És perfectament viable.

Només li faria una esmena a la companya Inés Granollers: no resoldrem amb l'eurovinyeta, amb el pagament per ús, la congestió de les vies d'alta capacitat. Només el resoldrem amb el desenvolupament del ferrocarril, i el ferrocarril de mercaderies, que estem també, igual que amb el pagament per ús, a la cua d'Europa en aquests temes. I també només faria una petita esmena a la portaveu socialista. Precisament es parla d'implementar peatges per generar confusió i per generar rebuig. No estem parlant d'un peatge, un peatge no té res a veure amb això. Això és un pagament per ús. Això és el mateix pagament per ús que fa tothom quan va a un aeroport, quan va a un port o quan va a una estació d'alta velocitat. Per tant, no és un peatge, el peatge incorpora costos de construcció. No estem parlant d'això. I, per cert, en el model que nosaltres vam contribuir a desenvolupar en el seu moment, incorporava efectivament correccions ambientals per als vehicles que no emeten CO<sub>2</sub>.

Per tant, i veig que hem excedit amb el temps, nosaltres votarem a favor de la iniciativa, tant si es vota amb els seus termes com si s'arriba a algun acord amb algun altre Grup.

*Señora presidenta, efectivamente vamos a votar a favor de esta iniciativa. Nosotros siempre hemos definido el concepto de pago por uso, siempre, un concepto que es europeo, que está arraigado en los principios europeos, que lo hemos sentido como nuestro, y que sorprende cómo todavía hoy, en el siglo XXI, las dos grandes fuerzas políticas españolas rivalizan para ver quién se lanza más esta patata caliente, quién rivaliza más, como si fuera un tema perjudicial para la gente, todo lo contrario; además, yo personalmente y otros compañeros de Junts per Catalunya tenemos el honor de haber sido o haber participado en el hecho de que en el primer Gobierno del Estado español que hizo una propuesta formal, rigurosa, científica, técnica de implementación de la Eurovinieta, en ese momento ya hablábamos de estos términos, y no solo por todo esto, sino que el Estado debería considerarlo, repito, como una obligación propia porque es modelo europeo, pero no solo por ello, sino porque también, como se ha dicho, si nos paseamos por las carreteras de la red estatal, el nivel de mantenimiento es tan deficiente en las comarcas de Lleida. La compañera de Esquerra y yo somos perfectamente testigos, pasamos del límite provincial de Barcelona y se llega a Lleida y el coche empieza a botar como loco. Así pues, para tener mantenimiento y para financiar una red de carreteras con un mantenimiento adecuado necesitamos este proyecto, y ahora no sucede. Vemos claramente los miedos, los temores de algunos sectores como, por ejemplo, el transporte, ya lo sabemos.*

*Cuando nosotros participamos en el Gobierno de Cataluña, creamos una entidad de diálogo con los ecologistas, transporte, las organizaciones, sindicatos, cámaras de comercio, patronales, y dialogando hay fórmulas para los sectores que ven con temor la implementación de este tipo de mecanismos, para que se pueda poner en marcha una fórmula con mecanismos muy conocidos que no perjudican la actividad económica de transportes, es perfectamente fiable.*

*Haría una enmienda a la compañera, sin embargo; solo una. No vamos a resolver con el pago por uso con la Eurovinieta la congestión de las carreteras. Solo con el desarrollo del ferrocarril de mercancías y con el pago por uso estamos a la cola de Europa en este punto. Otra pequeña enmienda a la portavoz socialista. Precisamente se habla de implementar peajes para generar confusión y rechazo. No estamos*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 43

*hablando de peaje, esto no tiene nada que ver con un peaje, esto es un pago por uso, el mismo pago por uso que cuando vamos al aeropuerto o a una estación de alta velocidad. El peaje establece un sistema de construcción, no estamos hablando de esto; en el sistema que nosotros contribuimos a desarrollar había también correcciones ambientales para los vehículos que no emiten CO<sub>2</sub>, y, por consiguiente —lo siento, que me estoy excediendo en el tiempo—, vamos a votar a favor de la iniciativa, tanto si se vota en nuestros términos como si no.*

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, presidenta.

Necesitamos un pacto de Estado; igual que para este tema necesitamos un pacto de Estado para migración; necesitamos un pacto de Estado para vivienda. Es evidente que los vientos no soplan del lado correcto; los precedentes no auguran nada bueno, desgraciadamente. El Partido Popular, sin rumbo y al vaivén de El Ventorro, parece que no está por la labor. Esperemos que a partir del mes de julio la cosa cambie y entre a negociar cosas que son, como digo —e insisto—, cosas de Estado. Tenemos el ejemplo: ocho comunidades autónomas bloquearon financiaciones compartidas en 2023. Señorías del Partido Popular, ¿de verdad vamos a permitir que el territorialismo cortoplacista nos impida colaborar? Lo digo porque es hora de discutir ese modelo, que se adapta a la realidad de una España que es un Estado complejo.

Desde 2016 a 2019, como diputado en esta misma comisión, me harté de reclamar ese debate. Como acabamos de oír —lo acaba de decir la portavoz socialista— el propio ministerio, en ese caso liderado por el señor De la Serna, hizo un estudio porque era evidente que se necesitaba. Ahora nosotros tenemos que centrarnos en cuáles son las claves del debate, porque es un debate que no está resuelto. Sí, efectivamente, podemos pasar unos meses sobre la situación porque estamos dentro de la legalidad, pero hemos de reflexionar sobre qué significa un sistema de pago. Simplemente un sistema de pago como en Europa, sin miedo a llamar las cosas por su nombre, con las ayudas y las bonificaciones que sean necesarias para los recurrentes y los sectores que no tienen alternativa.

Como han dicho otros portavoces, también desde Junts, en países de Europa como Alemania, Austria, Suiza y Portugal, por ejemplo —países donde no gobierna la izquierda—, tienen sistemas avanzados de pago por uso o viñetas en autopistas. ¿Por qué aquí no? ¿Qué nos pasa a nosotros? ¿Queremos ser europeos en todo, pero en eso no queremos serlo? Simplemente es por la demagogia, por el populismo que han hecho en función de los impuestos. Ese es el grave problema, porque piensan que los impuestos son malos y no necesariamente lo son; son malos si se utilizan de forma equivocada. ¿Quién sufraga el mantenimiento —también lo ha dicho la portavoz de Esquerra Republicana— de las vías rápidas? En estos momentos lo estamos sufragando con los impuestos, precisamente, de todos los españoles, conduzcan, tengan carné o no tengan carné.

Entendemos perfectamente que hay territorios que tienen una realidad diferente y que posiblemente no tengan alternativa. Estudiémoslo, busquemos soluciones, seguro que las hay. En estos momentos hay diferentes posibilidades: las viñetas anuales para transporte pesado, como en Austria; peajes electrónicos por kilómetro, como el modelo alemán. Aquí en cambio seguimos regalando dinero público a las operadoras foráneas. Eso sí que es ideología, es el todo gratis para las grandes multinacionales del transporte. Creemos esa mesa de diálogo, porque es absolutamente necesaria para resolver un problema enquistado durante muchos años.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra para defender su posición, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Esquerra Republicana trae una iniciativa que parece que inicia hablando de ese cumplimiento de la directiva europea en materia de tarificación por uso de las infraestructuras viarias, pero va más allá porque —y de hecho lo han manifestado— está hablando de un cambio de modelo y a muchos españoles les dará miedo escuchar que quien contamina paga. Ya esto es un dislate. ¿Ahora qué sucede? Están hablando del coste que supone el mantenimiento de la red de carreteras; una red de carreteras que por culpa del estado calamitoso de las autonomías hay tramos para

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 44

los que dicen: no, este es tuyo; no, este es mío. Esto nos pasa en Málaga, que no se ejecutan. Pretende un cambio de paradigma, obviando que todas las carreteras que forman parte de la red de carreteras de interés general deben ser gestionadas por la Administración General del Estado, según indica la Constitución en su artículo 149, en contra de lo que sostiene esta PNL.

Evidentemente vamos a votar en contra, porque votamos en contra de ese paradigma de esa Agenda 2030 que tanto le gusta a Esquerra. Y votamos en contra de ese punto que habla de crear un grupo de trabajo entre la Administración General del Estado y las administraciones autonómicas, que deberá constituirse en el plazo máximo de un mes. ¿Un grupo de trabajo es un nuevo grupo de chantaje a Sánchez? Un Sánchez que cada día es más débil y que parece arrodillarse ante los enemigos de la unidad de España. Y, obviamente, votaremos que no porque otro de los puntos tiene que ver con ese reparto competencial al que hace alusión Esquerra y que genera caos y desigualdad.

He escuchado a la representante del Partido Socialista decirle a la representante de Esquerra: diálogo compartido y coordinado, reconocer ese reparto competencial y abrir un nuevo diálogo con Esquerra. No sé si hoy en esta comisión hemos vuelto a ver una nueva cesión de Sánchez a Esquerra en detrimento del interés general y del bien común.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el debate, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Llamazares.

La señora **LLAMAZARES DOMINGO**: Gracias, presidenta.

Yo quiero empezar casi por la última frase que decía el portavoz de SUMAR. ¿A quién le está regalando este Gobierno? No lo sabemos, pero ustedes lo apoyan, con lo cual es una duda más que nos deja esta comisión. **(Aplausos)**. No sabemos muy bien a quién le está regalando el dinero, pero supongo que ustedes que le apoyan sí. Y continúo diciendo, señorías, que gratis no hay nada, tampoco las carreteras, por supuesto que no, pero me gusta escucharlos con especial atención cuando hablan de manera permanente y expresan una cosa y la contraria al mismo tiempo. Están hablando, diciendo, proponiendo y planteando que ahora el uso de lo público sea precisamente «el que usa paga». ¿En lo público? ¿En carreteras? ¿Porque conviene a este Gobierno? ¿O estamos hablando del uso de lo público absolutamente en todo? Es decir, el que usa un hospital ¿lo va a pagar a mayores? El que use educación ¿lo va a pagar a mayores? El matrimonio, las familias que no tengan hijos, ¿tienen que pagar los colegios? ¿Por qué? Entonces tendrán que pagar el doble los que sí los tengan. Es una contradicción toda la propuesta en sí misma y, desde luego, nosotros este papel no lo vamos a apoyar.

Cada intervención que tiene el Partido Socialista es fabulosa, porque no sé si recuerdan que llevan siete años gobernando y catorce de los últimos veinte. ¿Qué han hecho? ¿Qué estudian? ¿Qué plantean? ¿Qué quieren hacer? Es fantástico porque nunca contestan absolutamente a nada, nunca tienen una propuesta seria encima de la mesa y ahora se centran sobre todo en el discurso de los más vulnerables. ¿Seguro que conocen a muchísimos vulnerables que sean los que tienen los coches eléctricos? ¿Seguro que sí? Porque creo que son precisamente los que más contaminan, pero no sé si son esos los que tienen precisamente ese tipo de coches. ¿Quieren que hablemos de lo rural? ¿Quieren que hablemos de las infraestructuras que hay en lo rural que realmente necesitan y dependen de su coche porque no tienen infraestructuras para utilizar transporte público? ¿O de aquellas otras comunidades autónomas y municipios que, aun teniendo infraestructuras, no tienen las frecuencias ni la prestación de servicios públicos necesarios para poder acceder a sus puestos de trabajo o moverse en la diferente red de carreteras? Podemos hablar de todas las cuestiones que ustedes quieran, pero hay que tener claro qué es lo que queremos y abordar los problemas.

Obviamente, yo entiendo que el Partido Socialista tiene unos socios de gobierno que atender, que alimentar y que luego poner en contexto en todas estas comisiones. Pero, desde luego, ni es serio ni está cumpliendo con lo que las autonomías necesitan ni cumplen con lo que este país necesita; ni siquiera sé si tienen consciencia de lo que esto supone para el ciudadano medio.

Los impuestos que ya pagan los ciudadanos de este país entiendo que forman parte también de todo el engranaje que tiene que poner a funcionar este Gobierno. Ni funcionan las infraestructuras de carretera ni funcionan las estructuras ferroviarias ni funcionan las líneas aéreas en muchísimos lugares. Y, lógicamente, me gustaría que pusieran en común que lo que más contamina ahora mismo son los aviones. Con nuestros compañeros canarios o de las islas ¿qué hacemos?, ¿que vengan a nado? **(Un señor diputado: ¡Qué popurri!)** Porque eso es lo que más contamina. Vamos a ver si ponemos un poco

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 45

de criterio, un poco de sentido común y abordamos los problemas desde lo más importante a lo más imprescindible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para terminar el debate, ¿la proponente nos puede indicar cómo será la votación?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, hemos presentado una enmienda, creo que la tiene el letrado, para repartirla. Hemos hecho una transacción.

La señora **PRESIDENTA**: Votamos en un minuto.

Gracias. **(Pausa)**.

### PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece, comenzamos la votación en el orden establecido.

Empezamos con la proposición número 1. Proposición no de ley, sobre la mejora y dignificación de las cercanías en la Comunidad Valenciana y su apuesta para la descarbonización del transporte público, del Grupo Parlamentario SUMAR.

Se vota con la aceptación de la enmienda del Grupo Popular.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición número 2. Proposición no de ley sobre la financiación de las carreteras del Estado español, del Grupo Parlamentario Republicano.

Se vota en los términos de la transacción.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Proposición número 3. Proposición no de ley sobre incrementar la prestación de servicios de SASEMAR en Formentera, del Grupo Parlamentario Socialista.

Se vota en sus términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 32; en contra, 3; abstenciones, 2.**

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición número 4. Proposición no de ley para la movilidad sostenible en la Costa del Sol y desarrollo del eje mediterráneo andaluz, del Grupo Parlamentario Popular.

Se vota en sus términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Proposición número 5. Proposición no de ley relativa a la ampliación de la autovía A-52 entre Vigo y O Porriño, del Grupo Parlamentario Mixto.

Se vota en sus términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Proposición número 6. Proposición no de ley para el soterramiento de las vías de Cercanías Renfe a su paso por la comarca de l'Horta Sud, en la provincia de Valencia, tras las consecuencias derivadas de la dana, del Grupo Parlamentario Popular.

Se vota en sus términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 329

13 de mayo de 2025

Pág. 46

Proposición número 7. Proposición no de ley relativa a la ejecución del proyecto de cierre de la autovía M50, del Grupo Parlamentario VOX.

Se vota en sus términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rechazada.

Proposición número 8. Proposición no de ley para la adaptación de la N340 a su paso por les Terres de l'Ebre y las comarcas de Tarragona a la situación posterior a la gratuidad del peaje de la AP7 y a la próxima construcción del tercer carril de la AP7, del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Se vota en los términos de la transaccional.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Y ya la última proposición del orden del día, proposición número 9. Proposición no de ley para garantizar el impulso adecuado del corredor atlántico en Castilla y León, del Grupo Parlamentario Popular.

Se vota en sus términos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Sin más, damos por concluida la sesión. Muchas gracias.

**Era la una y cuarenta y nueve 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.