



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

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 413

Pág. 1

## **SOBRE SEGURIDAD VIAL**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN CARLOS JEREZ ANTEQUERA,  
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 7

celebrada el martes 14 de octubre de 2025

Página

### **ORDEN DEL DÍA:**

#### **Proposiciones no de ley:**

- Relativa a la variante Borja-Maleján en la carretera N-122 (provincia de Zaragoza). Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/002093) ..... 2
- Para potenciar la movilidad con vehículos de alta ocupación. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002161) ..... 5
- Para garantizar una inversión que revierta la situación de abandono que presentan muchos tramos de las carreteras de la red del Estado en la provincia de Burgos, con el objetivo de evitar la siniestralidad vial relacionada con el estado de la vía. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002202) ..... 8
- Relativa al refuerzo del mantenimiento y conservación de la red viaria del Estado, especialmente durante el periodo estival. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002388) ..... 11
- Relativa a la ampliación de la Orden IET/543/2012 para la protección ante la radiación ultravioleta. Presentada por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. (Número de expediente 161/002500) ..... 14

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 2

— Relativa a la digitalización y el mantenimiento de los centros de examen desplazados para las pruebas de obtención del permiso de conducir. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002517) .....	19
— Relativa a la mejora de la carretera N-431 en la provincia de Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002519) ..	23
Proposiciones no de ley. (Votación) .....	26

### Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Buenos días.

Quiero comentar una cosa antes de empezar. La presidenta se ha excusado de llegar a la hora. No ha podido coger el tren habitual, viene de Girona en el tren siguiente y entonces no llegará hasta poco antes de las once, once menos cuarto o así. El punto en el que interviene ella, que es de Junts, es el penúltimo, con lo cual, de momento, no deberíamos modificar el orden del día. Además, hoy nos coinciden tantas comisiones que, aparte de la presidenta, falta también uno de los secretarios. El otro está aquí, pero subirá cuando sea necesario. Lo digo porque también, en algún momento, tendré que bajar yo para defender otro punto. O sea, que vamos a estar aquí haciendo equilibrios para mantener el *quorum* en la Mesa y poder ir participando.

### PROPOSICIONES NO DE LEY:

#### — RELATIVA A LA VARIANTE BORJA-MALEJÁN EN LA CARRETERA N-122 (PROVINCIA DE ZARAGOZA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/002093).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Sé que falta gente todavía, que hay trenes que no han llegado, pero, si os parece, empezamos con el orden del día, que consiste en proposiciones no de ley.

En relación con los tiempos, hay que recordar que acordamos cinco minutos para la presentación de las proposiciones y tres minutos para el turno de réplica o de enmiendas.

Comenzamos con la primera proposición no de ley, relativa a la variante Borja-Maleján en la carretera nacional N-122, provincia de Zaragoza. El autor es el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR.

Tiene la palabra el señor Pueyo Sanz.

Adelante.

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

Señorías, la carretera N-211 es la principal vía de comunicación entre Aragón, Castilla y León y Portugal. Toda ella a través del valle del Duero, es probablemente, casi con total seguridad, la única carretera nacional que hoy en día cuenta con un *stop* en el medio; un problema para la seguridad vial; un problema para el acceso al municipio, en este caso, Borja, en la provincia de Zaragoza, y un tapón económico para toda la vertebración de la comarca; un problema para la fluidez de todo el tráfico que pasa, y un problema para la seguridad vial de los habitantes de la localidad. Cuando uno está allí, se le ponen los pelos de punta solo de ver el tránsito que hay de vehículos pesados, de grandes camiones, que además coincide en una curva. Señorías, es un punto negro donde se han sucedido numerosos accidentes, muchos de ellos mortales. El riesgo se agrava al encontrarse, como digo, en una zona de paso. En esa curva, justo detrás, hay una residencia para personas mayores, un instituto de secundaria, un colegio público y el polideportivo municipal.

La solución a este problema la venimos dando desde Chunta Aragonesista desde hace veinte años y pasa por finalizar de una vez por todas la variante Borja-Maleján. Con una longitud de 7,4 kilómetros, figura en los presupuestos generales del Estado desde 2005. Esa era la fecha de inicio del proyecto y ni siquiera han comenzado las obras; veinte años en los que los diferentes diputados de Chunta Aragonesista, tanto José Antonio Labordeta como Chesús Yuste, han venido reclamando que se concluyera la obra. El municipio de Borja ha mostrado siempre su unanimidad por la necesidad de esta variante. Son cinco mil habitantes y llegaron a recoger más de tres mil firmas para que por fin concluyese ante el grave riesgo económico y para la seguridad que supone. No obstante, en abril del año pasado se anunció que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 3

proyecto de trazado se encontraba en fase de redacción, lo que fue ratificado también por el ministerio ante la pregunta que realizó este diputado el 9 de octubre de 2024. Se nos dijo que el proyecto de la variante Borja-Maleján en la N-211, carretera de Zaragoza-Portugal por Zamora, se encontraba en redacción. Este año volví a preguntar y en el mes de agosto se nos respondió que el proyecto seguía en redacción.

En fin, ahora se nos dice que está otra vez en redacción el proyecto y hasta hoy no se nos ha mencionado que hay implicaciones económicas y técnicas por la necesidad de construir un túnel y que a día de hoy no se puede construir. Gracias a la presentación de esta proposición no de ley se nos ha dado esta información, pero, claro, durante todo este tiempo todos los partidos políticos, por unanimidad, en el Pleno del Ayuntamiento de Borja y de los ayuntamientos cercanos, han estado señalando que era necesario que no se construyera por la zona sur, porque tenía graves afecciones en el Huecha, sino que se construyera por la zona norte, y eso es lo que venía defendiendo Chunta Aragonesista, incluso sin la necesidad de que se construyera ese túnel. La obra cuenta con informe ambiental positivo desde 2021, y ahora nos encontramos con que el ministerio está diciendo que es demasiado cara, porque, repito, incluye un túnel, pero que el ministerio diga veinte años después que hace falta un túnel y que no se puede construir porque es económicamente inviable es traicionar la confianza de todos los aragoneses, es traicionar a borjanos y borjanas y es condenar a todos los borjanos y borjanas, al igual que a todos los aragoneses de la zona occidental, al olvido y la marginación. Nos da igual, señorías, que cueste 70 millones o los que sean; es absolutamente imprescindible desbloquear esta obra para el sostenimiento económico de todo el campo de Borja y, señorías, porque están muriendo personas.

Espero que el Partido Socialista en el Congreso esté a la altura y vote a favor de la iniciativa, igual que no le tembló el pulso para presentar la misma proposición no de ley que presentó Chunta Aragonesista a la hora de reivindicar la construcción de esta variante a las pocas semanas de que la presentáramos. Hoy el Partido Socialista puede dejar de lado al PSOE de Borja, como lo está haciendo hoy su ministerio, pero esperamos que eso no suceda, esperamos que el Grupo Socialista apoye esta proposición no de ley. Por eso pedimos a todos los grupos parlamentarios que apoyen esta iniciativa para agilizar los plazos de licitación y ejecución de esta inversión y para garantizar que, en el menor plazo posible, tanto su seguridad vial como el acceso seguro al casco urbano para los borjanos sea una realidad. No fijamos plazo, solo reclamamos que no se olvide, que se ejecute lo antes posible. Por ello, seguro que hay posibilidad de solventar todas esas dificultades técnicas, pero ya basta de excusas. Señorías, son veinte años condenando a los borjanos y borjanas y condenando a los aragoneses al olvido y la marginación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Pueyo.

Para defender su enmienda, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Alcaraz Martos. Adelante.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Cualquiera que haya escuchado al responsable y portavoz de SUMAR en esta comisión puede pensar que nada tiene que ver con este Gobierno, y hay que recordarle que SUMAR forma parte del Gobierno. Por tanto, dentro de estos veinte años de inacción del Gobierno a los que hace referencia, está su responsabilidad. Si ha habido muertes o si ha habido accidentes, como él dice, es bajo su responsabilidad, porque, al igual que ha pedido y ha chantajeado al Gobierno con alguna iniciativa, también podría haber incluido esta iniciativa para hacer esta variante, pero no, viene aquí, a una comisión, con una PNL que sabe que no tiene recorrido. Luego ustedes no cumplen ninguna —lo he podido comprobar en los años que llevo en política—, pero viene aquí a levantar la bandera para que las personas de Aragón digan: mira qué buenos, que vienen a defendernos. Mentira, totalmente mentira; si no, ustedes ya se hubieran preocupado de sacar esos 70 millones, por ejemplo, de su exjefe de carreteras (**mostrando un documento**), que amañó 264 millones de euros —264 millones de euros— con el Gobierno en el que ustedes están, el Gobierno del Partido Socialista.

Por eso nosotros hemos presentado una enmienda, que además beneficiaría en este caso a los tiempos de elaboración de esta variante, donde pedimos que se elimine cualquier burocracia ecofanática que no tenga nada que ver con el proyecto, como, por ejemplo, cuando se habla de perspectiva de género al hacer una carretera. De hecho, su compañero en una comisión recientemente decía que la perspectiva de género para una carretera está justificada porque son personas —las mujeres, igual que otros colectivos— vulnerables, como, por ejemplo, las personas discapacitadas, los niños o las personas mayores. Y eso lo explica un portavoz de SUMAR, diciendo que una mujer es una persona vulnerable y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 4

que, por tanto, hay que hacer una carretera con perspectiva de género. Déjense de ideología; ustedes son Gobierno, hagan esa variante y salven vidas.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Alcaraz.

Para fijar posición los diferentes grupos, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Cacho Isla.

El señor **CACHO ISLA**: Muchas gracias, presidente.

Entendemos que la PNL que se trae a esta comisión no tiene la naturaleza de esta comisión. Cuando he entrado en esta sala, he visto que era la Comisión de Seguridad Vial, no la Comisión de Transporte y Movilidad Sostenible, que creo que es donde encaja la naturaleza de este proyecto. Es verdad que este grupo reconoce el tránsito que recibe la N-122 a su paso por Borja y Maleján como un eje principal de las comunicaciones de Zaragoza, Soria y Logroño. Es cierto que este proyecto, que ha venido al Congreso en diversas ocasiones, ha tenido trámites y parones históricos patrocinados por el Partido Popular. Consta documentación de proyectos y estudios ambientales y ahora, en la actualidad, hay una propuesta encima de la mesa de 7,9 kilómetros de esta variante. Es cierto que ha habido un trabajo conjunto, nos consta, entre el ayuntamiento y el ministerio con esa variante, explorando las distintas posibilidades, y nos consta que siguen actualmente en ello. Entendemos que la naturaleza y el debate de esta PNL tiene que encajarse donde corresponde, en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible, y no en la de Seguridad Vial, que depende, le recordamos, del Ministerio del Interior. Entendemos que tienen que ser dicho ministerio y su comisión los que debatan esta PNL, ya que les corresponde por su naturaleza.

Este grupo quisiera acabar recordándole al proponente, a SUMAR, que está sentado en el Consejo de Ministros; que vaya al ministerio, que trabaje conjuntamente allí y que no venga a un sitio donde no le corresponde a buscar su tuit o su vídeo para su campaña particular en la zona. Por tanto, desde este grupo anunciamos que nos abstendremos en la propuesta que se nos presenta.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Cacho.

Ahora, para posicionar al Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS LARROSA**: Gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

El Grupo Popular siempre ha defendido la mejora de la seguridad vial e infraestructuras en Borja, en Aragón y en toda España, y no lo hacemos solo con palabras. Desde el inicio de esta legislatura, los diputados del Grupo Popular de la provincia de Zaragoza hemos preguntado hasta en tres ocasiones por el punto conflictivo de la N-122 a su paso por Borja. El 4 de marzo de 2024, en dos ocasiones, el Gobierno respondió lo mismo: el proyecto está en redacción. Y el Gobierno está de vacaciones. El 29 de mayo de 2025, un año después, volvió a contestar: la variante de Borja-Maleján se encuentra en fase de proyecto. Siguen de vacaciones. Un año entero para repetir exactamente lo mismo, sin fechas, sin compromisos, sin avances. Eso sí, con un pequeño matiz: en la provincia de Zaragoza hay otras prioridades. Basta leer la contestación del propio Gobierno para comprenderlo. Mientras tanto, el Gobierno socialista intenta justificar esta parálisis diciendo que no es una zona de concentración de accidentes; una afirmación que contradice lo que ustedes mismos, señorías del PSOE y SUMAR, sostienen hoy aquí, cuando reconocen la peligrosidad del tramo. ¿En qué quedamos? ¿Son Gobierno o simplemente son portavoces del caos en el que están sumergidos? Señor Pueyo, permítame recordarle que usted forma parte del Gobierno que mantiene este proyecto bloqueado. No puede venir aquí a exigir al ministerio lo que su propio Ejecutivo se niega a hacer. No puede denunciar el abandono del territorio por la mañana y sostener al señor Sánchez por la tarde. En marzo de 2024, el Grupo Socialista registró una proposición no de ley sobre esta misma variante. ¿Y qué ha pasado? Nada, ni la han traído a debate ni el ministerio ha dado un solo paso. Esa es la diferencia entre hablar de Aragón y defender a Aragón.

Señorías, la situación de la N-122 en Borja no admite más excusas. Hablamos de seguridad vial, de igualdad territorial y de respeto a una comarca que lleva veinte años esperando una solución. A día de hoy, vemos un Gobierno más pendiente de sus equilibrios políticos que de cumplir con los aragoneses. Por eso pedimos seriedad y coherencia, menos titulares, menos humo y más hechos, porque los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 5

aragoneses ya no se creen sus discursos y porque esta tierra merece mucho más que un Gobierno que habla de cohesión territorial, pero se olvida de Aragón cuando gobierna.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias.

Señor Pueyo, ¿va a aceptar la enmienda de VOX?

El señor **PUEYO SANZ**: Gracias, presidente.

No, por no venir al caso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Bien, pues bajo y le cedo la palabra al vicepresidente segundo. **(El señor vicepresidente, Rojas Manrique, ocupa la Presidencia)**.

### — PARA POTENCIAR LA MOVILIDAD CON VEHÍCULOS DE ALTA OCUPACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002161).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Seguimos con la segunda proposición no de ley, para potenciar la movilidad con vehículos de alta ocupación, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la iniciativa, tiene la palabra el señor Jerez.

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, comparezco para presentar la proposición no de ley para potenciar la movilidad con vehículos de alta ocupación, en coherencia con el marco que acabamos de aprobar en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Nuestro país avanza hacia un modelo de movilidad más justa, segura y sostenible que sitúa a las personas en el centro de las políticas públicas. El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible reconoce la movilidad como un nuevo derecho colectivo, esencial para garantizar la igualdad de oportunidades, la cohesión territorial y el acceso al empleo, la educación o la salud. Ese mismo espíritu es el que anima esta PNL.

Hoy, la realidad de nuestras ciudades y áreas metropolitanas nos exige actuar con visión de futuro. Más del 75% de la población europea vive ya en zonas urbanas y metropolitanas, y esto implica retos crecientes de congestión, de tráfico, de contaminación, de pérdida de tiempo y de productividad.

La transición hacia el vehículo eléctrico es necesaria, pero no es suficiente, porque, si cada persona sigue viajando sola en su coche, seguiremos teniendo los mismos atascos y el mismo uso ineficiente del espacio público. Por eso esta proposición apuesta por una movilidad de alta ocupación que complementa el transporte público y la movilidad activa.

El artículo 34 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible impulsa expresamente la creación de carriles reservados para vehículos de alta ocupación y de cero emisiones, tanto en accesos urbanos como en vías interurbanas, con el objetivo de reducir las externalidades negativas de la movilidad y optimizar la infraestructura existente. Queremos que esos carriles sean parte de una red de movilidad inteligente y compartida, donde la tecnología permita gestionar su uso de manera dinámica y equitativa, y para ello esta PNL insta al Gobierno a desarrollar un plan integral que promueva los vehículos de alta ocupación, favoreciendo la colaboración entre administraciones, empresas y plataformas de movilidad compartida dentro del marco del sistema general de movilidad sostenible creado por la futura ley.

Del mismo modo, el texto propone campañas de concienciación ciudadana, alineadas con el artículo 21 del proyecto de ley, para fomentar una nueva cultura de la movilidad más eficiente, menos contaminante y basada en la cooperación, porque compartir vehículos no solo reduce emisiones, también genera ahorro económico, disminuye la congestión y promueve valores de responsabilidad social y ambiental.

En definitiva, señorías, se trata de hacer más con menos: menos coche, menos emisiones, menos ruido y más eficiencia, más tiempo para conciliar y más calidad de vida. Con esta PNL queremos impulsar una movilidad donde la sostenibilidad y la solidaridad vayan de la mano, donde el uso del vehículo privado se racionalice y el espacio público se recupere para las personas. Por eso les pido su apoyo. Y me anticipo a la enmienda presentada por el Grupo Popular diciendo que votaremos en contra porque desvirtúa el sentido de esta propuesta al introducir elementos de ruralidad que nada tienen que ver con la gestión concreta de los tramos urbanos y metropolitanos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 6

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias.

A continuación, interviene para la defensa de la enmienda presentada a la proposición no de ley, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Pérez Osma.

El señor **PÉREZ OSMA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoría del Grupo Socialista, me resulta curioso que diga que nada tiene que ver el medio rural con la congestión de los núcleos urbanos, sobre todo teniendo en cuenta su exposición de motivos, porque precisamente en esa exposición de motivos usted hace referencia a uno de los factores que hacen que la ciudad o el núcleo urbano esté más congestionado, que es el éxodo rural desde los pueblos a las ciudades. Por tanto, su propia exposición de motivos deja claro que esa es una de las razones por las cuales las ciudades están congestionadas.

Pero vamos a hablar de datos, simplemente por esa exposición de motivos a la que usted mismo ha hecho referencia. Efectivamente, ha hablado de un informe que dice que el 75 % de la población europea está ahora mismo residiendo en ciudades o en áreas urbanas, y también de un informe que queda muy bien aquí, en el papel, de las Naciones Unidas que establece que el 68 % de la población en 2050 va a ir hacia las grandes ciudades. Por otro lado, también nos ha mencionado que ha aumentado el tiempo promedio para llegar al trabajo. Bueno, tiene que entender que, en el medio rural, a una persona que está trabajando aquí y viviendo en un municipio también le aumenta su tiempo para ir al trabajo; sin olvidar los retrasos en los trenes del AVE, a los que últimamente nos tiene acostumbrados el ministro de Transportes, y el caos ferroviario.

También dice que no tienen nada que ver nuestras enmiendas. Habla de la transición al vehículo de combustión eléctrico y dice que esto no resuelve completamente el problema de congestión urbana. Por supuesto que no lo resuelve, ni completamente ni nada. Un vehículo eléctrico ocupa lo mismo que un vehículo de diésel o que un vehículo de gasolina. Por tanto, claro que no resuelve nada. Por supuesto, disminuye la contaminación, pero no resuelve la congestión. Y continuando en el sentido que usted ha dicho, los deseos de descongestionar están muy bien y son baratos también sobre el papel, pero, como le he mencionado, en España ahora mismo estamos muy por encima de esa media europea del 75 % viviendo en áreas urbanas; aquí ya estamos por el 81 %. Bienvenido al futuro, y no es halagüeño.

Por otro lado, también ha hablado del fomento del vehículo eléctrico. Me gustaría que no hiciese como Pedro Sánchez, que no hiciesen promesas desde el atril, hablando, por ejemplo, de esa revolución del vehículo eléctrico para un aumento de puestos de trabajo en empresas del medio rural, como hace un año en Mahle, en Motilla del Palancar, cuando resulta que un año después esta empresa ha anunciado un ERE que ha afectado a más de la mitad de la plantilla. No estamos aquí buscando responsables, pero al menos, del mismo modo que el presidente del Gobierno prometió este aumento de los puestos de trabajo, que ahora explique el porqué de este ERE.

También está muy bien hablar del transporte de alta ocupación, pero se habla de eso mientras en provincias como la mía, Cuenca, nos suprimen el tren convencional. O la propia Ley de Movilidad Sostenible, que en el mundo rural lo que está haciendo es disminuir las paradas de autobuses, suprimir centenares de paradas. En concreto —voy acabando, señor presidente—, la Ley de Movilidad Sostenible dice textualmente, en su artículo 49.3, que las paradas solamente se mantendrán con carácter general en las poblaciones principales. Nada en la ley garantiza en poblaciones rurales paradas, horarios, frecuencias o rutas actuales. Actualmente solo hay una propuesta de mapa concesional, y en esa misma propuesta se suprimen tres de cada cuatro paradas, dejando incomunicados a 1400 municipios.

En definitiva, nuestra PNL propone precisamente algo más que no sea estudiar o promover. Propone hechos concretos: incentivar la colaboración público-privada con respeto a las competencias autonómicas y, lo más importante, sin que genere nuevas cargas fiscales o administrativas para los ciudadanos o las empresas. También queremos priorizar el mundo rural, para que haya más población en él y menos congestión en las ciudades. Y, por último, queremos garantizar lo que ustedes no quieren garantizar —esa es la realidad—, esto es, que no se suprima ni una sola parada en el mundo rural cuando se apruebe la nueva Ley de Movilidad Sostenible. Esa es la realidad de por qué ustedes han votado en contra.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias.

Ahora, por el Grupo Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 7

Efectivamente, en Europa, tres de cada cuatro personas vivimos en núcleos urbanos, y esta es una tendencia imparable a nivel global. Nos enfrentamos a un doble desafío: por un lado, el humo de los coches contamina nuestro aire y calienta nuestro planeta; por otro, el tráfico nos roba algo igualmente valioso: nuestro tiempo. Según el INE, perdemos una media de entre media hora y cuarenta minutos en cada trayecto al trabajo. Estas son horas de vida que dejamos en el asfalto, horas de productividad perdidas, estrés y una calidad de vida que se resiente, y aquí es donde debemos ser muy claros. Muchos piensan que la solución pasa simplemente por cambiar nuestro coche de gasolina por uno eléctrico, que no podemos pagar. Es un paso necesario para limpiar nuestro aire, pero me viene a la mente esa imagen que estos días hemos visto todos, extrema pero muy reveladora, del gran atasco en China: una autopista de doce carriles —todos sabemos que cuantos más carriles, más coches van— convertida en un estacionamiento masivo. Imaginemos por un momento que todos esos vehículos fueran eléctricos —lo eran casi todos—: habríamos resuelto el problema del CO<sub>2</sub> y la contaminación local, sí, pero el atasco, la inmensa pérdida de tiempo y la ineficiencia seguirían exactamente igual.

Entonces, ¿cuál es el camino? Tenemos que ir más allá. Necesitamos un cambio de mentalidad: debemos optimizar la movilidad de alta ocupación, es decir, fomentar de verdad el coche compartido, potenciar el transporte público sostenible y atractivo e integrar la movilidad no motorizada en el diseño de nuestras ciudades. No se trata de prohibir, se trata de optimizar, de ser más inteligentes en cómo nos movemos. Un autobús, un vagón de metro o un coche con varias personas no son solo vehículos más eficientes, sino también menos contaminantes, además de decenas de coches menos obstruyendo nuestras calles. En definitiva, el reto no es solo tecnológico, es colectivo. El objetivo final es claro: reducir la congestión, limpiar nuestro aire y ahorro de tiempo y calidad de vida para los ciudadanos.

Aprobamos ese modelo de movilidad, pero es muy curioso que hoy nos encontremos aquí al Grupo Popular presentando una enmienda sobre algo que no aprobó la semana pasada. Hemos de recordar todos que la semana pasada se discutió la ley de movilidad, en la que se planteaban estos temas —además, aquí el compañero hizo una enmienda sobre el tema de los autobuses—, y el Grupo Popular no es que se abstuviera, es que votó en contra. Señorías del Grupo Popular, háganselo mirar: están en contra del progreso y están en contra precisamente de la movilidad, aunque ustedes hoy aquí defienden lo contrario.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Mariscal Zabala.

El señor **MARISCAL ZABALA**: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario VOX va a votar en contra de esta iniciativa del Grupo Socialista que busca normalizar que los españoles no puedan usar libremente su coche. Este tipo de iniciativas ya lo hemos visto aquí y también en el Parlamento Europeo. La legislación europea, aprobada en la mayoría de las ocasiones por el Grupo Popular y el Grupo Socialista, busca que los ciudadanos pierdan la capacidad de utilizar libremente su coche para ir a trabajar, para viajar o para hacer un plan de ocio. Primero fueron las zonas de bajas emisiones para prohibir el uso del coche a las familias con menos recursos y después fueron nuevos impuestos a la gasolina y al diésel y el incremento de las tasas de circulación para incrementar el coste del uso del coche. Ahora la izquierda nos trae nuevas iniciativas para robar a los españoles la libertad de utilizar su coche, como la obligatoriedad de una ocupación mínima de dos personas por vehículo cuando se circula o limitar a dos los vehículos por vivienda.

Señorías, no tienen en cuenta que hay miles de familias a las que han obligado a irse de sus municipios, dejando atrás a sus padres, abuelos y amistades, para trabajar en las capitales de provincia y a las que después se les dice que no pueden vivir en esas ciudades porque no se puede construir vivienda asequible. A estas familias se les obliga a comprar o alquilar una vivienda en otro municipio, a cientos de kilómetros de sus trabajos, incluso en lugares que no están en la misma provincia donde trabajan, como pasa en Madrid, por ejemplo, donde muchas familias trabajan pero viven en Guadalajara o en el norte de Toledo. A estas familias ahora se les dice que no pueden usar su coche con libertad para ir al trabajo o para llevar a sus hijos al colegio y que tienen que utilizar el transporte, que no llega, de Óscar Puente o el metro, que está saturado, de Ayuso. En VOX lo tenemos claro: rechazamos todas estas políticas contra el uso del coche y apoyamos que se devuelva a los españoles la libertad de moverse como quieran.

El Partido Socialista lo ha tenido muy fácil porque siempre ha tenido enfrente a un Partido Popular que le ha comprado su discurso, un discurso no redactado con sentido común, sino desde el fanatismo verde;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 8

se está viendo en las ciudades donde gobierna el Partido Popular en solitario, como aquí, en Madrid, donde, a partir de enero, se va a impedir a 200 000 madrileños que utilicen su coche, concretamente a los madrileños que no tienen recursos para comprarse un coche eléctrico o un coche de las características que establece la Agenda 2030.

Afortunadamente para los ciudadanos, y para desgracia del bipartidismo, existe VOX, y en las ciudades donde gobierna el Partido Popular le hemos obligado a no cumplir con las prohibiciones de la élite progre a los trabajadores y las familias españolas. Gracias a VOX, en ciudades como Valladolid, Elche, Valencia, Móstoles, Alcalá de Henares o Talavera de la Reina, entre otras, sus vecinos pueden circular libremente sin miedo a multas por conducir en las zonas de bajas emisiones. Le hemos obligado a no cumplir con prohibiciones ridículas que quería imponer el Partido Popular porque se lo ordenaba el Partido Socialista.

Pronto VOX gobernará en toda la nación e iniciativas del bipartidismo como esta acabarán en la papelera de la historia y la libertad volverá a las calles y a los garajes de los españoles. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Muchas gracias.  
Señor Jerez, ¿acepta la enmienda?

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Ya habíamos anticipado que no la aceptamos.  
Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Rojas Manrique): Treinta segundos para que el señor Jerez ocupe la Presidencia. **(El señor vicepresidente, Jerez Antequera, ocupa la Presidencia)**.

— **PARA GARANTIZAR UNA INVERSIÓN QUE REVIERTA LA SITUACIÓN DE ABANDONO QUE PRESENTAN MUCHOS TRAMOS DE LAS CARRETERAS DE LA RED DEL ESTADO EN LA PROVINCIA DE BURGOS, CON EL OBJETIVO DE EVITAR LA SINIESTRALIDAD VIAL RELACIONADA CON EL ESTADO DE LA VÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002202).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Seguimos con la tercera proposición no de ley. En este caso la presenta el Grupo Parlamentario Popular, para garantizar una inversión que revierta la situación de abandono que presentan muchos tramos entre las carreteras de la red del Estado en la provincia de Burgos.

Tiene la palabra el señor Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Gracias, presidente.

Como es conocido, señorías, cuando se establecen los principales motivos que inciden en la siniestralidad vial, son tres los factores fundamentales que influyen en esta: el factor humano, el factor relacionado con el propio vehículo y el tercero tiene que ver con la situación en la que se encuentra la vía por la que se circula. De esto último vamos a hablar en esta iniciativa.

Todo el mundo entiende que hay mayores probabilidades de que se incremente la siniestralidad vial en las zonas que carecen del mantenimiento adecuado. Según diversas auditorías de infraestructuras públicas, la red de carreteras españolas, que supone un patrimonio de más de 220 000 millones de euros, requeriría de una inversión anual suficiente para no afectar a la seguridad en nuestros desplazamientos. En los informes publicados sobre necesidades de conservación de estas vías de comunicación se establece que el Estado tendría que hacer frente a un desembolso de aproximadamente 3500 millones de euros anuales principalmente para reparar baches, eliminar roderas o suprimir grietas longitudinales y transversales. Cabe recordar en este momento que la última partida que aprobó el Ministerio de Transportes para la red estatal en los últimos presupuestos fue de algo más de 1500 millones de euros, cantidad claramente insuficiente, ya que los estudios técnicos estiman que solamente para hacer un mantenimiento adecuado se requerirían hasta 1800 millones de euros anuales. A pesar de que el coche continúa siendo el transporte mayoritariamente elegido por los españoles para desplazarse y que los viajes por carretera se siguen incrementando de modo constante, la inversión para el mantenimiento de estas vías no avanza lo necesario y el déficit de conservación se va agravando cada vez más.

Ahora quiero referirme a mi provincia, a Burgos, donde son tres las Administraciones públicas que tienen competencias en carreteras: la diputación provincial, con casi 2300 kilómetros de carreteras provinciales, el 45%; la Junta de Castilla y León, con más de 800 kilómetros de carreteras autonómicas,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 9

un 35%; y el Gobierno de España, con casi 1000 kilómetros de carreteras nacionales, lo que supone un 20%, aproximadamente. Vamos a ver qué están haciendo unas y otras.

La Diputación pretende llegar a invertir casi 40 millones de euros en esta legislatura en la práctica totalidad de su red, compuesta, como decía, por más de 2200 kilómetros, centrándose sobre todo en conservar, renovar y mejorar la red y prestar una atención especial a ensanches y a la adaptación para el cicloturismo. Del mismo modo señalamos que la Junta de Castilla y León cerró el año 2024 con una inversión total en nuestra tierra de 112 millones de euros destinados a carreteras, con un especial esfuerzo inversor centrado en la conservación y mantenimiento de los más de 11500 kilómetros de vía de carreteras autonómicas, de los que más de 800 están en nuestra provincia, en Burgos, y que esta legislatura alcanzarán una inversión cercana a los 60 millones de euros. Y la pregunta que surge es qué pasa con el Gobierno central, qué está haciendo el Gobierno central. De todos es conocido el ninguneo y el abandono al que estamos siendo sometidos con grandes infraestructuras, como la autovía A-12 a Logroño, la autovía A-11 del Duero y la A-73, una importante autovía que tendría que conectarnos hace años ya con Santander. A pesar de los datos ofrecidos de inversión anual del Gobierno en Burgos —seguro que nos los van a repetir a continuación—, la mayoría de las carreteras nacionales en nuestra provincia tienen muchos tramos en situación de abandono y de falta de mantenimiento, lo que hace que presenten un estado lamentable. Y no es cuestión de una carretera concreta, porque el patrón de falta de mantenimiento se repite. Uno de los casos más sangrantes es el de las carreteras que van al norte, la N-623 y la N-627, que llevan años reclamando una intervención por un asfalto totalmente destrozado en muchos tramos. Hoy precisamente nos hemos desayunado con la noticia (**muestra un recorte del periódico «Diario de Burgos»**) que dice que la N-627 llora a veinticinco fallecidos desde que se proyectó la autovía A-73. Es uno de los tramos más peligrosos, según marca el RACE. Pero no es la única. La N-120, hacia el este, presenta muchos problemas de conservación en el firme, principalmente en cuanto a capa de rodadura, que está llena de fisuras, roderas, baches y blandones. Y no son menores los problemas en la 620, la 232, la 627, la 234, la 629, la 622, por no citar las diversas autovías que también presentan un deterioro considerable, como la A-1 o, especialmente, la AP-62 y la circunvalación BU-30, que usan miles de burgaleses a diario.

Por ello, traemos esta proposición, que ya ha sido aprobada por unanimidad de todos los grupos con representación en nuestra diputación provincial, Grupo Popular, Grupo Socialista y VOX. Todos ellos reclaman unánimemente unas infraestructuras para la provincia de Burgos acordes con la necesidad de seguridad de los ciudadanos y así poder evitar la siniestralidad relacionada con el estado de la vía. Es de justicia pedir al Gobierno que garantice una inversión suficiente y la financiación necesaria para revertir esa situación de deterioro y abandono que presentan muchos tramos de la red de carreteras del Estado en la provincia de Burgos y así tener un correcto mantenimiento y conservación de estas vías.

Por tanto, esperamos, tal y como se ha hecho en la Diputación Provincial de Burgos, contar con el apoyo de todos los grupos políticos para sacar adelante esta iniciativa.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias.

A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. La primera es la formulada por el Grupo Parlamentario VOX. Para defenderla, tiene la palabra el señor Mariscal Zabala.

El señor **MARISCAL ZABALA**: Gracias, presidente.

El Grupo Parlamentario Popular señala en su iniciativa que la red de carreteras españolas requiere inversiones para su conservación. Además, advierten del incremento de las probabilidades de siniestralidad vial en aquellos lugares que carecen del suficiente grado de conservación. El Grupo Parlamentario Popular concreta en su iniciativa la urgencia de realizar estas inversiones de mejora y conservación de las carreteras en la provincia de Burgos.

VOX está de acuerdo con esta iniciativa, pero creemos que no solo se debe limitar a la provincia de Burgos. Entendemos que el Partido Popular está en modo electoral en Castilla y León —habrá elecciones regionales en los próximos meses—, pero VOX considera que esta iniciativa es extensible a otras provincias de España. En la propia iniciativa se señala que es un problema que se da en todo el territorio nacional. Por lo tanto, VOX va a votar a favor de esta iniciativa, pero ha presentado una enmienda para que estas inversiones no se limiten a las carreteras de Burgos que se encuentren en mal estado, sino a las que se encuentran así en toda España. (**Aplausos**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 10

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Mariscal.

Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morales Álvarez.

Adelante.

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

Señor Ibáñez, usted viene hoy a esta Comisión con una proposición no de ley que, sinceramente, parece escrita desde la amnesia o desde la desfachatez, porque hace falta tener la cara de hormigón armado para hablar de abandono en las carreteras de Burgos tras siete años del mayor esfuerzo inversor en décadas, después de que su partido dejara a la provincia en estado de emergencia vial.

Vamos a los datos. Desde 2018, con Pedro Sánchez en el Gobierno, se han invertido casi 600 millones de euros en la provincia de Burgos, de los cuales 465 millones han sido en conservación de carreteras. Burgos ocupa el cuarto puesto nacional en licitación, el séptimo en inversión acumulada y el sexto en inversión por habitante. Es un esfuerzo histórico, frente al raquítico e insultante abandono que sufrimos durante los Gobiernos de Rajoy. ¿Quiere comparaciones, señor Ibáñez? Durante los años del PP, de 2011 a 2018, la inversión en mantenimiento apenas alcanzó los 139 millones. El Gobierno del PSOE ha multiplicado esa cifra por tres —3,3 veces más—. Ustedes, cuando gobernaban, no mantenían carreteras, las condenaban al deterioro. Ya que usted habla tanto de otras Administraciones, hablemos de la Junta de Castilla y León. Entre 2021 y 2025, la inversión autonómica apenas supera los 72 millones, muy por debajo del Estado, que es cuatro veces más. Si le preocupa tanto Burgos, empiece por pedir a sus compañeros de Valladolid que no sigan dejando tiradas la CL-629 o la variante de Salas.

Y, ahora, vamos a lo grave. Usted, señor Ibáñez, se atreve a hablar de siniestralidad. ¿Sabe cuántos vecinos de la Bureba, de Briviesca, de Miranda y Pancorbo perdieron la vida en la N-1? Porque yo me quedo sin dedos para contarlos. ¿Y sabe qué cambió eso? La liberación de la AP-1; sí, esa autopista que ustedes querían volver a concesionar. Pliegos preparados, listos en un cajón del ministerio, hasta que llegó el Gobierno socialista y el empuje de la diputada Esther Peña y acabaron con el peaje inasumible para las familias burgalesas. El resultado fue el descenso radical de la siniestralidad. Así que no venga aquí a hablar de seguridad vial, cuando ustedes permitieron que cada viaje costara vidas. Mírese al espejo, señor Ibáñez, y no verá a Casado, como le pasa a Feijóo; lo único que verá es una cara de hormigón armado, la misma con la que ha intentado dar lecciones sin un gramo de vergüenza ni memoria.

En definitiva, queremos seguir invirtiendo, como ya lo estamos haciendo, y mucho más de lo que hicieron ustedes. Por eso, proponemos una enmienda en positivo, para seguir en esta senda, continuar invirtiendo en la red de carreteras del Estado en la provincia de Burgos y mejorar la conservación y la seguridad viaria. Mientras ustedes solo saben exigir lo que jamás hicieron, nosotros trabajamos, invertimos y salvamos vidas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Morales.

Ahora, para posicionar su voto, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR tiene la palabra el señor Alonso.

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

Es cierto, nuestras carreteras presentan carencias, como todas, pero lo que no podemos permitir de ninguna manera es la hipocresía de quien ahora viene a dar lecciones y durante tantos años las abandonó cuando gobernaba. El Partido Popular tiene una responsabilidad directa y clara en este desastre. Durante sus años de gobierno dismantelaron la inversión en mantenimiento y, lo que es más grave, entraron en pánico ante el único debate que podía haber evitado esto, el del pago por uso en las vías de alta capacidad. Y lo recuerdo porque, entre otras cosas, el señor Aznar fue el que alargó los peajes de las autopistas, tanto la AP-9, en Galicia, como la AP-66, en Huelva, hasta el año 2050. Prefirieron que nuestras carreteras se llenaran de grietas antes que asumir un debate serio con la ciudadanía.

Pero su incoherencia no es solo del pasado, también es del presente, y lo he dicho anteriormente. Hace apenas una semana tuvimos la prueba definitiva: el Grupo Popular votó en contra de la Ley de Movilidad Sostenible, que, precisamente, busca financiar y planificar un sistema de transporte moderno, seguro y eficiente. ¿Cómo se puede criticar la falta de soluciones y, al mismo tiempo, rechazar el marco legal que las propone? No se puede estar en misa y repicando. Centrar la solución solo en asfaltar es mirar el problema con las anteojeras del siglo pasado. La solución no pasa únicamente por poner parches

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 11

al firme, sino por una política de movilidad inteligente que fomente de una vez la intermodalidad y alternativas reales al vehículo privado.

Y permítame que les recuerde otra verdad que puede ser incómoda. Castilla y León han perdido población, sí, pero no se ha quedado sin buenas carreteras, al contrario; están extraordinariamente bien dotados en comparación con otros lugares de Europa. Nuestra red de carreteras por habitante está muy por encima de la media europea y hemos sido una de las regiones más beneficiadas con los fondos europeos en ese nivel. Hablemos también del tren. Muy pocos países en Europa pueden presumir de tener casi todas sus grandes ciudades conectadas por alta velocidad. En Castilla y León, todas, excepto Soria, Ávila y Salamanca, tienen parada del AVE. Es decir, tenemos una red de carreteras envidiable y una cohesión ferroviaria de lujo, en comparación con otros lugares. La pregunta es si de verdad el problema es solo la falta de inversión o lo es también un modelo de movilidad obsoleto que satura nuestras infraestructuras y que, en realidad, son más que suficientes.

Por lo tanto, nuestra posición es muy clara. Exigimos —así lo haremos— al Gobierno de España, nuestro Gobierno, del que somos parte, que repare las carreteras de la titularidad estatal de Burgos, como en otros lugares, y también, lógicamente, la N-623. Pero desenmascaremos la doble moral de una derecha que quebró el mantenimiento, huyó del debate sobre su financiación y hoy, con su voto en contra de la Ley de Movilidad Sostenible, demuestra que no le importan las soluciones, que solo está en la permanente queja estéril.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Alonso.

Señor Ibáñez, ¿tiene algo que decir con respecto a la enmienda?

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: Había dos enmiendas. Con amabilidad, rechazamos la de VOX y, con contundencia, la del Partido Socialista. **(Risas)**.

### — RELATIVA AL REFUERZO DEL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA RED VIARIA DEL ESTADO, ESPECIALMENTE DURANTE EL PERIODO ESTIVAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002388).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Pasamos a la proposición no de ley número 4, en este caso relativa al refuerzo del mantenimiento y conservación de la red viaria del Estado, especialmente durante el periodo estival. Está a cargo del Grupo Parlamentario VOX.

Para defender esta iniciativa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

La Dirección General de Tráfico estimaba que en este verano tendríamos unos cien millones de desplazamientos de largo recorrido y, según el informe del año 2025 de la Asociación Española de la Carretera, el 52% de los 101 600 kilómetros de la red viaria nacional presenta daños graves o muy graves, lo que supone 34 000 kilómetros de firme en situación crítica que requieren una reparación urgente. Hace falta una inversión urgente de más de 13 400 millones de euros, de los cuales casi 5 000 millones corresponden a la red estatal. Y no olviden estos grupos que tanto levantan la bandera del ecofanatismo que esta situación genera en los desplazamientos veraniegos un sobrecoste de más de 270 millones de euros en combustible.

El mal estado de conservación de la carretera se ha identificado como un factor determinante para la siniestralidad vial. Uno de cada tres accidentes **(muestra un documento)** —sí, señoría, lo dice la Fiscalía— es responsabilidad del estado de las carreteras. Según dice también la Asociación Española de la Carretera, las carreteras e infraestructuras varias atraviesan el peor estado de conservación de los últimos cuarenta años. Están en situación calamitosa debido a la presencia generalizada de socavones, grietas y deformaciones. Actualmente, en España se dedican en torno a 2 000 millones para el mantenimiento de las carreteras, pero son necesarios 5 000 millones, con lo cual hay un déficit de 3 000 millones de euros. No olvidemos que la propia Fiscalía ya ha dicho que puede haber una responsabilidad penal cuando hay dejadez en el mantenimiento de las carreteras.

Por ello, al amparo de lo expuesto, y vistas las distintas PNL que se han presentado en esta sesión de la Comisión de Seguridad Vial y en otras, donde cada uno hace hincapié en el estado de las carreteras de su región, de su provincia o de su comunidad, carreteras comarcales, nacionales o locales, y al amparo de esa necesidad que todos estamos manifestando aquí, no tiene sentido que ustedes se abstengan o no

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 12

voten a favor de esta iniciativa que pretende reforzar el mantenimiento y conservación de la Red de Carreteras del Estado con el objeto de prevenir accidentes de tráfico y reducir la siniestralidad vial, teniendo en cuenta las posibles responsabilidades jurídicas derivadas del estado de conservación de las carreteras, según indica la Fiscalía de Seguridad Vial.

Y no me digan ustedes que no tienen presupuesto, porque es el Gobierno, el de SUMAR y el Partido Socialista, que más ha recaudado en la historia de España. Ustedes recaudan (**muestra un recorte del periódico «ABC Motor»**) de los impuestos directos e indirectos del automóvil aproximadamente 40 000 millones de euros —¡40 000 millones de euros!—. Además, han batido récord en la recaudación de multas en este último año. No digan ustedes a las personas que han quedado heridas o a los familiares de los fallecidos en ese accidente debido a una carretera en mal estado que no se ha llevado a cabo la reparación de esa carretera porque no tienen dinero. Ustedes tienen dinero y, por lo tanto, tienen una responsabilidad moral con todas las personas que están muriendo en las carreteras, especialmente de sectores vulnerables, como está pasando en estos últimos años con los motoristas. Ustedes tienen la responsabilidad de salvar vidas. Si no se salvan, ustedes verán, es su conciencia, pero el Estado tiene dinero para arreglar todas las carreteras.

Gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Alcaraz.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Alfonso.

La señora **ALFONSO SILVESTRE**: Gracias, presidente.

Señorías, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero empezar reconociendo la necesidad de apoyar esta iniciativa del Grupo Parlamentario VOX. Nuestras carreteras están en una situación crítica. El mal estado de nuestras carreteras se ha agravado de forma alarmante desde 2018 por la inacción del Gobierno. Se ha descuidado el mantenimiento de la red viaria del Estado, y hoy lo estamos pagando: más accidentes, más riesgos y más costes para los ciudadanos. El estado de las carreteras de competencia nacional es cada vez más preocupante. En cualquier punto de España se repite la misma realidad: firme deteriorado, señalización deficiente y un mantenimiento claramente insuficiente.

El Partido Popular lo viene denunciando una y otra vez. Hemos presentado iniciativas por toda España para reclamar actuaciones urgentes en carreteras nacionales que llevan años olvidadas. El deterioro de nuestras infraestructuras viarias no se arregla con anuncios, se arregla con gestión, planificación e inversión, y eso, señorías, es precisamente lo que falta en este Gobierno. La Fiscalía de Seguridad Vial ya lo ha advertido: el mal estado de las carreteras puede generar responsabilidades jurídicas, no solo técnicas, también penales, cuando hay una negligencia grave.

Por eso, el Grupo Popular presenta una enmienda de mejora, y no para cambiar el sentido de la propuesta del Grupo Parlamentario VOX, sino para reforzarla y hacerla eficaz. Pedimos al Gobierno que elabore un plan nacional de conservación viaria que identifique los tramos más peligrosos, que fije objetivos medibles, que garantice presupuesto suficiente y coordinación con comunidades autónomas y diputaciones. También queremos que el Ejecutivo comparezca ante esta comisión. Queremos que explique el estado de nuestras carreteras y el grado de cumplimiento de la estrategia de seguridad vial, porque esta estrategia está siendo incumplida, especialmente en el apartado de vías seguras. Sin carreteras seguras no hay movilidad sostenible ni seguridad vial posible.

Señorías, esta es una cuestión de responsabilidad institucional, no de ideología. Pedimos al Gobierno que deje de mirar hacia otro lado y que actúe ya. Lamentamos que el Grupo Parlamentario VOX no haya aceptado nuestra enmienda, pero mantendremos nuestro apoyo a la iniciativa porque compartimos la preocupación de fondo y creemos que esta Cámara debe enviar un mensaje claro al Gobierno: no se puede seguir mirando hacia otro lado. Seguiremos insistiendo en la necesidad de ese plan nacional de conservación viaria porque sin carreteras seguras no hay movilidad sostenible ni seguridad vial posible.

Esta es la posición del Partido Popular, constructiva, responsable y comprometida con la seguridad de todos los ciudadanos.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señora Alfonso.

Para fijar la posición de los grupos, en este caso, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Pueyo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 13

El señor **PUEYO SANZ**: Gracias, presidente.

Hoy el grupo de ultraderecha trae una proposición no de ley que no desvaría con la Agenda 2030 ni dispara sin fundamento contra el Pacto Verde, como ha hecho en la anterior enmienda. Supongo que quien haya redactado esta proposición no de ley tendrá que ser amonestado, porque se olvida de esa batalla cultural, ignora el argumentario trumpista y franquista y se centra en una propuesta que podría ser sensata, sinceramente. Queríamos comentárselo, señorías de VOX. Para variar, quisiera agradecer, señorías, que de vez en cuando traigan problemas de verdad e intenten solucionarlos.

Pero el problema es, como ha dicho la propia portavoz del Grupo Popular, que no aterriza ninguna propuesta en concreto y que por eso les presentaba la enmienda. Y es cierto, no aterriza ninguna propuesta concreta. Además, en vez de la fórmula que se ha estado utilizando de la responsabilidad penal sería más interesante reforzar hoy día temas como la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas, que no está funcionando con las garantías que debiera en todas aquellas carreteras que están en mal Estado, en casos de desprendimientos o en otros casos cinagéticos. Creemos que no va tanto por la responsabilidad penal, aunque también la Fiscalía haya señalado que esa posibilidad existe.

Señorías, es cierto que el mal estado de la red de carreteras, pavimento desgastado o señalización deficiente en algunas ocasiones se ha determinado como un factor determinante de esa siniestralidad vial. Informes como el de la Asociación Española de la Carretera o la memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial están coincidiendo en advertir este hecho. Por eso, este Gobierno ha invertido en estos últimos siete años en conservación de carreteras alrededor de 9000 millones de euros, lo que refleja bien el compromiso de los ministerios para que esto se solucione. Por eso mismo, en esta propuesta que realizaba VOX vemos que hay un problema temporal. Se presentó el 24 de julio de 2025, pero continuamente se vienen refiriendo al periodo del verano de 2025 diciendo que iba a ser mucho peor que el anterior. Es decir, está presentada, como se defiende hoy en día, fuera de tiempo, porque la propia iniciativa dice que cuando se superen los cien millones de viajeros va a haber un incremento de fallecidos, cuando la DGT acaba de informar de que ha habido un 6 % menos de fallecidos. Esto es lo que tiene presentar las cosas tarde.

Independientemente de esto, ¿falta por hacer? Por supuesto, falta mucho por hacer, probablemente porque durante muchas legislaturas anteriores —también responsabilidad del Grupo Popular, y del Grupo Socialista en algunas ocasiones— no se hizo el esfuerzo equivalente al que se debiera estar haciendo, un esfuerzo que sí se está haciendo ahora, e independientemente, es cierto —y hay que reivindicar una cosa que no se ha dicho hasta ahora—, de que el abandono de todas esas carreteras nacionales que pasan por el mundo rural en muchos casos también es lamentable.

Repetimos, no nos parece mal esta proposición no de ley, pero no está presentada en tiempo y forma porque se refiere al verano que ya ha sucedido y porque es necesario aterrizar medidas. Si se cumpliera todo ello, es decir, si aterrizasen medidas y si se presentase en tiempo y forma, incluso podría llegar a contar con nuestro apoyo, pero en este caso no es así. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Pueyo.

Finalmente, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista sobre esta PNL, tiene la palabra el señor Conesa Coma.

El señor **CONESA COMA**: Gracias, presidente.

Esta PNL nos viene bien y nos permite poner en valor el trabajo que se está realizando desde el Gobierno de España y más concretamente desde los Ministerios de Interior y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Llevamos ya algunos años —siempre exceptuando el de la pandemia— de bajada sostenida de accidentes en carretera y creemos que es un éxito político, pero también lo es de los trabajadores y las trabajadoras, así como de los cuerpos de seguridad, que hacen un esfuerzo cada día para que los datos sean esperanzadores. Nunca nos conformaremos mientras haya un accidente con fallecidos o heridos graves, nunca estaremos conformes al cien por cien en esta materia. Aspiramos a que no haya ni un solo accidente y a que nuestras carreteras sean cien por cien seguras.

Señorías, somos conscientes de que hay grupos vulnerables en la carretera —como los motoristas, los ciclistas o los peatones— y precisamente por ello las campañas y las medidas van en la dirección de favorecer a los que más necesitan nuestra atención. Sabemos que para que disminuya la tasa de accidentalidad es necesaria la combinación de factores y uno de ellos es el estado de las carreteras. Por esto, desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha hecho un esfuerzo de inversión —como decía también el portavoz de SUMAR— de casi 9000 millones de euros en conservación y mantenimiento desde el año 2018.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 14

Somos un país seguro, turísticamente atractivo y con un alto crecimiento económico. Estamos a la vanguardia europea y eso también influye en nuestras carreteras, y los datos avalan que tenemos más visitantes cada año y que además estos visitantes utilizan nuestra red viaria. Asimismo, tenemos que añadir un aumento del transporte de mercancías debido a nuestra favorable situación económica, pero esto no se traduce en un aumento de los accidentes en carretera, y nos tenemos que felicitar por ello.

Siempre tenemos que estar atentos en materia de seguridad vial, cada víctima cuenta. Como les decía, nuestro grupo y nuestro Gobierno están comprometidos con una movilidad más justa, más segura y, sobre todo, más sostenible. Y es un gran éxito la aprobación de la nueva ley que permitirá también, señorías, salvar vidas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Conesa. Señor Alcaraz, ¿acepta la enmienda presentada por el Grupo Popular?

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Aunque compartimos la enmienda, desvirtúa la propia PNL, y esa iniciativa ya la llevamos en otras iniciativas que hemos presentado. No la aceptamos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias.

### — RELATIVA A LA AMPLIACIÓN DE LA ORDEN IET/543/2012 PARA LA PROTECCIÓN ANTE LA RADIACIÓN ULTRAVIOLETA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/002500).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Pasamos al punto número 5, la Proposición no de ley relativa a la ampliación de la orden IET/543/2012 para la protección ante la radiación ultravioleta. El autor en este caso es el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya.

Tiene la palabra la señora Madrenas.

La señora **MADRENAS I MIR**: Moltes gràcies i demano excuses per pel retard que ha sigut involuntari.

Avui des del grup de Junts per Catalunya presentem aquesta proposició no legislativa que de fet neix de la feina, la constància i el compromís de l'Associació d'Afectats per xeroderma pigmentoso, amb qui vaig tenir l'oportunitat de reunir-me fa molt poc temps. La xeroderma pigmentoso és una malaltia hereditària molt rara que es caracteritza per la hipersensibilitat a la llum solar, canvis en la pigmentació, envelliment prematur de la pell i desenvolupament de tumors malignes. No sé si hauran vist afectats d'aquesta malaltia. N'hi ha pocs, certament. Han d'anar coberts absolutament tota la pell completament coberta, sempre amb ulleres de sol. Han d'anar sempre amb màniga llarga, sempre amb sabates completes, fins i tot amb guants. Això és el que han de viure contínuament. Els símptomes d'aquesta enfermetat es manifesten abans dels 2 anys, és a dir, són infants, fet que fa que aquests infants afectats necessitin protecció absolutament constant i especialitzada des de ben petits, inclosos els seus desplaçaments en vehicles.

La normativa vigent ja reconeix la necessitat de protecció especial davant la radiació UV. Concretament, l'ordre que es proposa modificar permet la instal·lació d'uns filtres o làmines en el camp de visió frontal, però limita exclusivament a persones diagnosticades de lupus eritematós sistèmic, demostrant que el marc legal efectivament pot, si es vol, adaptar-se, ser per protegir la salut dels col·lectius vulnerables. La nostra proposició és senzilla, simplement amplia aquesta protecció a altres persones especialment sensibles al sol, com els afectats per xeroderma pigmentoso, i també altres col·lectius similars com els diré ara mateix, més endavant. Vull recordar que actualment, i això s'hi van referir l'associació de la xeroderma, per obtenir actualment l'autorització per poder adaptar el vehicle amb la instal·lació únicament d'aquests filtres, els vidres, és un procés que s'ha de fer forçosament a Madrid, és molt complex, és molt lent. Sembla que se generen moltíssimes traves administratives, es tarda molt incomprensiblement i està centralitzat.

Per això aquesta proposició busca també simplificar i agilitzar el procés, garantint tant la seguretat viària, òbviament, com la protecció de la salut. Així mateix, també Junts per Catalunya hem considerat ampliar i hem considerat molt important també ampliar aquesta proposta a altres col·lectius que també poden patir conseqüències greus davant d'una exposició solar elevada, persones amb malalties dermatològiques greus o amb tractaments fotosensibilitzants o amb d'altres condicions mèdiques similars,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 15

sempre, òbviament, amb la prescripció mèdica imprescindible, òbviament. I, addicionalment, també creiem que cal tenir en compte, com he dit al començament, que un aspecte essencial d'aquesta enfermetat és que es manifesta des de la infància. Això vol dir que sovint els vehicles, òbviament, fins que no són majors d'edat, no són conduïts per la persona afectada, sinó pels seus pares o pels seus familiars. Per tant, és també fonamental i així ens ho van demanar, que les autoritzacions es puguin atorgar també a vehicles conduïts pels seus familiars, per tal de garantir la seguretat d'aquests infants en els seus desplaçaments quotidians.

I també cal posar-ho en el context de salut públic. Parlem de situacions cancerígenes i es preveu que anualment es diagnostiquin uns 1600 casos de melanoma cutani a Catalunya i un total de 9400 a l'Estat. Aquesta xifra evidencia que el problema de l'exposició solar no és anecdòtic, sinó real i creixent, i que cal actuar de manera preventiva i eficient. Som conscients que si s'amplia aquest reconeixement, podrien augmentar les sol·licituds d'autorització. Per això proposem que la seva gestió es faci des de la proximitat a nivell territorial, aprofitant la capacitat i el coneixement dels serveis més propers a la ciutadania. Una gestió descentralitzada amb uns criteris d'aplicació comuns. En definitiva, el que plantegem és una mesura de sentit comú que vol fer més fàcil el dia a dia d'unes persones que ja viuen amb prou dificultats. Es tracta d'una qüestió de dignitat, de salut i d'eficiència. Per tot això, Junts per Catalunya demana el suport de tots els grups, convençuts que aquesta és una proposta justa, raonable i que contribuirà de ben segur a millorar la qualitat de vida de moltes persones.

Moltes gràcies.

*Muchas gracias y pido disculpas por el retraso, que ha sido involuntario.*

*Hoy, desde el Grupo Junts per Catalunya, presentamos esta proposición no de ley que, de hecho, nace del trabajo, la constancia y el compromiso de la asociación de afectados por xeroderma pigmentosum, con quien tuve la oportunidad de reunirme hace poco. El xeroderma pigmentosum es una enfermedad hereditaria muy rara que se caracteriza por la hipersensibilidad a la luz solar, cambios en la pigmentación, envejecimiento prematuro de la piel y desarrollo de tumores malignos. No sé si habrán visto afectados de esta enfermedad, hay pocos ciertamente. Tienen que ir cubiertos, absolutamente toda la piel completamente cubierta, con gafas de sol siempre, con manga larga, siempre con zapatos cerrados, con guantes; eso es lo que tienen que vivir continuamente. Los síntomas de esta enfermedad se manifiestan antes de los dos años, cuando son niños. De hecho, este tipo de niños necesitan protección absolutamente constante y especializada desde muy pequeños, incluido durante sus desplazamientos en vehículos.*

*La normativa vigente ya reconoce la necesidad de protección especial ante la radiación UV. Concretamente, la orden que se propone modificar permite la instalación de unos filtros o láminas en el campo de visión frontal, pero lo limita exclusivamente a personas diagnosticadas con lupus eritematoso sistémico. El marco legal, efectivamente, puede adaptarse para proteger la salud de los colectivos vulnerables. Nuestra proposición es sencilla, simplemente amplía esta protección a otras personas especialmente sensibles al sol, como los afectados por xeroderma pigmentosum, y también a otros colectivos similares, como mencionaré más adelante. Quisiera recordar que actualmente —y a esto se refirió la asociación de la xeroderma— obtener la autorización para adaptar el vehículo con la instalación únicamente de estos filtros en los cristales es un proceso que tiene que hacerse forzosamente en Madrid; es muy complejo, es muy lento. Parece que se generan muchísimas trabas administrativas, se tarda muchísimo, incomprensiblemente, y está centralizado.*

*Por eso, esta proposición busca simplificar y agilizar el proceso, garantizando tanto la seguridad viaria, obviamente, como la protección de la salud. Junts per Catalunya también considera muy importante ampliar esta propuesta a otros colectivos que también pueden sufrir consecuencias graves ante una exposición solar elevada, personas con enfermedades dermatológicas graves o con tratamientos fotosensibilizantes u otras condiciones médicas similares, obviamente con la prescripción médica imprescindible. Y adicionalmente creemos que hay que tener en cuenta, como hemos dicho anteriormente, que un aspecto esencial de esta enfermedad es que se manifiesta desde la infancia. Eso quiere decir que a menudo los vehículos, hasta que no es mayor de edad, no son conducidos por la persona afectada, sino por sus padres o por sus familiares, y, por lo tanto, es fundamental —y así nos lo solicitaron— que las autorizaciones se puedan otorgar también a vehículos conducidos por sus familiares, con el fin de garantizar la seguridad de estos niños en sus desplazamientos cotidianos.*

*También hay que ponerlo en el contexto de salud pública. Hablamos de situaciones de cáncer. Se prevé que anualmente se diagnostiquen unos 1600 casos de melanoma cutáneo en Cataluña y un total*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 16

*de 9400 en el Estado. Esta cifra evidencia que el problema de la exposición solar no es anecdótico, sino real y creciente, y que hay que actuar de manera preventiva y eficiente. Somos conscientes de que, si se amplía este reconocimiento, podrían aumentar las solicitudes de autorización. Por eso, proponemos que su gestión se haga desde la proximidad, a nivel territorial, aprovechando la capacidad y el conocimiento de los servicios más próximos a la ciudadanía. Una gestión descentralizada con unos criterios de aplicación comunes. En definitiva, lo que planteamos es una medida de sentido común que quiere hacer más fácil el día a día de unas personas que ya viven con bastantes dificultades. Se trata de una cuestión de dignidad, de salud y de eficiencia. Por ello, Junts por Catalunya pide el apoyo de todos los grupos, convencidos de que esta es una propuesta justa, razonable y que contribuirá a mejorar la calidad de vida de muchas personas.*

*Muchas gracias.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Moltes gràcies, senyora Madrenas.

A esta PNL se han presentado dos enmiendas, la primera de ellas procede del Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra el señor García Gomis.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, señor presidente.

Una vez más, asistimos a una proposición de ley que Junts reviste de un buenismo sanitario, pero que, en realidad, es un paso más hacia la fragmentación normativa y la cesión de competencias al mosaico autonómico debilitando la igualdad ante la ley de todos los españoles.

Partamos de una evidencia: la xerodermia pigmentosa existe; es una enfermedad gravísima que merece protección y acompañamiento. Desde aquí, todo nuestro apoyo a todas las personas que la sufren, a sus familiares y cuidadores. Ninguna persona con esta patología debería quedar desasistida. Ahí no hay discusión. Actualmente, España contempla las excepciones médicas para pacientes con lupus en la orden IET/543/2012. Eso demuestra que el sistema tiene ya mecanismos de excepción y, por tanto, hablar de discriminación como hace el texto podría ser inexacto.

Junts pretende convertir la excepción sanitaria concreta en una puerta abierta generalizada e incluir, sin criterio acumulativo, a otros colectivos, como puede ser el de las personas con albinismo, bebés y niños menores —es decir, todos los menores de España—, conductores profesionales, por el mero hecho de estar expuestos al sol —algo inherente a su profesión—, ya sean transportistas, taxistas, repartidores, trabajadores de servicios esenciales... En definitiva, cualquier español que pasase horas al volante podría acogerse a esta excepción. Esto, señoría, no es legislar para ayudar a un colectivo que sufre una enfermedad, esto es disfrazar de sensibilidad sanitaria una modificación normativa masiva que afecta directamente a la seguridad vial, permitiendo láminas o filtros de parabrisas frontal, cuando desde la Unión Europea se desaconseja expresamente cualquier reducción de transparencia óptica en el campo de visión del conductor.

Tienen varios errores de planteamiento. El primero: se acusa al sistema actual de ser centralista y —en catalán, *feixuc*— pesado y lento; pero no aporta ningún dato real de tiempo de tramitación ni del número de casos que existen actualmente de xerodermia pigmentosa, cuántos se han visto afectados o cuántos han sido rechazados o ignorados. Es decir, usted quiere legislar por ideología y no por evidencia.

El segundo error es que se cita la equidad territorial como argumento para trasladar la autorización a las comunidades autónomas. Traducido: lo que pasará será que habrá diecisiete procedimientos distintos, diecisiete criterios médicos distintos, diecisiete ITV, que interpretarán de forma diferente lo que debe ser una excepción uniforme para garantizar la seguridad vial y, sobre todo, la protección de las personas que la requieren.

Tercer error. Se habla de colectivos amplios y no discriminados, pero no cuantifica nada. ¿Cuántos casos reales de xerodermia hay en España? ¿Cuántas patologías relativas a los rayos UVA son climáticamente relevantes? ¿Cuál sería el impacto de la sinestralidad? No hay ni una cifra, todo se fía a un informe médico y determinado de alta sensibilidad.

Conclusión. En VOX decimos con claridad: sí a proteger —por supuesto— a los que clínicamente lo necesitan —con procedimiento médico serio, centralizado y homogéneo— y no a desnaturalizar una norma de seguridad vial para convertirla en una utilización masiva de láminas en el parabrisas con el riesgo que eso conlleva para la visibilidad y la seguridad. No a la fragmentación territorial constante que ustedes pretenden, donde lo que hoy es una excepción médica mañana será una barrera más entre catalanes, andaluces o madrileños, dependiendo del capricho autonómico de turno. España debe legislar

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 17

con rigor y uniformidad nacional, y no dictar ocurrencias maximalistas presentadas como sensibilidades sociales. Protección, sí; barullo normativo, no.

Para terminar, hay que dejar de convertir España en un cajón de retales.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Gracias.

Para defender la segunda enmienda, por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Pedreño.

El señor **PEDREÑO MOLINA**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días.

Junts presenta hoy una proposición no de ley para extender la posibilidad de protección en los vehículos a personas con enfermedades afectadas por la radiación ultravioleta, además de lo que ya se contempla en la orden ministerial que elaboró el Ministerio de Industria, Energía y Turismo del año 2012.

Como ha explicado la diputada de Junts, esta proposición no de ley trata de contemplar a personas que acrediten vulnerabilidad a esta radiación, al margen de lo que se recoge, que es un diagnóstico concreto. En el Grupo Popular estamos de acuerdo en garantizar el bienestar y la seguridad de las personas con un espectro mayor de vulnerabilidades legalmente acreditadas, siempre y cuando, lógicamente, se garantice el cumplimiento de las normativas relativas a la homologación de los vehículos a motor con respecto al campo de visión delantera del conductor en las condiciones que se establecen en la propia normativa, que fija cuáles son las condiciones que se deben cumplir para garantizar esta homologación.

En esta proposición no de ley se recogen o sugieren diferentes patologías, no solo de las personas afectadas, también de las personas o los familiares que los transportan, algo que no nos parece mal al Grupo Parlamentario Popular, aunque con algunas salvaguardas relativas al ámbito personal de aplicación; Por eso, lo hemos propuesto en una modificación concreta y breve en el punto 1 del *petitum* de esta proposición. Con el punto 2 estamos también de acuerdo. Sin embargo, con el fin de garantizar la homogeneidad y la igualdad de esta medida, no nos parece de recibo que la potestad de autorización en función de estas patologías y de los diferentes grados de vulnerabilidad ante la exposición a esta radiación sea decretada por las comunidades autónomas. La idea de proteger a todos los afectados se basa en que exista una igualdad de condiciones en las autorizaciones y que no sea distinta en función del territorio de residencia del posible afectado. Por eso, en el Grupo Popular queremos que las condiciones sean otorgadas a nivel estatal y no por cada comunidad autónoma, que es lo que manda la regulación a día de hoy. Esta situación, de hecho, es similar para otros vehículos donde se aplican los mismos criterios en todo el territorio español, como las homologaciones de características técnicas y de seguridad mecánica, los elementos mínimos de señalización de peligro, el equipamiento de seguridad, etcétera.

Por tanto, nosotros hemos presentado una enmienda de modificación del punto 3 de la proposición de Junts, en el que quiere otorgar estas autorizaciones a las comunidades autónomas. Pensamos que es una cesión por la puerta de atrás de todo el procedimiento administrativo aplicable a esta solución. Yo creo que no se puede aprovechar una extensión de las actuales autorizaciones para hacer un cambio de competencias, porque —como decía la diputada de Junts— esto no es que no esté centralizado, es que tiene carácter estatal. Las enmiendas del Grupo Popular resuelven esta incongruencia y es la solución a la implementación de esta proposición que esperamos tengan en cuenta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Pedreño.

Para su posicionamiento, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gràcies, president.

Avui el Grup de Junts ens parla d'una malaltia que obliga a qui la pateix a viure protegint-se de manera rigorosa de la llum solar. Per ells i elles, un raig de sol no és benestar, és una amenaça. I aquesta amenaça també és present dins d'un cotxe. Actualment, la llei permet instal·lar filtres de protecció als vidres del cotxe, però només per a un col·lectiu molt concret. Com ja s'ha dit, les persones diagnosticades de lupus. És una mesura necessària i correcta, però aquí hi ha una injustícia flagrant, entenem nosaltres. Les persones amb xeroderma pigmentosa com la sensibilitat de les quals encara és més severa i queden

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 18

excloses d'aquesta protecció legal. És incompreensible i nosaltres entenem que és discriminatori. És una qüestió de salut pública, d'equitat i de dignitat.

Però la nostra reivindicació té dues cares. Primer, que cal que el Govern amplii urgentment la normativa i que inclogui aquest col·lectiu. I el segon, i això és clau, a diferència de la resta de companys que han parlat anteriorment, excepte la portaveu de Junts. L'experiència ens ha demostrat que el procediment actual és excessivament centralitzat a Madrid. És un tràmit pesat i inaccessible per a qui lluita contra una malaltia. No podem afegir burocràcia al patiment. La solució passa per descentralitzar les autoritzacions. Ha de gestionar-se des de les comunitats autònomes, totes. Són les administracions més properes, les que tenen les competències sanitàries i de serveis a la ciutadania i les que poden garantir un procediment àgil, accessible i proper. Es pot i s'ha de fer amb tota la coordinació tècnica, per descomptat necessària amb la DGT i les estacions d'ITV. En definitiva, es tracta de corregir una injustícia i de fer-ho amb sentit comú. Possiblement no generalitzant la norma. Es tracta de protegir la salut de les persones més vulnerables i de fer la mobilitat un dret accessible i segur a tothom.

Moltes gràcies.

*Gracias, presidente.*

*Hoy el Grupo Junts habla de una enfermedad que obliga a quien la sufre a protegerse de manera rigurosa de la luz solar. Para ellos y ellas un rayo de sol es una amenaza que está también presente en un coche. Actualmente, la ley permite instalar filtros de protección en los cristales del coche, pero solo para un colectivo muy concreto: las personas diagnosticadas de lupus. Es una medida necesaria y correcta, pero aquí hay una injusticia flagrante con las personas con xeroderma pigmentosum, cuya sensibilidad todavía es más severa pero quedan excluidas de esta protección. Esto es incompreensible y nosotros entendemos que es discriminatorio, se trata de una cuestión de salud pública, de equidad y de dignidad.*

*Nuestra reivindicación tiene dos caras. Primera, el Gobierno tiene que ampliar la normativa e incluir a este colectivo. Y, segunda, y esto es clave —lo hemos hablado con el resto de los compañeros y lo aceptan, me refiero también a la portavoz de Junts—, la experiencia ha demostrado que el procedimiento actual es excesivamente centralizado. Es un trámite pesado e inaccesible para quien lucha contra una enfermedad. No hay que añadirle burocracia. La solución pasa por descentralizar. Las autorizaciones tienen que gestionarse desde las comunidades autónomas, desde todas. Son las Administraciones más próximas las que tienen las competencias sanitarias y los servicios a la ciudadanía y las que pueden garantizar un procedimiento accesible y ágil. Se tiene que hacer con toda la coordinación técnica necesaria con la DGT y con las estaciones de ITV. En definitiva, se trata de corregir una injusticia y de hacerlo con sentido común, posiblemente no generalizando la norma. Se trata de proteger la salud de las personas más vulnerables y de defender la movilidad.*

*Muchas gracias.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Moltes gràcies, señor Alonso.

Para la fijación de posición del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero reconocer la sensibilidad de la iniciativa que plantea el Grupo Junts. Cabe destacar que los vehículos deben estar contruidos y mantenidos de forma que el campo de visión directa del conductor hacia adelante, hacia la derecha y hacia la izquierda le permita una visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule. En particular, no se permite la existencia de láminas adhesivas antisolares en el campo de visión directa del conductor, salvo en vehículos destinados a ser conducidos por personas diagnosticadas de lupus u otra enfermedad cuyos efectos, en cuanto a la exposición a los rayos ultravioleta, sean equivalentes.

Nos parece legítimo y necesario proteger a las personas que sufren enfermedades que las hacen especialmente vulnerables a la radiación ultravioleta. Ahora bien, conviene recordar que el Gobierno ya ha actuado en este sentido. Desde mayo de 2023, gracias a la actualización del Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV, versión 7.7 —desde 2025 vigente en su versión 7.8—, la normativa permite la instalación de láminas protectoras en el campo de visión frontal del conductor para personas que padezcan lupus u otras enfermedades con efectos equivalentes frente a la radiación ultravioleta, previa prescripción médica acreditativa. Es decir, lo que propone la PNL ya se aplica en la práctica. El

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 19

Ministerio de Industria y Turismo y la Dirección General de Tráfico han hecho los cambios necesarios para proteger a estos colectivos sin comprometer la seguridad vial.

En cuanto a la propuesta de descentralizar el procedimiento, recordamos que se trata de un proceso técnico de homologación de componentes regulados internacionalmente. En este proceso de legalización de la instalación de la lámina protectora, la comprobación de la correcta colocación y la emisión del informe de idoneidad de la instalación —que tiene por objeto garantizar que el campo de visión del conductor no se vea afectado y por tanto que la actuación necesaria para la protección de la luz solar no genere un riesgo mayor para la propia persona ni para el resto de usuarios de la vía— no es realizada por la propia Administración, sino por cualquier laboratorio con capacitación técnica y con acreditación 17025 en los ensayos de la Orden IET/543/2012. No obstante, compartimos la conveniencia de reforzar la coordinación con las comunidades autónomas para facilitar la tramitación y la información a las personas afectadas.

Nuestro grupo considera que debe destacar el equilibrio entre la protección de la salud y la seguridad vial, principios ya recogidos en la normativa actual. Por tanto, valoramos positivamente el espíritu de la iniciativa, pero entendemos que su contenido ya está incorporado en la normativa vigente. Por ello, seguimos apostando por seguir trabajando en esta línea de protección de la salud, la equidad y la seguridad vial.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VIPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Mayoral.  
Señora Madrenas, respecto a las enmiendas, ¿las acepta o no?

La señora **MADRENAS I MIR**: No. Tot i que la primera del PP la podria acabar acceptant, com que la segona tampoc. Llavors potser no té massa sentit.

*Aunque la primera, del Grupo Popular, la podría acabar aceptando, como la segunda, no, pues no tendría mucho sentido.*

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Moltes gràcies.  
I ara en un moment canviem de tema. D'acord.

*Muchas gracias.*

*En un momento cambiamos. (La señora presidenta, Madrenas i Mir, hace gestos negativos). De acuerdo.*

### — RELATIVA A LA DIGITALIZACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LOS CENTROS DE EXAMEN DESPLAZADOS PARA LAS PRUEBAS DE OBTENCIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002517).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Pasamos al punto 6, la penúltima proposición no de ley. Relativa a la digitalización y mantenimiento de los centros de examen desplazados para las pruebas de obtención del permiso de conducir. El autor es el Grupo Parlamentario Popular y la defiende la señora Clemente Muñoz.

La señora **CLEMENTE MUÑOZ**: Gracias, presidente.

Señorías, tal como hoy se organiza la Dirección General de Tráfico —sus sedes están en las capitales de provincias—, se han ido firmando sucesivos convenios con distintos ayuntamientos para acercar la posibilidad de obtener el permiso de conducir a los habitantes de zonas alejadas de estas capitales, creando los centros de examen desplazados para realizar las pruebas de conducción, lo que ha sido un instrumento clave para garantizar el acceso equitativo a todos los ciudadanos, vivan donde vivan. En estos convenios, los ayuntamientos ponen a disposición de la Dirección General de Tráfico las instalaciones, tanto las aulas para hacer los exámenes teóricos como los espacios de circulación para hacer las pruebas prácticas, y la Dirección General de Tráfico desplaza a los examinadores con cierta frecuencia a los distintos municipios, lo que lo ha llevado a consolidarse como un servicio muy valorado y básico para el territorio. Paralelamente, la propia Dirección General de Tráfico se ha ido modernizando y, bajo el proceso de digitalización, las nuevas pruebas teóricas se van a hacer de forma digital únicamente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 20

y, por lo tanto, estos espacios cedidos por los ayuntamientos precisan de ser actualizados con una serie de premisas que les ha enviado esta dirección general y que deben estar antes del 1 de enero de 2026 en funcionamiento. Esto está suponiendo una dificultad en muchos territorios, ya que se exige que esta digitalización y el equipamiento de las salas sea a cargo de los ayuntamientos, o sea, lo que coloquialmente se conoce como «yo invito y tú pagas». La Dirección General de Tráfico impone una serie de características de mobiliario, de climatización y de modelos de equipos informáticos, y una fecha límite en la que deben estar en funcionamiento. En el caso de no cumplirse, dejará de darse este buen servicio a la gente de nuestros pueblos.

El Grupo Popular lo que pide es que la Dirección General de Tráfico sea quien pague tanto la modernización y la digitalización de estos espacios como su posterior mantenimiento. Esta es una muestra más, por la vía de los hechos, del abandono del Gobierno de Sánchez del medio rural. Imponen cómo tienen que hacerse las cosas, pero no dotan del presupuesto necesario para ello, para que sean los pequeños municipios —con su ya mermada financiación local—, los que tengan que hacerse cargo de las facturas del Estado.

Les voy a poner un ejemplo, el de mi provincia, Teruel, donde tenemos la sede de tráfico de la capital en Teruel y el centro desplazado en Alcañiz, capital del Bajo Aragón, cuyo ayuntamiento ahora mismo tiene que decidir si adapta las instalaciones a lo impuesto por la Dirección General de Tráfico o si pierde el servicio que tantos años lleva prestándose a los vecinos, no solo de Alcañiz, sino de todo el Bajo Aragón histórico, es decir, también a las comarcas cercanas de Zaragoza, como la zona de Caspe, y a la zona de Tortosa de la provincia de Tarragona. Cada quince días estos vecinos tienen la posibilidad de examinarse allí, donde, en cada examen, son alrededor de ciento cincuenta personas las que se benefician de este buen recurso. Entonces, preguntamos, ¿debe ser el Ayuntamiento de Alcañiz el que pague la factura de esta infraestructura? ¿Deben ser los vecinos de Alcañiz los que se hagan cargo de este servicio que prestan a todas las comarcas cercanas a su municipio? La respuesta es no; debería ser la Dirección General la que adaptara sus propios recursos. Por eso solicitamos lo que vemos lógico, que se impulsen líneas específicas de financiación dirigidas a estas entidades locales para que puedan acometer las adaptaciones necesarias sin comprometer sus propios presupuestos. De nada sirve llenarse la boca con programas, estrategias y demás medidas contra la despoblación si cada vez que se decide algo desde el Ministerio no se tienen en cuenta los efectos que ello produce en el medio rural. ¿Qué pasa con el ayuntamiento que no disponga del presupuesto necesario para acometer estas mejoras? ¿Se va a permitir desde tráfico que se deje de prestar este servicio tan básico para los habitantes de los pequeños municipios por no ser capaces de pagar lo que ellos mismos precisan?

Por eso pedimos que haya diálogo entre el Gobierno y la federación de municipios para que no se pierdan servicios; que el diálogo y la colaboración institucional sean capaces de mantener los servicios que se prestan en el medio rural y en el territorio, y que lo digital no sea lo que aumente la brecha entre el medio rural y el urbano. Pedimos que las posibilidades de la digitalización sean las que mejoren nuestro país, y no las que aumenten las diferencias entre los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señora Clemente.

Esta proposición no de ley tiene dos enmiendas. La primera es del Grupo Parlamentario VOX y la defiende el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Muchísimas gracias, presidente.

Efectivamente, este Gobierno ha levantado la bandera de esa España vaciada desde que llegó al poder hace unos años y, realmente, hemos visto que lo que ha hecho es terminar de vaciar esa España que tanto preconizaba y decía defender. Y en esta cuestión, que aborda la posibilidad de hacer exámenes en pequeñas poblaciones, no puede ser de otra manera. Al igual que ha pasado con el problema de los examinadores, sobre el que, año tras año —y llevo en esta comisión unos cinco años aproximadamente—, la DGT y el Gobierno hacen promesas continuadas de solucionarlo que no llegan. Cada año tenemos el mismo problema y creo que en esta cuestión no va a haber ninguna diferencia, es decir, va a seguir exactamente igual. Estamos hablando además de un sector como el del transporte —esta misma mañana escuchaba a alguno de sus representantes—, que tiene serios problemas para encontrar conductores de camiones por el atasco en los exámenes que se están llevando a cabo en muchísimas comunidades de España.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 21

En esta PNL, además, se pone el acento en la incapacidad económica de algunos ayuntamientos. Efectivamente es así por la exigencia de la DGT. Pero, ojo, que la Dirección General de Tráfico ha vuelto a superar los 500 millones en recaudación de multas y esta es una tendencia ascendente cada año. No me digan que no tienen dinero para adecuar esos ayuntamientos y para que se puedan realizar los exámenes en esas poblaciones porque, solo a través de las multas, recaudan más de 500 millones de euros cada año. En total, casi 40000 millones de euros se recaudan de los impuestos directos e indirectos relacionados con el automóvil y de las distintas entidades encargadas de cobrar impuestos como el de circulación, etcétera.

Por lo tanto, creemos justificada esta PNL y la vamos a apoyar, pero mucho me temo, señorías del PP, que aunque saliera por unanimidad, este Gobierno no tiene ninguna voluntad de solucionar el problema. La única solución es que convoquen elecciones y dejen trabajar a los demás.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Alcaraz.

Para posicionar la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Aceves.

Cuando quiera.

El señor **ACEVES GALINDO**: Gracias, presidente.

Señorías, buenos días.

De esta proposición no de ley habría que empezar por decir que para el Grupo Socialista lo importante —y creo que lo compartirán todas sus señorías— es que este servicio público se mantenga en el medio rural y que, además, aporte mayor calidad e igualdad de oportunidades. Desde luego, la oportunidad de los exámenes para la obtención del permiso de conducir mejorando la formación y mejorando estas herramientas de accesibilidad siempre es una mejora importante para la ciudadanía. Señorías, no se trata de cambiar un modelo, no se trata de cerrar ningún centro, se trata de la colaboración entre las Administraciones y de mantener el compromiso para que los servicios públicos lleguen y sigan manteniéndose en el medio rural. Por lo tanto, la petición de mantener un convenio de colaboración entre dos Administraciones siempre es positivo para el mantenimiento de servicios en el medio rural, en este caso para los centros de exámenes desplazados.

También es importante decir que, desde que en el año 2023 se puso en marcha el primer centro en Calatayud con los medios informáticos apropiados, ya se han firmado 18 convenios, 14 están en proceso, y 7 con aulas informatizadas. Es que esto proviene del año 2009. El año 2009 se pone encima de la mesa la oportunidad de la digitalización de todos los servicios, en este caso de los que se prestan por parte de la DGT en el medio rural. Señorías, creemos que es importante reconocer también que el aula no tiene por qué ser de uso exclusivo. Por lo tanto, en aquellos ayuntamientos que mediante la colaboración y por la responsabilidad de mantener centros en su localidad tengan estas aulas, estas no tienen por qué ser de uso exclusivo para estos exámenes, ni tampoco el material de uso exclusivo para lo mismo, sino que puede ser perfectamente compartido. Además, es importante reconocer la libertad que tienen estos ayuntamientos para negociar con otras Administraciones cualquier tipo de asunción parcial o total de la inversión. Y aquí quería parar un segundo. Señorías, nunca habíamos vivido en la historia de nuestro país mayor aportación de los tributos del Estado a las entidades locales. Yo sé que al Partido Popular en algún momento dado el subconsciente le traiciona. Como ellos están acostumbrados a los recortes, como están acostumbrados a la pérdida de servicios públicos en el medio rural, ahora ya obvian claramente este aumento de la financiación. Miren, 10466 millones de euros suponen un 58,3% de aumento. Ahora habría que preguntarnos: en aquellas comunidades autónomas que gobierna el Partido Popular, ¿la participación que tienen las entidades locales en los tributos autonómicos ha aumentado o ha ido en sentido contrario? Claro, ahí está muchas veces la cuestión.

Para terminar, señorías, hemos presentado una enmienda intentando buscar un punto de acuerdo, un punto de avance en este sentido. Esperamos que sea aceptada. De todas maneras, el Grupo Socialista siempre defenderá la necesaria financiación local para, como en este caso, poder aportar fondos para llegar a acuerdos con otras Administraciones, acuerdos que redunden en el bien del medio rural, de los habitantes que viven en el medio rural. En ese sentido va la enmienda que hemos presentado, que esperamos que cuente con su aprobación.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Aceves.

Ahora, para posicionar al resto de grupos, en primer lugar tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, la señora Madrenas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 22

La senyora **MADRENAS I MIR**: Moltes gràcies.

Hi ha alguns aspectes d'aquesta proposició que ens en sonen bé. Crítica la càrrega imposada als ajuntaments, òbviament, coherència. És una proposta coherent amb el repte demogràfic i que parla de la necessitat de cert diàleg institucional, la Federació Espanyola de Municipis. Però nosaltres entenem que, tot i que parlen d'equitat territorial, no sé quina al·lèrgia tenen a les comunitats autònomes i a que gestionin, doncs, els diversos assumptes que afecten als seus ciutadans. I com que es veu una clara al·lèrgia a parlar de la necessitat de que les comunitats autònomes també puguin entrar en aquest àmbit, doncs és el que ens preocupa i potser per això no podrem donar-li el suport.

En tot cas, i també parlant del tema d'exàmens l'altre dia en el ple. I volia aprofitar aquest punt, l'altre dia en el ple, el ministre Marlaska va fer unes asseveracions quan va ser interpel·lat per la diputada d'aquesta comissió, la senyora Granollers, sobre les extremes dificultats a Catalunya per obtenir el permís de conduir. Jo volia fer esment de la reacció molt indignada de la Federació d'Autoescoles de Catalunya, perquè el ministre va acabar insinuant que la culpa possiblement podia ser de les autoescoles catalanes perquè estaven traient uns resultats en els exàmens teòrics molt dolents. Va dir que se suspènen molt i que els alumnes catalans suspènen molt i que, per tant, aquesta era la causa de que no es treien els carnets de conduir com pertocaria. I la Federació d'Autoescoles Catalanes vol deixar clar que les dades demostren que el percentatge d'aprovat a Catalunya és superior a la mitjana estatal, amb un 52,01 %, és a dir, amb cinc punts per sobre de la mitjana estatal, i ho volia fer palès. També que la bossa d'alumnes amb la part teòrica aprovada a Catalunya supera les 78 000 persones distribuïdes entre les quatre demarcacions, però que aquesta xifra ha augmentat en més de 3200 persones, fet que posa de manifest que les mesures aplicades per la Direcció General de Trànsit o que diuen que estan intentant aplicar i que també va esmentar el ministre Marlaska, no estan donant cap bon resultat i que la manca d'examinadors i de recursos continua essent el principal problema. I nosaltres, des de Junts per Catalunya, ens solidaritzem absolutament amb la Federació d'Autoescoles de Catalunya i com fan ells, també exigim que el ministre d'Interior en aquest àmbit, demani disculpes a totes les autoescoles catalanes que treballen amb absolut rigor i amb absoluta professionalitat, donant una formació viària de qualitat i segura.

Moltes gràcies.

*Muchas gracias.*

*Hay algunos aspectos de esta propuesta que nos suenan bien: critica la carga impuesta a los ayuntamientos, es una propuesta coherente con el reto demográfico y habla de la necesidad de cierto diálogo institucional en relación con la Federación Española de Municipios. Pero nosotros entendemos que, a pesar de que hablan de equidad territorial, no sé qué alergia tienen a las comunidades autónomas y a que gestionen los diversos asuntos que afectan a sus ciudadanos. Como se ve, la clara alergia a hablar de la necesidad de que las comunidades autónomas también puedan entrar en este ámbito es lo que nos preocupa y, quizá por eso, no podremos darle nuestro apoyo.*

*En todo caso, hablando del tema de exámenes, el otro día en el Pleno —y quería aprovechar este punto—, el ministro Marlaska hizo unas aseveraciones cuando lo interpeló la diputada también de esta Comisión, la señora Granollers, sobre las extremas dificultades en Cataluña para obtener el permiso de conducción. Yo quería mencionar la reacción, muy indignada, de la Federación de Autoescuelas de Cataluña porque el ministro acabó insinuando que la culpa posiblemente podría ser de las autoescuelas catalanas porque estaban sacando unos resultados en los exámenes teóricos muy malos. Dijo que los alumnos catalanes suspendían mucho y, por tanto, que esa era la causa de que no se obtuvieran los carnés de conducir, como debería ser. La Federación de Autoescuelas Catalanas quiere dejar claro que los datos demuestran que el porcentaje de aprobados en Cataluña es superior a la media estatal, con un 52,01 por ciento; es decir, 5 puntos por encima de la media estatal. Quería hacerlo notar. Y también que la bolsa de alumnos con la parte teórica aprobada en Cataluña supera las 78 000 personas, distribuidas entre las cuatro demarcaciones. Pero esta cifra ha aumentado en más de 3200 personas, lo que pone de manifiesto que las medidas aplicadas por la Dirección General de Tráfico —o que dicen que están intentando aplicar, y que también mencionó el ministro Marlaska— no están dando ningún buen resultado y que la falta de examinadores y de recursos continúa siendo el principal problema. Nosotros, Junts per Catalunya, nos solidarizamos absolutamente con la Federación de Autoescuelas de Cataluña y, como hacen ellos, también exigimos que el ministro del Interior pida disculpas a todas las autoescuelas catalanas, que trabajan con absoluto rigor y absoluta profesionalidad, dando una formación viaria de calidad y segura.*

*Muchas gracias.*

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 23

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Moltes gràcies, señora Madrenas. Finalmente, para posicionar al Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR tiene la palabra el señor Guijarro.  
Adelante.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Lo primero que quería destacar de esta iniciativa es el tono. Es verdad que esta comisión no es precisamente de las más polémicas y, en general, tendemos a estar todos y todas de acuerdo con los objetivos de esta. En todo caso, y dado el contexto político que vive España, no quiero dejar de felicitarle por el hecho de que el tono de la iniciativa sea constructivo. Entonces, quiero destacar, por ejemplo, algunas frases de su exposición de motivos. Habla de que el proceso que está llevando a cabo la DGT persigue objetivos legítimos. Esto ya es toda una gran novedad. O sea, que reconozca la oposición que el Gobierno está persiguiendo objetivos legítimos verdaderamente es ya toda una novedad. En ese sentido, me felicito. Incluso invoca algunos argumentos, de manera espuria, pero argumentos que a mí me resultan atractivos. Por ejemplo, habla de que este proceso podría suponer riesgos de recentralización. Creo que este proceso no tiene ningún riesgo de estas características, pero ya el hecho de que invoquen este tipo de cuestiones es para felicitarle; dejan a uno algo alucinado, pero no deja de ser algo para felicitarle, porque esto marca una clara diferencia entre las dos derechas españolas. Quiero pensar que van a seguir marcando estas diferencias; hay una derecha en España, una derecha democrática, que entiendo quiere representar el Partido Popular, que pone en valor determinados principios constitucionales, como es el de la descentralización de la Administración pública española. Como digo, no creo que sea un argumento que se pueda emplear en este caso, pero solo el hecho de que se emplee me parece que, pese a todo, es una buena señal.

La portavoz del Grupo Popular en este caso creo que ha hecho una presentación digna, pero ha mencionado dos puntos que son criticables. Ella ha venido a decir que el Gobierno estaría aplicando el principio de «yo invito y tú pagas», lo ha dicho literalmente. Hombre, creo que esto es un poco forzado; más bien estamos hablando de una corresponsabilidad, que es a lo que viene apelando la Dirección General de Tráfico desde hace tiempo. Como ha explicado antes el portavoz socialista, es un procedimiento habitual que trata de que las Administraciones implicadas colaboren para dar un servicio integral a la ciudadanía. En este caso, parece normal que un servicio de estas características tenga que estar de alguna forma cofinanciado, más si tenemos en cuenta que, además, estos últimos años el Ministerio de Hacienda ha venido financiando los regímenes locales de una manera bastante importante si lo comparamos con el periodo anterior. Por lo tanto, quiero pensar que hay recursos y que los recursos se están utilizando y se van a utilizar de manera satisfactoria. Por lo demás, creo que el proceso en sí, tal y como se está dando, como ya han advertido otros portavoces, está funcionando de una manera más o menos fluida. Efectivamente, puede haber riesgos de disonancias, como en toda implementación —algunos de esos riesgos los ha destacado la portavoz del Grupo Popular—, pero no creo que se hayan materializado. Por lo tanto, como digo, agradeciendo el tono, me parece que las urgencias que señala no son pertinentes.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Guijarro.  
Señora Clemente, ¿acepta las enmiendas?

La señora **CLEMENTE MUÑOZ**: No las aceptamos. Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Bien.

### — RELATIVA A LA MEJORA DE LA CARRETERA N-431 EN LA PROVINCIA DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002519).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Pasamos a la última PNL, la proposición no de ley relativa a la mejora de la carretera N-431, en la provincia de Huelva. El autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y para defender la iniciativa tiene la palabra la señora Verano.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero decir al portavoz del Grupo Socialista, señor Cacho, respecto a lo que ha comentado al portavoz de SUMAR, que él no nos va a decir en ningún momento qué tenemos que traer a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 24

esta comisión ni qué no tenemos a traer a esta comisión, que todo lo que sea seguridad vial y salvar vidas forma parte de esta comisión. Por lo tanto, nosotros vamos a seguir trayendo carreteras y cualquier otra infraestructura que suponga un peligro para la vida de las personas. **(Aplausos)**.

Y, señorías, esta es otra PNL más de carreteras. Quiero empezar reseñando que esta proposición no de ley que traemos a la comisión no viene solo acompañada de la necesidad de que salga adelante, sino también del cansancio de años y años de incumplimientos por parte del Gobierno. La carretera N-431, que une Huelva con Ayamonte y vertebrada toda la costa occidental de Huelva, no puede seguir en unas condiciones más propias de una carretera del siglo pasado que del actual. Su deterioro no solo compromete la movilidad y la economía, sino también la seguridad vial de miles de conductores. Hay que tener en cuenta que esta nacional une los núcleos urbanos más densos de la provincia de Huelva. Por ella circulan cada día miles de personas de Lepe, Isla Cristina, Ayamonte, Cartaya o Gibraleón. Además, es una carretera por la que se vertebran parte de los sectores primarios, como la agricultura y la pesca de la provincia, pero también gran parte del turismo de Huelva. Es decir, no solo hablamos de la necesidad ciudadana o económica de la zona, sino de una cuestión de seguridad vial básica para trabajadores, transportistas y familias enteras.

La N-431 se ha convertido en el reflejo del abandono que sufre la provincia de Huelva por parte del Gobierno de Pedro Sánchez: una carretera olvidada, parcheada y descuidada durante años. Señorías, la gente está cansada. Se necesitan soluciones. Por ello, con esta proposición no de ley pedimos una actuación seria, integral y urgente. No más anuncios aislados ni operaciones de imagen, queremos una planificación real que devuelva la seguridad a esta vía, porque hablar de seguridad en las carreteras es hablar también de seguridad vial, y esa es responsabilidad de todos. A medida que está vía se deteriora más y más, se resiente la economía, se deteriora la seguridad y se frena el desarrollo de una parte importante de la provincia.

Fíjense, el Gobierno o diputados del Partido Socialista —porque aquí hacen anuncios unos u otros— han anunciado actuaciones: una de 4,7 millones de euros para 4 kilómetros y otra de 14 millones para varias carreteras con alta peligrosidad en Huelva, entre ellas, la N-431. Yo quiero decir, primero, que son anuncios y, segundo, que es una carretera de 132 kilómetros, desde San Juan del Puerto y Moguer hasta Isla Cristina y Ayamonte. El coste de arreglo de una carretera por kilómetro, incluyendo el fresado, la reposición del firme, el proyecto y la coordinación de seguridad, que es lo mínimo que se paga si no se encuentran otras cosas —unos socavones más grandes u otros problemas de señalización—, supone 350 000 euros por kilómetro. Para 132 kilómetros, y no hay ni un solo metro que no esté completamente destrozado en esta carretera, la inversión tiene que rondar los 46 o 47 millones de euros. Lo que vosotros habéis anunciado puede ser un 3% o un 10% del total, no lo sé. Es un anuncio provisional, del Gobierno, de los diputados, como he dicho, pero sin garantía de inicio ni plazos, ni absolutamente nada, y, desgraciadamente, en Huelva ya sabemos lo que significa eso. Pero lo más grave es que no se trata solo de la N-431. Todas las carreteras nacionales de la provincia de Huelva están en un estado preocupante —señorías del Grupo Socialista pregunten a sus compañeros del PSOE de Huelva; por favor, pregúntenles—: la N-435, la N-433, la A-49; todas, absolutamente todas, sufren el mismo abandono. Y ya no lo digo como una representante pública, les puedo asegurar, como usuaria, que jamás en la vida había visto un deterioro tan preocupante como el que tenemos ahora mismo en la provincia de Huelva.

Mientras tanto, el Gobierno presume de inversiones récords. Yo le puedo asegurar que nosotros, en Huelva, podemos presumir de socavones récords, os lo aseguro. Los onubenses pagamos los mismos impuestos que el resto de España, pero circulamos por carreteras de tercera y, señorías, eso no es igualdad, eso es un completo y absoluto abandono. Ni siquiera tener a la señora María Jesús Montero, andaluza, en el Consejo de Ministros ha supuesto que nos eche una mano. Resulta llamativo que, teniendo una ministra andaluza en el Gobierno, Huelva siga siendo la gran olvidada. La señora Montero se ha volcado en condonar la deuda a Cataluña, eso sí, pero no ha encontrado tiempo para defender su propia tierra y, señorías, ese desequilibrio lo sentimos cada día en las carreteras, en las infraestructuras y en la falta de inversión.

Señorías, la N-431 necesita una intervención integral, con un estudio técnico riguroso, con un calendario de ejecución realista y con coordinación entre el Estado, la Junta de Andalucía, la Diputación y los ayuntamientos afectados; una actuación que no solo repare el firme, sino que mejore la seguridad vial de todos los que transitan por ella. En definitiva, necesita compromiso político e inversión real ya. Pedimos que el Gobierno trate a Huelva con la misma atención que a cualquier otro territorio de España. Sencillamente pedimos que se cumpla con lo que la provincia necesita y se merece como parte del conjunto del Estado que es. Por eso, señorías, pido el apoyo mayoritario a esta proposición no de ley.

Nada más. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 25

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señora Verano.

A esta PNL se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario VOX. Para defenderla, tiene la palabra el señor García.

El señor **GARCÍA GOMIS**: Muchas gracias, señor presidente.

Entendemos a la proponente del Grupo Popular, que denuncia el abandono de Huelva. Los alicantinos sabemos muy bien qué es el abandono por parte de este Gobierno, ya que somos la última provincia en inversión en los presupuestos generales del Estado. Imagine usted lo que es no tener presupuestos y seguir año tras año con una baja inversión y, encima, de remate, ahora también nos dejan fuera de los fondos europeos en el último reparto.

Lo que estamos haciendo aquí, y nosotros ayudamos con la enmienda, es denunciar la realidad: que la red de carreteras del Estado está abandonada, les guste a sus señorías o no. No vamos a entrar en las típicas peleas del «y tú más» o en si es responsabilidad del Partido Popular o del Partido Socialista, lo que está claro es que ha habido un recorte de manera sistemática en conservación, mantenimiento y seguridad vial, y así lo denuncian todas las asociaciones. Porque, señorías, una cosa es cortar la cinta ante la cámara y hacerse la foto de rigor, y otra es mantener después lo que se ha inaugurado y se ha construido, y los que lo sufren son los españoles. Cada día millones de españoles salen a la carretera y muchos de ellos no saben si van a volver a sus casas con sus familias. Es responsabilidad de este Gobierno acabar con esos puntos negros, con esas malas señalizaciones y con esos pavimentos en mal estado que provocan muchos accidentes. Estamos hablando de seguridad, señorías. Estamos hablando de vidas humanas. Estamos hablando de siniestralidad evitable. Con una carretera como la que están denunciando en Huelva, que está completamente abandonada y no hay una inversión real, una solución real, los onubenses están en riesgo.

Actualmente, España destina menos del 50 % de lo necesario para simplemente mantener las condiciones óptimas; o sea, lo mínimo. Ni siquiera llegamos al 50 %. Eso demuestra que faltan miles de millones de inversión. Y no lo decimos nosotros, asociaciones como la Asociación Española de la Carretera lo están demostrando con informes técnicos que desmienten por completo lo que nos dicen sus señorías. Cada vez hay más baches, cada vez más puntos negros, cada vez más riesgos, y eso conlleva muertes, pérdida de vidas humanas, que un padre o una madre de familia salgan hoy con su coche y no vuelvan a casa, que un hijo no vuelva a casa. Por eso, nosotros queremos ampliar esto, porque no solamente es Huelva, no solamente es Alicante o no solamente es, como se ha dicho antes, Burgos, es toda la red de carreteras del Estado. Hace falta un estudio técnico riguroso, completo; inventariar la situación y, desde ahí, priorizar y no parchear, hacer planes plurianuales de conservación y de seguridad vial con dotaciones económicas garantizadas, porque de nada sirve presupuestar si luego no se ejecuta, que esa es la trampa de siempre; ustedes presupuestan, pero no ejecutan. Y, luego, una rendición de cuentas y una transparencia real. Es lo mínimo que se merecen los españoles, sobre todo aquellas familias que pierden a un ser querido en un accidente de tráfico evitable, en un accidente porque esa carretera tenía un bache, estaba en mal estado o estaba mal señalizada, y eso, señorías, es responsabilidad de este Gobierno.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor García.

Ahora, para posicionar al resto de grupos, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, tiene la palabra el señor Guijarro.

El señor **GUIJARRO GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Vaya por delante que nuestro grupo parlamentario desea una N-431 en mejor estado del que se encuentra actualmente y, por tanto, nos parece que las demandas que presenta el Grupo Popular en esta iniciativa tienen un sentido, por lo cual no vamos a votar en contra. Ahora bien, nos cuesta mucho votar a favor; nos cuesta mucho votar a favor porque vemos una clara incoherencia en la defensa que hace el Grupo Popular de su iniciativa. ¿A qué me refiero con esto? Piden mayor inversión, por supuesto, y nosotras y nosotros también venimos pidiendo desde hace tiempo mayor inversión en las carreteras, lo que pasa es que quizá olvidan, por un lado, que en estos últimos cinco o seis años esa inversión ha crecido. Nos gustaría que hubiera sido más, desde luego, pero ha crecido, y obviar este dato me parece que no es hacerle ningún favor a la verdad. Y, en segundo lugar, este diputado que les habla participa o ha participado durante varios años en la Comisión de Hacienda, y cuando escucha estos argumentos del Grupo Popular en esta comisión, eso de que no se gasta lo suficiente, que no se invierte, pero luego vas a la Comisión de Hacienda y resulta que aumentar impuestos les parece mal y que aumentar la deuda, por supuesto, les parece mal... Entonces,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 26

¿cómo hacemos? El Grupo Popular incurre siempre en esta incoherencia. Pide servicios, pide inversiones, pero luego le quita recursos al Estado. Hay que bajar los impuestos, hay que bajar las tasas, hay que bajar, bajar y bajar; sin embargo, luego vienen a estas otras comisiones a pedir, pedir y pedir. Entonces, mientras no se mantenga una cierta coherencia entre los discursos políticos, se nos hace muy difícil que nos convenzan de nada. Cuando el Partido Popular proyecte, por ejemplo, un impuesto para pagar este tipo de iniciativas, ahí les daremos la razón y entonces esperaremos que ese dinero se reparta también para la N-431, pero me da la sensación de que lo que piden por un lado, luego lo deniegan por el otro, y esto nos parece una incoherencia supina, por lo cual no podemos estar de acuerdo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias, señor Guijarro.

Finalmente, para posicionar al Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Arribas.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

Señora Verano, entiendo que usted quiera defender esta PNL hoy aquí, en esta comisión, para mañana tener su espacio en la prensa local diciendo que usted ha venido a defender la mejora de la N-431 (**la señora Verano Domínguez: Dígaselo a sus compañeros de SUMAR**), lo que no sé si usted sabe, ni si lo recogerá la prensa local mañana en ese artículo que seguro que desea que le publiquen, es que el Gobierno de España ha incrementado un 40 % la inversión en las carreteras de Huelva, a diferencia de lo que hizo el Partido Popular.

Otra de las cosas que no sé si usted sabe, porque dice que son anuncios, es que el proyecto de mejora de la seguridad vial de la N-431 está en redacción, su trazado ya ha sido sometido a información pública y se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 10 de julio de 2025. Y usted ha hecho aquí otra serie de manifestaciones, yo creo, desde el total desconocimiento. Dice que la señora Montero fue a negociar con Cataluña. Menos mal que no fue el señor Moreno Bonilla, porque Andalucía se beneficiará de los 19000 millones de euros de esa condonación de la deuda. Por tanto, señora Verano, a esta comisión no hace falta venir con todos estos datos malinterpretados, falsos o de bulos, sino venir a apelar realmente por la seguridad vial. Usted habla de las carreteras de Huelva. Hoy, yo le pregunto a usted, como portavoz del Grupo Popular que es, si ustedes ya han reconsiderado cuál va a ser su posición respecto a la reducción de la tasa de alcohol. Se lo digo porque este mismo fin de semana, el sábado 11, fue detenido un conductor que... (**Rumores.—La señora Moraleja Gómez pronuncia palabras que no se perciben**).

¿Le ocurre algo, señora diputada? ¿Quiere intervenir? ¿Cree que usted lo haría mejor que la señora Verano? (**La señora Moraleja Gómez hace signos negativos**).

Le decía, señora Verano, antes de que me interrumpiese su compañera, que creo que quería apuntar algo que usted no dijo, que ustedes no se posicionaron a favor de la reducción de la tasa de alcohol, algo que les tiene que explicar a los vecinos de Huelva. Este fin de semana, sin ir más lejos, un ciudadano fue detenido por superar seis veces la tasa de alcohol permitida. No hubo que lamentar heridos ni fallecidos, pero si a usted realmente le importa la seguridad vial, si a usted le importan los vecinos de Huelva, repensaría su posicionamiento ante la reducción de la tasa de alcohol y vendría a la próxima comisión a votar a favor de esta.

Gracias, presidente. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Muchas gracias.

Señora Verano, ¿acepta la enmienda presentada?

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Sí, la aceptamos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): De acuerdo. Muchas gracias.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Pasamos ahora a las votaciones.

En primer lugar, tenemos la Proposición no de ley relativa a la variante Borja-Maleján en la carretera N-122, presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 3; abstenciones, 12.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda aprobada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 413

14 de octubre de 2025

Pág. 27

Pasamos a la segunda proposición no de ley, para potenciar la movilidad con vehículos de alta ocupación, del Grupo Parlamentario Socialista, que también se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 17; abstenciones, 1.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda rechazada.

Pasamos al punto 3, Proposición no de ley para garantizar una inversión que revierta la situación de abandono que presentan muchos tramos de las carreteras de la red del Estado en la provincia de Burgos. El autor es el Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda aprobada.

Punto 4, Proposición no de ley relativa al refuerzo del mantenimiento y conservación de la red viaria del Estado, especialmente durante el periodo estival. El autor es el Grupo Parlamentario VOX y se vota en sus propios términos.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda aprobada.

Pasamos al punto 5, Proposición no de ley relativa a la ampliación de la orden ministerial de Industria, Energía y Turismo para la protección ante la radiación ultravioleta. El autor es el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, y también se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 26.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda rechazada.

El punto número 6 es la Proposición no de ley relativa a la digitalización y el mantenimiento de los centros de examen desplazados para las pruebas de obtención del permiso de conducir. Su autor es el Grupo Parlamentario Popular y, en este caso, también se vota en sus propios términos.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda aprobada.

Por último, votamos la Proposición no de ley relativa a la mejora de la carretera N-431 en la provincia de Huelva. El autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. En este caso, se ha aceptado la enmienda propuesta por VOX.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 1; abstenciones, 14.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jerez Antequera): Queda aprobada.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las doce y un minuto del mediodía.**

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