



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 433

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 18

celebrada el martes 28 de octubre de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Modificación del orden del día 3

Preguntas:

— Valoración de la gestión de las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 4

Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX)

Flores Juberías, Carlos (GVOX)

Rueda Perelló, Patricia (GVOX)

(Número de expediente 181/001401).

— Previsiones acerca de prorrogar las subvenciones al transporte ferroviario hasta el año 2026 y, en caso afirmativo, de aplicar la tarifa plana bonificada de cercanías en aquellos tramos de media distancia y AVANT de Galicia, comparables en distancia o tiempo, para evitar la discriminación que supone carecer aún de este servicio 6

Autor: Rego Candamil, Néstor (GMx)

(Número de expediente 181/001407).

— Repercusión de la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima y de la resolución de Marina Mercante en lo relativo al cambio temporal de uso privado a comercial de las embarcaciones de recreo y, específicamente, la repercusión que ha tenido en el ámbito de las Illes Balears 9

Autor: Herrera García, Milena (GS)

(Número de expediente 181/001411).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

- Valoración acerca del servicio prestado por Salvamento Marítimo en las Illes Balears en el año 2025 11
Autor: Herrera García, Milena (GS)
(Número de expediente 181/001412).
- Medidas previstas por el Gobierno para ponerse al día en los pagos derivados de las bonificaciones del 75% para residentes, cuya deuda acumulada supera ya los 700 millones de euros y podría alcanzar los 1200 millones, y que comprometen la frecuencia de los vuelos y la conectividad de los ciudadanos de los territorios insulares y extrapeninsulares 13
Autor: Rojas Manrique, Juan Antonio (GP)
(Número de expediente 181/001421).
- Confirmación acerca de si ha descartado definitivamente la mejora y ampliación del cercanías de Zaragoza a Huesca y otras localidades aragonesas, basándose exclusivamente en el uso de la reducida e ineficiente línea actual e ignorando el enorme potencial del corredor Zaragoza-Huesca 15
Autor: Pueyo Sanz, Jorge (GSUMAR)
(Número de expediente 181/001408).
- Estado en que se encuentra el proyecto de la pasarela peatonal sobre la autovía A-2 entre los términos municipales del Palau d'Anglesola y Mollerusa 17
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)
(Número de expediente 181/001406).
- Estado actual de ejecución del Plan de Inversión en Carreteras y previsiones reales que existen para su culminación 20
Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX)
Flores Juberías, Carlos (GVOX)
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)
(Número de expediente 181/001403).
- Previsión del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de la realización de un estudio de viabilidad y la potencial implantación de un servicio de trenes de Cercanías en el poniente almeriense 22
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)
(Número de expediente 181/001305).
- Motivo por el que los trenes del servicio Avant de la línea Lleida-Tarragona-Barcelona vibran de manera excesiva, hasta el punto de que se ha anulado algún servicio y se han retirado algunos trenes y confirmación acerca de si se debe a averías o al envejecimiento de los trenes, o si es consecuencia de que la vía no se encuentra en buen estado 24
Autor: Gavin i Valls, Isidre (GJxCAT)
(Número de expediente 181/001409).
- Estado en que se encuentran las obras del bypass de Olmedo, conocido también como «U» de Olmedo e inversión prevista, así como afección y beneficios que traerá la puesta en servicio del citado bypass para las comunicaciones ferroviarias de la provincia de Burgos 27
Autor: Peña Camarero, Esther (GS)
(Número de expediente 181/001410).
- Balance acerca de la contribución del Gobierno en la recuperación de las infraestructuras tras la dana de octubre de 2024 en Valencia 29
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)
(Número de expediente 181/001414).

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

— Balance de la campaña Verano Joven del año 2025	31
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)	
(Número de expediente 181/001415).	
— Previsiones acerca de iniciar la tramitación del rescate de la concesión y liberalización del peaje de la autopista del Atlántico AP-9, por ser esta la alternativa más ventajosa para el interés público	32
Autor: Delgado Arce, Celso Luis (GP)	
(Número de expediente 181/001324).	
— Número de usuarios de vehículos ligeros que se beneficiaron en el año 2024 de las bonificaciones por recurrencia, para más de veinte viajes mensuales, en cada una de las autopistas de peaje AP-6, AP-51, AP-61 y P-71	35
Autor: Ramajo Prada, Óscar (GP)	
Palencia Rubio, Héctor (GP)	
(Número de expediente 181/001418).	
— Razón por la que el Gobierno no finalizó el peaje de la AP-6, AP-51 y AP-61 en el mes de noviembre de 2024 y habla de finalizarlo en el año 2029, cuando el acuerdo propuesto y firmado por España con la UE en el mes de marzo de 2011 se compromete a otros siete años más, es decir al año 2036	37
Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)	
(Número de expediente 181/001417).	
— Mantenimiento por el Gobierno del diseño del corredor 12: Madrid-Valencia del nuevo mapa concesional tal y como se ha publicado en el BOE, en el que se suprimen 77 paradas, de las cuales 13 pertenecen a la provincia de Teruel, tales como Alba, Cella, Santa Eulalia del Campo, Singra, Torrelacarcel, Torremocha del Jiloca, Villafranca del Campo, Villarquemado, Libros, Villastar, Vilel, La Puebla del Valverde y Sarrión	39
Autor: Herrero Bono, José Alberto (GP)	
(Número de expediente 181/001419).	
— Medidas previstas ante el dictamen motivado de la Comisión Europea sobre la concesión de la autopista AP-66 (Huerna)	42
Autor: Llamazares Domingo, Esther (GP)	
Palencia Rubio, Héctor (GP)	
(Número de expediente 181/001420).	
— Plazo que se ha fijado en la adjudicación para la redacción de los proyectos básicos y de construcción de los cinco tramos del AVE entre Sevilla y Huelva	44
Autor: Verano Domínguez, Bella (GP)	
García Félix, Manuel (GP)	
Cruz-Guzmán García, María Soledad (GP)	
(Número de expediente 181/001422).	

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

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

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

Comenzamos, si les parece, sin más dilación, esta sesión de preguntas de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible que celebramos en el día de hoy. Les recuerdo que está concedida la traducción en catalán y en gallego y que, en cuanto al orden de intervención y al tiempo, tienen cuatro minutos por orador para cada pregunta y cuatro minutos el Gobierno.

En primer lugar, quiero agradecerles la confianza y flexibilidad para la organización del debate, que vamos a hacer en tres bloques, empezando por la secretaria general de Movilidad Sostenible, doña Sara

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 4

Hernández del Olmo, a la que doy la bienvenida a esta su casa, a su comisión. Y, si les parece, en aras de que no haya ningún desorden, les voy a ir comentando qué grupos intervienen en cada bloque.

En este primer bloque serían dos preguntas, del Grupo Parlamentario VOX y del Grupo Parlamentario Mixto.

PREGUNTAS:

— VALORACIÓN DE LA GESTIÓN DE LAS COMPETENCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.

AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/001401).

La señora **PRESIDENTA**: Comenzamos, en primer lugar, por la pregunta del Grupo Parlamentario VOX sobre la valoración de la gestión de las competencias del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

Tiene la palabra, por cuatro minutos, la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Doy por reproducida la pregunta.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): En primer lugar, doy los buenos días a todos y a todas lo que estáis hoy con nosotros en la comisión.

La valoración que hacemos en cuanto a la gestión de las competencias del Ministerio de Transportes es, sin duda, positiva. Desde 2018 hemos hecho algo esencial, que es dejar de confundir hormigón con política de transportes, y además, hoy en España se invierte más, se invierte mucho más, se invierte mejor y se invierte donde importa. Se invierte en ferrocarril, en cercanías, en corredores europeos, en conservación viaria, también en nuevos itinerarios, en puertos y en aeropuertos. Invertimos en movilidad sostenible, accesible para todos; en reequilibrar el uso de modos y eficientar el transporte de mercancías, impulsando su descarbonización y tratando de hacer más competitivas las cadenas de suministro.

Creo, sin duda, que estos años reflejan la evolución del ministerio hacia una visión integral de la movilidad, entendida no solo como desplazamiento, sino como una palanca de igualdad y desarrollo económico. Les voy a dar un dato: cerramos en 2024 con 10 000 millones de inversión ejecutada. Tendríamos que retrotraernos hasta el año 2011 para ver un volumen de inversión así en el ministerio. Y les daré otro dato, para que tengan un poco de contexto y puedan también valorar por ustedes mismos: antes de llegar al Gobierno en 2017, el ministerio no llegó a los 5000 millones de inversión.

En definitiva, y respondiendo a su pregunta de arranque, reitero mi valoración no solo como positiva, sino como muy positiva, por visión, por inversiones y por reformas legislativas que recientemente consolidaremos con la Ley de Movilidad Sostenible, que representa el espaldarazo definitivo a políticas que ya teníamos en marcha y que trataremos de garantizar su continuidad en el tiempo, una ley con la que gana la ciudadanía y el país en su conjunto.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Gracias.

Buenos días, secretaria general.

Me sorprende que la valoración que haga del Ministerio de Transportes y Movilidad sea no solo positiva, sino que además haya finalizado diciendo que muy positiva. Y me sorprende en un día en el que hemos conocido un incidente más, en este caso con seis heridos leves en un cercanías. Me sorprende que hable de inversión más y mejor cuando los españoles están pagando impuestos nórdicos para servicios cada día más equivalentes a países subdesarrollados.

Ha hablado de cercanías, puertos y aeropuertos, y esto nos lleva a una pequeña reflexión. En cuanto a puertos es evidente la falta de competitividad de los puertos españoles, que es un tema que preocupa mucho al sector logístico, ya que España está perdiendo posición estratégica y no está aprovechando su potencial. Además, tenemos elevados costes portuarios, burocracia y falta de estrategia integrada de red portuaria, lo cual se traduce en la pérdida de esa competitividad de puertos españoles, por ejemplo, del puerto de Algeciras, mientras crece el de Tánger.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 5

Ha hablado de aeropuertos, y podríamos hablar, por ejemplo, del caso del aeropuerto de Málaga, donde falta inversión en infraestructuras, no solo por esa nueva pista que esperamos, sino porque es que ni siquiera funcionan las escaleras y los ascensores. Sinceramente, si se diera una vuelta por ahí, le daría vergüenza. Esto da una mala imagen de un aeropuerto internacional como es el de Málaga.

Ha hablado de dinero, de inversión, pero esa inversión no la están percibiendo los españoles que tienen que hacer uso diario del cercanías o de los trenes de larga y media distancia, y es que no hay día que no veamos en las noticias retrasos o incidencias. Mientras tanto, su jefe, el ministro de Transportes, se dedica a señalar periodistas, a insultar a ciudadanos o simplemente a tuitear, a la vez que este Gobierno está demostrando una gestión no solo calamitosa, sino irresponsable.

Ya no estamos hablando de retrasos, cancelaciones e incidencias técnicas continuas. En Málaga ya no solo son los retrasos, sino también la dejadez. Cuatro escaleras mecánicas de cercanías al aeropuerto de Málaga llevan meses rotas. El presidente de Renfe dice que están esperando piezas hechas a medida. Mientras tanto, las personas con movilidad reducida tienen que hacer cola para coger un reducido ascensor, mientras que otros suben y bajan tirando de maletas. Y están poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios y del personal de a bordo, quienes padecen su calamitosa gestión.

Y, claro, mientras tanto estamos viendo cómo se dedica el Partido Socialista a ser una agencia de colocación. Lo hemos visto recientemente. No le basta a Sánchez colocar a la banda del Peugeot —a Ábalos en su momento como ministro de Transportes y luego Ábalos colocó a Koldo—, sino que hemos visto recientemente cómo Puente coloca de consejero en Renfe a su responsable de redes sociales en Valladolid, un militante del Partido Socialista.

Finalizo. Lamento que la percepción de este Gobierno sea muy positiva cuando miles de españoles se quedan tirados en andenes o en medio del campo, como es el caso de ese tren en el que personas mayores tuvieron que ser asistidas. Lamento que este Gobierno mire hacia otro lado y que sea realmente no solo una mafia, sino un peligro, porque está poniendo en riesgo la seguridad de aquellos que deberían utilizar lo que ustedes llaman un servicio accesible, que no lo es; eficiente, que no lo es; eficaz, que no lo es; e inclusivo, que no lo es, por el ejemplo que le he puesto.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): A su pregunta, que no es una pregunta, es más bien una interpelación, creo que lo mejor que puedo hacer es responderle con datos a cada una de las cuestiones que se han puesto encima de la mesa. Hacemos lo que otros no hicieron. Nosotros ejecutamos y no prometemos. Licitamos, contratamos, abrimos obras y ponemos trenes y carreteras al servicio de la gente y de las empresas.

Me va a permitir que empiece por el ferrocarril. Acabamos con el aislamiento ferroviario en lugares como Granada. Llevamos la alta velocidad a Murcia, a Galicia, a Asturias. La primera fase de Extremadura, el impulso de la Y vasca, la renovación del Madrid-Sevilla y el impulso del Murcia-Almería son algunas de las pruebas palpables. Invertimos en cercanías. Ahora sí los planes de cercanías han dejado de ser un PowerPoint para ser obras y actuaciones que tenemos en marcha actualmente. Pusimos en marcha un macroplan de renovación de material rodante y pronto comenzarán a llegar también nuevos trenes. Además, la liberalización trajo más oferta y mejores precios para el viajero. Y todo esto lo hacemos manteniendo el servicio ferroviario, sin cortar la prestación. A esto han ido y van nuestras inversiones, pasando del abandono a la realidad que estamos ejecutando. Le voy a dar otro dato: inversión en ferrocarril en 2024, 5400 millones de euros; en 2017, 2200, y de estos, poco o nada, a convencional y cercanías.

Voy a seguir por carreteras. Atajamos el déficit de conservación que heredamos, 2000 millones de euros, que se dice pronto. Nosotros presupuestamos y ejecutamos cada año las mayores cifras de inversión en conservación de la historia: 1500 millones de euros. Y también logística —que mencionaba—, mercancías, corredores europeos y cadenas de suministro. La competitividad exige intermodalidad, como bien sabemos: autopistas ferroviarias, terminales logísticas y puertos conectados a la red transeuropea. El corredor mediterráneo y el atlántico avanzan. Integramos modos, anchos, gálibos y digitalización para que las mercancías ganen tiempo, coste y, sobre todo, fiabilidad. Cerramos 2024 con cifras récord de inversión en el corredor mediterráneo y el atlántico —como le digo, más de 2200 millones de euros invertidos en red—, y trabajamos para seguir superándolas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 6

Puertos y aeropuertos: palancas de turismo y de comercio y de actividad económica. AENA encadena cifras récord de viajeros y es referente internacional. Recientemente presentamos el DORA III, como bien sabéis, con una inversión de 13 000 millones de euros. Los puertos españoles refuerzan también inversión, sostenibilidad y conexiones tierra adentro. Modernizamos instalaciones, atraemos tráfico y aseguramos la cadena de suministro que sostiene exportaciones y turismo, y aprobamos su marco estratégico.

En gestión de crisis y respuestas no hay excusas. Con el COVID-19 mantuvimos la movilidad esencial con seguridad y garantizamos el abastecimiento. Con la inflación por la guerra en Ucrania hicimos la mayor bonificación al transporte público de nuestra historia. Y hoy consolidamos, para que nadie quede atrás, toda esta política de ayudas. Ante la erupción de La Palma, actuamos. Ante las danas temporales e intemporales restablecemos conexiones con rigor.

Y por ir terminando, que creo que se me acaba el tiempo, diré que el PRTR ha llevado inversión directa y fondos a comunidades y ayuntamientos. Hemos ayudado a flotas de bajas o de cero emisiones, carriles bus, plataformas reservadas, infraestructuras ciclistas y un largo etcétera. Financiamos, en definitiva, lo que cambia la vida diaria de los ciudadanos: buses puntuales, intermodalidad fácil y datos al servicio del ciudadano. En definitiva, hemos hecho lo que otros no hicieron: planificar e invertir con rigor y con constancia, sin interrumpir los servicios en España. Si hay incomodidades temporales, sin duda son el precio de modernizar un país. Pero hoy nuestra red es más extensa, segura y eficiente, el transporte público más fuerte y la logística más competitiva.

Disculpad por el tiempo.

— PREVISIONES ACERCA DE PRORROGAR LAS SUBVENCIONES AL TRANSPORTE FERROVIARIO HASTA EL AÑO 2026 Y, EN CASO AFIRMATIVO, DE APLICAR LA TARIFA PLANA BONIFICADA DE CERCANÍAS EN AQUELLOS TRAMOS DE MEDIA DISTANCIA Y AVANT DE GALICIA, COMPARABLES EN DISTANCIA O TIEMPO, PARA EVITAR LA DISCRIMINACIÓN QUE SUPONE CARECER AÚN DE ESTE SERVICIO.

AUTOR: REGO CANDAMIL, NÉSTOR (GMX)

(Número de expediente 181/001407).

La señora **PRESIDENTA**: Les recuerdo que tienen cuatro minutos para cada una de las intervenciones.

Continuamos con el punto número 6 del orden del día: previsiones acerca de prorrogar las subvenciones al transporte ferroviario hasta el 2026 y, en caso afirmativo, de aplicar la tarifa plana bonificada de cercanías en aquellos tramos de media distancia y Avant de Galicia, comparables en distancia o tiempo, para evitar la discriminación que supone carecer aún de este servicio.

La pregunta es del Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Moi bo día.

Obrigado, señora presidenta. Obrigado tamén, señora secretaria xeral de Mobilidade Sustentábel.

O BNG ten claro que o transporte ferroviario é o transporte do futuro, é o modo de mobilidade do futuro, entre outras razóns, porque é máis eficaz e máis eficiente e tamén máis sustentábel. Mais a verdade é que no caso da Galiza temos que facer un esforzo, ou as administración, a administración competente, debe facer un esforzo extraordinario, entre outras cousas, para compensar o déficit histórico de investimentos, en infraestruturas e servizos. Entre outras, unha das máis rechamantes, é o feito de non contarmos aínda cun servizo de tren de proximidade de cercanías ferroviarias a pesar de termos si áreas urbanas e metropolitanas ou rexións urbanas de 650 000 ou 750 000 habitantes, o que é un caso único no Estado español.

Vostede sabe que no acordo de investidura asinado a comezo desta lexislatura, incluímos unha actuación chave como é a implantación dese tren de proximidade, desa cercanía ferroviaria, no noso país. Mais a verdade é que o estudo está a ser realizado, mais non está aínda finalizado e non están as cercanías implantadas. Isto leva a unha situación un pouco estraña e é que, prorrogadas as bonificacións, cuestión que nós tamén incorporamos ao acordo de investidura, no caso de Galiza estamos pagando por traxectos similares ao de cercanías en tempo ou en distancia, dúas veces máis, cinco veces máis e até dez veces máis do que acontece, por exemplo, na rede de cercanías de Madrid. É dicir, carecemos do servizo e ademais pagamos cinco ou dez veces máis. É claramente inxusto.

Polo tanto, o primeiro que preguntamos é teñen vostedes vontade de prorrogar estas bonificacións? Nós entendemos que si, o BNG entende que si, debe haber esa vontade, porque ademais é que ficou demostrado que cando hai un servizo de tren con prezos adecuados, hai unha demanda crecente. O caso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 7

do Eixo Atlántico creo que é evidente. Por tanto, esas bonificacións, ao noso xuízo, deberían continuar para colectivos específicos, por razóns de idade, socioeconómicas ou de uso, por exemplo, usuarios e usuarias habituais ou recurrentes, e tamén que sería lóxico para acabar con esa inxustiza que no caso de Galiza se aplicasen, en tanto non estean en funcionamento as cercanías, tarifas similares para a media distancia ou para traxectos de media distancia. A pregunta é se pensa vostede facelo.

Moito obrigado.

Buenos días. Muchas gracias, señora presidenta, y muchas gracias, señora secretaria general de Movilidad Sostenible.

El BNG tiene claro que el transporte ferroviario es el transporte del futuro, es un modo de movilidad del futuro, porque es más eficaz y más eficiente, y también más sostenible, pero lo cierto es que en Galicia tenemos que hacer un esfuerzo. Las administraciones competentes tienen que hacer un esfuerzo extraordinario, entre otras cosas, para compensar el déficit histórico de inversión en infraestructuras y servicios. Entre otras, una de las más flagrantes es el hecho de que todavía no contamos con servicio de tren de cercanías, con cercanías ferroviarias, a pesar de que tenemos áreas urbanas y metropolitanas o regiones urbanas de 650 000 o 750 000 habitantes, lo que es un caso único en el Estado español.

En el acuerdo de investidura firmado al principio de la legislatura, incluimos una actuación clave, que es la implantación del tren de proximidad, de cercanías ferroviarias en nuestro país. Lo cierto es que el estudio se está haciendo, sin embargo, todavía no está finalizado y las cercanías no están implantadas. Esto nos lleva a una situación un poco extraña, y es que, prorrogadas las bonificaciones, cuestión que nosotros también hemos incorporado al acuerdo de investidura, en el caso de Galicia estamos pagando por trayectos similares a los de cercanías en tiempo o en distancia dos veces más o cinco veces más, incluso diez veces más de lo que ocurre en la red de cercanías de Madrid. Es decir, carecemos del servicio y además pagamos cinco o diez veces más. Es claramente injusto.

Por lo tanto, lo primero que preguntamos es: ¿Tienen ustedes la voluntad de prorrogar las bonificaciones? Entendemos que sí, el BNG entiende que sí, que debe de existir esa voluntad, porque además ha quedado demostrado que cuando hay un servicio de tren con precios adecuados, efectivamente existe una demanda creciente. Esto se ha visto en el eje atlántico, es evidente. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, las bonificaciones deberían continuar para colectivos específicos: por motivos de edad, de uso o socioeconómicas. Por ejemplo, podrían aplicarse a usuarios y usuarias recurrentes. También sería esto lógico para poner fin a la injusticia. En el caso de Galicia, mientras no estén en funcionamiento las cercanías, deberían aplicarse tarifas similares para media distancia. Entonces, la pregunta es: ¿Van a hacerlo así?

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Muy buenos días, señor Rego.

Quiero comenzar destacando que en el ministerio somos plenamente conocedores y conscientes de la sensación de agravio por la realidad específica que tiene el territorio de Galicia al no disponer actualmente, en efecto, de un servicio de cercanías. En esta línea, actualmente estamos trabajando en definir cuál será el contexto presupuestario normativo para 2026 y, aunque todavía no podemos ofrecer detalles adicionales, desde el ministerio sí que le confirmo que estamos trabajando en un nuevo marco de políticas de movilidad y transporte público. Nuestro compromiso con esto es firme. Yo creo que se ha dicho en otras comparecencias, lo ha dicho el ministro, y desde aquí reitero esta posición. Como digo, estamos trabajando en un marco que, sobre todo, garantice el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos. Precisamente por ello, a la hora de diseñar este nuevo marco, estamos teniendo muy presente la realidad territorial, con el objetivo de que las medidas respondan de forma efectiva a las necesidades de movilidad de la ciudadanía gallega.

En esta misma línea quiero destacar el esfuerzo que el ministerio viene realizando para atender determinadas particularidades que tiene el territorio gallego, tanto a través de la implantación de las ayudas del transporte, como bien mencionaba el señor Rego, como mediante el estudio de servicios ferroviarios de proximidad, que sí puedo decir que estamos ya finalizando.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Rego.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 8

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señora secretaria xeral.

Esperemos que esa vontade se concrete en medidas prácticas para o próximo ano e se concrete en tarifas que sexan asumíbeis, porque efectivamente nós non é que teñamos unha sensación de agravio é que o padecemos, é que sufrimos, non xa polo feito de non termos cercanías de termos que pagar máis por traxectos similares, senón porque estamos asumindo tarifas que non nos parecen en absoluto xustificables. Por exemplo, o traxecto entre A Coruña, Santiago e Ourense é dos máis caros do Estado español, de maneira inxustificable. Pero acabamos de comprobar, por exemplo, como se pretendemos comprar un billete para a época de Nadal, 22, 23 de decembro entre Madrid e A Coruña estamos falando de prezos que máis que duplican, por exemplo, o que custa un billete tamén en alta velocidade entre Madrid e Sevilla a pesar de que as distancias son similares. Mire doulle o dato: Madrid-Sevilla parte de 39 euros o 22 de decembro ata 56. Caso de Madrid a Coruña, pois estamos falando que parte de 87 euros até 107 euros máis do dobre. Non é xustificable. O ministerio en algún momento tería que explicar por que tendo peores servizos nos obriga a pagar máis e, en todo caso, tería que rectificar este tipo de políticas.

Moito obrigado.

Gracias, señora secretaria general.

Esperemos que la voluntad se concrete en medidas prácticas para el próximo año y que se concrete en tarifas asumibles, porque efectivamente, en nuestro caso no es que tengamos una sensación de agravio, es que lo padecemos, lo sufrimos, no ya por el hecho de no tener cercanías y de tener que pagar más por trayectos similares, sino también porque estamos asumiendo tarifas que no nos parecen en absoluto justificables. Por ejemplo, el trayecto entre A Coruña-Santiago-Orense es de los más caros del Estado español, de manera injustificada. Pero acabamos de comprobar, por ejemplo, que si pretendemos comprar un billete para la temporada de Navidad, para el 22 o el 23 de diciembre, entre Madrid y A Coruña, estamos hablando de precios que duplican, que llegan a duplicar el billete de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, a pesar de que las distancias son similares. Madrid-Sevilla parte de 39 euros el 22 de diciembre hasta 56. Si hablamos de Madrid a Coruña, hablamos de billetes que parten de 87 euros hasta 107 euros, más del doble. Esto no es justificable. El ministerio en algún momento tendría que explicar por qué teniendo peores servicios nos obliga a pagar más. En todo caso, tendría que rectificar este tipo de políticas. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Quiero reiterar nuevamente la sensibilidad territorial con la que el ministerio está trabajando a día de hoy en el ámbito ferroviario en Galicia, señor Rego. Desde el Gobierno —como le decía— somos conscientes y entendemos la sensación de agravio de los ciudadanos gallegos, y por eso estamos analizando y trabajando en distintas alternativas a día de hoy. En concreto, estamos ultimando el estudio sobre los nuevos servicios ferroviarios de proximidad para la movilidad recurrente y cotidiana en Galicia, un estudio que, como ya adelantó el ministro en comparecencias anteriores, analiza todos los tráficos posibles y no solo de cercanía, sino también de trenes regionales que vertebran la comunicación ferroviaria en el territorio, con el objetivo de mejorar la vida de los gallegos y el acceso a servicios esenciales. Este análisis tiene en cuenta criterios de demanda, pero también tiene en cuenta aspectos funcionales, sociales, territoriales y económicos, tan necesarios todos ellos en un territorio como Galicia. Con todo ello, el estudio tiene muy presentes las distintas realidades sociales y territoriales, con el objetivo de fomentar la cohesión en todo el ámbito territorial; una cohesión que estará en línea con los principios necesarios para hacer frente a la pobreza en el transporte, en los que venimos trabajando desde ya desde el Gobierno y que se verán reforzados con la nueva ley de movilidad. Me refiero a principios como el de disponibilidad de una oferta de transporte público competitivo, el de accesibilidad para la reducción de los tiempos de viaje, el de asequibilidad a un coste asumible por la sociedad y el de aceptabilidad, es decir, un transporte fiable y de calidad.

Además de este trabajo de impulso de los servicios de cercanías y de proximidad, me gustaría también poner de manifiesto el esfuerzo que venimos realizando desde el Ministerio para atender determinadas particularidades de Galicia desde la implantación de las ayudas del transporte. El conocimiento por parte del ministerio se refleja especialmente en el trato específico concedido al eje A Coruña-Ourense, que discurre sobre la línea de altas prestaciones. En este corredor se ha hecho un esfuerzo importante por equiparar los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 9

títulos de viaje de cara a los usuarios en los servicios de Avant y los servicios de media distancia. En concreto, desde el 2022 se aplicó la gratuidad en este tramo, igualando los bonos de Avant a los de media distancia, al incluirse expresamente en los distintos reales decretos, como en el caso particular de media distancia convencional, pese a tratarse en la práctica, como digo, de un servicio Avant. Esa misma sensibilidad con la situación de Galicia se ha mantenido en el nuevo esquema de ayudas aprobado para el segundo semestre del año vigente, 2025, en el que este eje continúa recibiendo el tratamiento de media distancia, lo que ha permitido mantener un esquema tarifario especialmente ventajoso.

En conjunto, estas medidas han transformado la movilidad del corredor, facilitando el acceso al transporte ferroviario y mejorando la experiencia de los usuarios. Gracias a la equiparación de los servicios —me gusta dar algún dato— los viajeros de media distancia y de Avant disponen hoy de una oferta más completa, con un total de 27 servicios por servicio y día, y las cifras lo confirman. Desde julio de 2022 a julio del 2025, la demanda ha aumentado un 55 %, lo que supone una muestra clara del impacto positivo que estas mejoras están teniendo sobre la movilidad cotidiana. Somos conocedores —por ir acabando—, como digo, de la situación y estamos teniendo en cuenta esta realidad a la hora de diseñar el nuevo marco de políticas para el año 2026, como le decía en un principio.

En definitiva, todas las ayudas puestas en marcha así como los estudios que se están desarrollando reflejan que de verdad el compromiso y el esfuerzo del ministerio son firmes para impulsar un proyecto ferroviario sólido y cohesionar el territorio de Galicia.

La señora **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, secretaría general de Movilidad Sostenible.

— REPERCUSIÓN DE LA ENTRADA EN VIGOR DEL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y DE LA RESOLUCIÓN DE MARINA MERCANTE EN LO RELATIVO AL CAMBIO TEMPORAL DE USO PRIVADO A COMERCIAL DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO Y, ESPECÍFICAMENTE, LA REPERCUSIÓN QUE HA TENIDO EN EL ÁMBITO DE LAS ILLES BALEARS.

AUTOR: HERRERA GARCÍA, MILENA (GS)
(Número de expediente 181/001411).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos, si les parece, al siguiente bloque.

Damos la bienvenida al secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, a don Benito Núñez Quintanilla. En este bloque tenemos tres preguntas, dos del Grupo Parlamentario Socialista y uno del Grupo Parlamentario Popular.

Comenzamos con la pregunta número 10 del orden del día: repercusión de la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima y de la Resolución de Marina Mercante en lo relativo al cambio temporal de uso privado a comercial de las enmarcaciones de recreo y, específicamente, la repercusión que ha tenido en el ámbito de las Islas Baleares.

Tiene la palabra, por cuatro minutos, la señora Herrera García, del Grupo Parlamentario Socialista.

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

Buenos días, señorías.

Buenos días, señor Núñez.

El pasado 15 de agosto entraron en vigor las nuevas disposiciones para el despacho de embarcaciones previstas en el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, de aprobación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Estas nuevas disposiciones establecen la posibilidad de hacer, previa autorización, un cambio de uso temporal de la lista séptima a la sexta, pasando una embarcación de uso privado a tener uso comercial durante un máximo de tres meses al año. Además, a la espera del desarrollo normativo detallado que ha de hacerse de este Reglamento, el pasado julio se aprobó una resolución de la directora general de la Marina Mercante que establece las condiciones provisionales que rigen la tramitación de estos permisos, con el objetivo no solo de cubrir la parte administrativa, sino también de garantizar que no se compromete la seguridad marítima y que se asegura la prevención de la contaminación del medio marino.

A pesar de que las condiciones que se establecen en esta resolución son bastante restrictivas, el Partido Popular en Baleares no dudó en alarmar nuevamente a la ciudadanía asegurando que esta normativa iba a provocar una gran saturación del mar balear y que podía ser casi la muerte del sector del chárter en las islas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 10

Por todo ello, señor Núñez, la pregunta es cuál ha sido la repercusión que ha tenido la entrada en vigor de esta normativa este verano y específicamente cuál ha sido su repercusión en las Islas Baleares. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Herrera. Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchas gracias, señora Herrera.

Sí, en efecto, la entrada en vigor del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima que, como ha dicho, se aprobó por Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, ha introducido en el ámbito nacional una medida relevante en materia de despacho de buques, que es la posibilidad de efectuar ese cambio temporal de uso de las embarcaciones de recreo, de uso privado a uso comercial. Este cambio se puede realizar durante un periodo que no supere los tres meses. Esta novedad normativa ha facilitado que las embarcaciones puedan destinarse de una manera temporal, evidentemente, al arrendamiento náutico, ampliando así la flexibilidad de uso de estos medios en condiciones de seguridad y control. De este modo, esta reforma persigue un objetivo principal: prevenir prácticas irregulares en el sector; que el que alquile su embarcación lo haga dentro del marco legal. Aseguramos así la legalidad y transparencia en la actividad náutica de recreo, como también la protección tanto de los usuarios como de los operadores legítimos.

La entrada en vigor del nuevo régimen se produjo el pasado 15 de agosto. Es un plazo de dos años largos desde la aprobación del real decreto, que ha permitido la puesta en marcha de la aplicación informática que, dentro de la aplicación de despacho de buques, establece esta posibilidad. La Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, publicada el pasado 22 de julio, recoge los requisitos específicos para la autorización de estos cambios de uso, entre los que se incluyen varios aspectos de seguridad y formalización administrativa. Estos requisitos, sin ser exhaustivo en todos ellos, comprenden la matriculación de la embarcación en lista sexta, los reconocimientos aplicables en esa lista sexta y, además, durante el periodo de alquiler la embarcación debe contar con un seguro de accidentes complementario al seguro obligatorio de responsabilidad civil. Finalmente, la gestión de la embarcación durante el uso comercial debe estar encomendada a una empresa dedicada al arrendamiento náutico o, en su defecto, a un gestor con capacidad para asumir estas responsabilidades mediante un contrato de gestión naval.

En cuanto al impacto de la norma —que es a lo que vamos—, es cierto que la entrada en vigor en pleno mes de agosto hace que no tengamos un plazo temporal suficiente como para poder emitir juicios definitivos sobre la misma, pero lo cierto es que el número de unidades que se han acogido a esta modalidad está lejos de ser esa avalancha que algunos vaticinaban en el conjunto de España y, más concretamente, en las Islas Baleares. Por darle algunos datos, se han recibido, en total, diecisiete solicitudes para toda España, dos de ellas para Baleares; de esas diecisiete solicitudes se han concedido dos autorizaciones de despacho, ninguna de ellas en Baleares. En fin, el volumen dista mucho, como le decía, de suponer una avalancha de embarcaciones en este uso temporal del régimen de alquiler que alguno vaticinaba. Por concluir, la entrada en vigor del reglamento presenta un avance en la regulación nacional del arrendamiento náutico, establece un marco seguro y controlado para el cambio temporal de uso de embarcaciones de recreo y creemos que ofrece un modelo claro de compatibilización de la flexibilidad en el uso de embarcaciones con la seguridad, la trazabilidad y la protección de los usuarios y del medio marino.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias. Tiene la palabra la señora Herrera García.

La señora **HERRERA GARCÍA**: De los números que usted nos traslada solo podemos concluir que, efectivamente, el Partido Popular de la señora Prohens utilizó esta cuestión para buscar un nuevo motivo con el que confrontar con el ministerio, en una demostración más de su política pueril e irresponsable. Lo hizo a costa de generar una alarma innecesaria, con declaraciones hiperventiladas, utilizando como gancho el concepto del Airbnb del mar; ojalá se preocuparan igual por el Airbnb de la vivienda, que es el que realmente afecta a nuestra población. Quiero dejar claro que el Grupo Socialista apoyaría en todo momento una política autonómica reivindicativa de los intereses de las islas, si esta fuera responsable,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 11

sensata y leal institucionalmente. En este sentido, el Partido Socialista, como ha hecho desde el primer momento, defiende que la normativa que facilita el alquiler de las embarcaciones particulares debe poder modularse en aquellos territorios donde el sector no necesita ser dinamizado, como puede ser nuestro caso. El problema es que el Partido Popular balear quiere hacer un campo de batalla de todo.

Por eso, señor secretario, aprovecho también esta pregunta para plantearle cuáles son las intenciones del Gobierno de España, del ministerio al que usted representa, respecto de esta cuestión, que está siendo también puesta en tela de juicio por el Partido Popular de las Islas Baleares. Todo ello con el ánimo de tranquilizar al sector y a una población en manos de un Gobierno irresponsable que no contento con crear alarma, además, tergiversa de manera habitual las intenciones y los compromisos del Ministerio de Transportes con las Islas Baleares.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Gracias, señora Herrera.

No somos ajenos a las preocupaciones y tenemos intención de que se establezca algún desarrollo normativo que permita contemplar la limitación de estas autorizaciones de despacho en aquellos sitios en los que, efectivamente, se produzca una saturación de los espacios náuticos. Así que, nuestra intención es establecer este régimen específico de parada, por así decirlo, de la posibilidad de cambio de uso comercial de una embarcación privada en el propio real decreto que modifiquemos.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— VALORACIÓN ACERCA DEL SERVICIO PRESTADO POR SALVAMENTO MARÍTIMO EN LAS ILLES BALEARS EN EL AÑO 2025.

AUTOR: HERRERA GARCÍA, MILENA (GS)

(Número de expediente 181/001412).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la siguiente pregunta, la número 11. Valoración acerca del servicio prestado por Salvamento Marítimo en las Islas Baleares en el año 2025.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Herrera García.

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

Señor Núñez, antes de nada quisiera aprovechar esta intervención para agradecer a todos los hombres y mujeres que forman parte de Salvamento Marítimo el trabajo que realizan en nuestras costas. Salvamento Marítimo salva vidas en el mar, ayuda a numerosos navegantes en momentos difíciles y contribuye a prevenir y evitar la contaminación del medio marino. Salvamento Marítimo son medios materiales, por supuesto, pero, sobre todo, son personas que día a día vigilan nuestras costas y evitan que tengamos que lamentar daños personales, materiales o ambientales. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia)**. Creo que no hace falta entrar en mucho detalle para entender la importancia que tiene este servicio en un archipiélago como el balear, donde el mar lo condiciona todo y donde la actividad náutica tiene un enorme componente estacional, como también comentábamos en la pregunta anterior. En Baleares, el transporte marítimo es vital, por ejemplo, para la isla de Formentera, a la que solo se puede llegar y de la que solo se puede salir en barco, pero también lo es para todas las islas en lo referente al transporte de mercancías.

La náutica de recreo representa un sector de enorme valor para nuestra economía y convive con una pesca tradicional que también necesita de protección. Además, cada vez son más habituales los rescates de personas migrantes que llegan a nuestras costas jugándose la vida en un recorrido muy peligroso y buscando un futuro mejor. Cada isla tiene sus particularidades y sus especificidades, y aunque sabemos que los medios de Salvamento Marítimo están coordinados desde un centro de control que los organiza y los distribuye en función de las necesidades, es importante también que cada una de las islas se encuentre bien atendida y que pueda ver respondidas sus propias necesidades.

En este sentido, hace unos meses, en la Comisión Mixta de Insularidad, tuvimos la oportunidad de debatir y de aprobar, con un acuerdo bastante amplio, una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista solicitando que se reforzaran los medios con los que cuenta la isla de Formentera. En el año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 12

2024, el Ministerio de Transportes ya inició en esa isla una prueba piloto con una embarcación de Cruz Roja, operativa los fines de semana en los meses centrales de la temporada. La propuesta que aprobamos instaba al Ministerio a consolidar dicha prueba piloto también en el año 2025 y, además, a ampliar esa presencia. Sabemos que ha habido avances en ese sentido que me imagino que nos podrá explicar en el marco de esta pregunta. También nos consta que se ha producido una mejora de los medios en la isla de Ibiza, con renovación de embarcaciones, con la incorporación en el mes de junio de la Guardamar Concepción Arenal para atender mejor y más rápido las incidencias que se puedan producir en la costa de las Islas Pitiusas.

De hecho, Salvamento Marítimo anunció a principio de temporada un refuerzo de su despliegue en Baleares para atender el incremento de la actividad náutica de recreo que se produce en los meses de verano y las intervenciones de emergencia generadas por los rescates en el mar. Así que, una vez ya finalizada la temporada y en estas fechas en las que, probablemente, se pueda comenzar a realizar el balance de los servicios realizados o de las carencias que se hayan podido detectar, le pediríamos que nos informara de cuáles han sido los medios que ha tenido finalmente Salvamento Marítimo en el archipiélago balear y qué valoración realiza el ministerio del servicio prestado.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.

Tiene la palabra el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Herrera.

Entre enero y septiembre de 2025, la actividad de Salvamento Marítimo en las Islas Baleares relacionada con la actividad náutica ha experimentado un incremento significativo respecto al mismo periodo del año anterior. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**. En concreto, y respecto al número de emergencias, casi se han duplicado estas. Hemos experimentado un incremento del 93,5%, pasando de 77 emergencias en el periodo correspondiente del año 2024 a 149 en 2025. Del mismo modo, las embarcaciones asistidas se han incrementado en más del doble; hemos visto un incremento de 117,8%, pasando de 90 a 196 unidades. En número de personas asistidas, hemos pasado de 1534 a un poquito más del doble también, a 3755, un 144,8%. Como puede ver, existe una intensa actividad de Salvamento Marítimo en torno al archipiélago balear.

Le tengo que decir que es cierto, además, como bien señalaba, que esta actividad está caracterizada por la estacionalidad en el archipiélago balear. La temporada náutica se concentra en torno a los tres meses de verano, que, además del resto de actividades que Salvamento Marítimo presta a lo largo del año —desde las relacionadas con las habituales de seguridad marítima en el tráfico mercante, el seguimiento de buques o la lucha y prevención contra la contaminación hasta las que tienen que ver con operaciones de inmigración irregular—, requieren un esfuerzo adicional por parte de esta organización. Ante este fenómeno, Salvamento Marítimo ha venido reforzando sus dispositivos en Baleares a lo largo de este año.

Entre las medidas adoptadas figuran la incorporación de una guardamar adicional en julio, como ha comentado, la Concepción Arenal, una unidad polivalente de mayor tamaño, autonomía y capacidad operativa que las habituales salvamares. En segundo lugar, además, y para poder hacer un uso extensivo de los medios con los que actualmente se cuenta, se ha reforzado la dotación de las tripulaciones en las embarcaciones tipo Salvamar, incrementando así la disponibilidad de las mismas, de manera que, de las seis salvamares operativas en Baleares cuatro contaban con este refuerzo, y se ha ampliado la dotación de la Salvamar Markab, que es la que tiene base en Ciudadela, lo que permite mejorar la cobertura operativa en el sur de Menorca y garantizar la capacidad de actuación.

Además, y durante el periodo estival, cuando habitualmente se incrementa la actividad en el archipiélago, el dispositivo se reforzó con lanchas de salvamento de las que se convenían con la Cruz Roja. En concreto, las unidades de la lancha de salvamento Urano, con sede en La Savina, y la lancha de salvamento Hidra, con sede en San Antonio, operaron con personal de guardia presencial, además, entre el 15 de junio y el 15 de septiembre. Asimismo, la lancha de salvamento se desplazó desde Mahón a Fornells, al norte de Menorca, reforzándose con guardias presenciales durante los fines de semana, lo que permitió una mayor cobertura en zonas de alta demanda. Actualmente, el dispositivo operado por Salvamento Marítimo en Baleares se compone de seis salvamares, embarcaciones de acción rápida,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 13

cinco de ellas con refuerzo de tripulación; una guardamar; un remolcador; un helicóptero; cuatro lanchas del convenio con la Cruz Roja y, además, el centro de coordinación de Salvamento Marítimo en Baleares. El equipo humano adscrito a Salvamento Marítimo en el archipiélago está formado por ochenta profesionales, cifra que supera los cien si se incluyen las tripulaciones de los helicópteros y los voluntarios de Cruz Roja.

En conjunto, la valoración del Gobierno es que el servicio prestado por Salvamento Marítimo en las Islas Baleares durante 2025 es altamente positivo, destacando en particular la capacidad de adaptación operativa ante un incremento de actividad significativo. Estos resultados muestran que el dispositivo responde de manera eficaz y segura, y que este modelo de actuación es el camino a seguir para futuras situaciones de emergencia en la mar.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— **MEDIDAS PREVISTAS POR EL GOBIERNO PARA PONERSE AL DÍA EN LOS PAGOS DERIVADOS DE LAS BONIFICACIONES DEL 75 % PARA RESIDENTES, CUYA DEUDA ACUMULADA SUPERA YA LOS 700 MILLONES DE EUROS Y PODRÍA ALCANZAR LOS 1200 MILLONES, Y QUE COMPROMETEN LA FRECUENCIA DE LOS VUELOS Y LA CONECTIVIDAD DE LOS CIUDADANOS DE LOS TERRITORIOS INSULARES Y EXTRAPENINSULARES.**

AUTOR: ROJAS MANRIQUE, JUAN ANTONIO (GP)

(Número de expediente 181/001421).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la última pregunta de este bloque, la pregunta número 18 del orden del día. Medidas previstas por el Gobierno para ponerse al día en los pagos derivados de las bonificaciones del 75 % para residentes, cuya deuda acumulada supera ya los 700 millones de euros y podría alcanzar los 1200 millones, y que comprometen la frecuencia de los vuelos y la conectividad de los ciudadanos de los territorios insulares y extrapeninsulares. Del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Rojas Manrique.

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Buenos días. Gracias presidenta.

Buenos días, señor Núñez.

Buenos días, señorías.

Los ciudadanos de los territorios extrapeninsulares como Canarias tenemos la incertidumbre del buen funcionamiento de las herramientas que tenemos a nuestra disposición para ofrecer el derecho a nuestra conectividad por la falta de rigor y de la gestión caótica del Gobierno en el pago del descuento del 75 % para residentes. Por tanto, señor Núñez, me remito a la pregunta que acaba de expresar la presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Rojas. Me ha alegrado verle por Madrid.

En primer lugar, me gustaría subrayar el compromiso que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mantiene con los ciudadanos de los territorios extrapeninsulares y su derecho a la movilidad. Somos conscientes de la importancia que el transporte aéreo y marítimo tiene en las Islas Baleares, en las Canarias, en Ceuta y en Melilla para garantizar la cohesión económica y social de todo el territorio. Es por ese compromiso que la bonificación al transporte aéreo y marítimo destinada a la movilidad de los residentes extrapeninsulares se incrementó al 75 % en el año 2018; desde ese año hasta este 2025, el Ministerio ha invertido 5760 millones de euros en el transporte aéreo de estos ciudadanos. Como saben, los créditos de la partida presupuestaria de esta bonificación son créditos ampliables, de forma que una vez agotada la partida correspondiente en el presupuesto vigente se realiza una nueva dotación para satisfacer las bonificaciones de todos los vuelos realizados. La frecuencia de vuelos y la conectividad de las regiones extrapeninsulares no se ha visto comprometida ni se verá en ningún momento.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Señor Rojas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 14

El señor **ROJAS MANRIQUE**: Muchas gracias, señor Núñez.

Desde ese año, como decía usted, los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla disponen de una bonificación del 75 % en el precio de los billetes de avión y barco para sus trayectos hacia o desde la península o entre islas. Esta ayuda es un mecanismo esencial para garantizar la igualdad de derechos y evitar que la insularidad suponga un agravio injustificado. Sin embargo, la mala gestión del pago de las compensaciones a las compañías aéreas, que anticipan ese descuento, está generando una preocupación. El Gobierno ahora anuncia la liquidación de 720 millones de euros a aerolíneas y navieras por la bonificación del 75 % a residentes, que parece que se abonarán en las próximas semanas. Sin embargo, de esa cantidad, 319 millones corresponden a deuda del ejercicio de 2024, contemplada ya en la enmienda aprobada por la Ley de Seguridad Aérea mediante un crédito extraordinario, lo que evidencia que el Ejecutivo está liquidando ahora obligaciones con más de diez meses de retraso.

Por su parte, las compañías agrupadas en la Asociación de Líneas Aéreas, ALA, estiman que a 15 de marzo de este año 2025 la deuda acumulada ya asciende a 700 millones de euros y advierten de que podrían alcanzar entre 1000 y 1200 millones al cierre del ejercicio. Incluso tras los recientes anuncios de pago, las aerolíneas denuncian que el Estado mantiene aún deuda viva de entre 300 y 500 millones de euros, una situación que sigue comprometiendo la estabilidad de las rutas, la planificación operativa de las compañías y, en última instancia, la conectividad de los ciudadanos de los territorios insulares y extrapeninsulares.

Señor Núñez, el problema es que lo que debería funcionar como un mecanismo estable, previsible y automatizado se convierte en un proceso irregular, lento, lleno de incertidumbres y que pone en riesgo la prestación del servicio con la frecuencia y la calidad necesaria. Por ello, le pedimos que concrete, si puede, cuál es el calendario cerrado de pagos que permitirá saldar la totalidad de la deuda acumulada por las bonificaciones del 75 %, tanto la correspondiente al ejercicio 2024 como la ya generada en 2025. Queremos saber cuándo podremos considerar que el sistema realmente estará al día, ofreciendo certidumbre al sector y, sobre todo, tranquilidad a los ciudadanos que dependen de estos enlaces para estudiar, trabajar o recibir atención sanitaria. Es imprescindible que el Gobierno detalle también qué procedimiento estructural y permanente piensa implantar para garantizar que en los próximos ejercicios estas compensaciones se liquiden a las aerolíneas y navieras en un plazo razonable, evitando así la acumulación de deuda e incertidumbre.

El ministro Óscar Puente ha sido calificado por algunos como el ministro del caos y de la mentira en lo que respecta a la gestión de las bonificaciones y, entre otras muchas cosas, por la falta de planificación, la acumulación de deuda y la incertidumbre generada. Por nuestra parte, el Partido Popular ya presentó una enmienda a la citada Ley de Seguridad Aérea proponiendo una extensión de la dotación para saldar hasta 1200 millones de euros a final de año, que fue rechazada por el Partido Socialista Obrero Español. Hoy estaríamos hablando de otra cosa. En resumen, lo que pedimos es sencillamente que los compromisos adquiridos por este régimen de bonificación se cumplan, que las compañías cobren en plazo, que no se acumule deuda y que los ciudadanos no vean peligrar su conectividad por las negligencias financieras del Estado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Gracias, presidenta.

Muchas gracias, señor Rojas.

Le decía en mi primera intervención que los créditos presupuestarios para satisfacer estas obligaciones del programa de subvenciones a residentes son ampliables. Este carácter es la propia previsión que la norma establece respecto de su posibilidad de gestión presupuestaria cuando los presupuestos contemplan partidas que son previsiones y que no tienen por qué ajustarse al escenario final. Es verdad que la gestión de estas ampliaciones ha supuesto dilación en algunos casos. La aprobación de la Ley 8/2025, que ha mencionado usted y que entró en vigor el pasado 20 de octubre, supuso la aprobación, efectivamente, de un crédito extraordinario de 319,21 millones de euros para dar cobertura a los créditos pendientes de 2024 y que casi en su totalidad ya se han traducido en los pagos correspondientes por parte del Banco de España. En el presente ejercicio, a la cantidad de 560 millones recogida en los presupuestos vigentes se han sumado ya ampliaciones de créditos por más de 383 millones de euros, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 15

elevan el presupuesto total destinado a satisfacer el programa de subvenciones al transporte aéreo de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla a más de 940 millones de euros. Con estas ampliaciones se están pagando ahora mismo los expedientes mandados por las compañías aéreas durante el pasado verano.

A este respecto, le tengo que indicar que una vez que se recibe un expediente se realizan las comprobaciones pertinentes, ejerciendo las funciones de control y supervisión previstas en la Ley General de Subvenciones con la mayor diligencia posible, pero sin descuidar las obligaciones rigurosas de comprobación que exige la normativa para garantizar el buen fin de los fondos consignados. Y que todo el proceso, desde que se reciben los listados de viajes de billetes bonificados hasta que se establece todo este proceso de comprobación, dura unos tres meses.

En relación con la conectividad, le tengo que decir que este año hay récord de tráfico de pasajeros aéreos en España. Desde los pasados meses de julio y agosto, tanto en Baleares como en Canarias, Ceuta y Melilla, el número de pasajeros ha sido superior al registrado en los mismos meses del año pasado en cada uno de sus mercados. Si lo que miramos en vez del número de pasajeros son los asientos que las compañías aéreas están programando para la temporada de invierno, se aprecia un mercado muy estable. En Canarias las compañías han programado cerca de 15 millones de asientos, en Baleares casi cinco y en Melilla más de 150 000. En Ceuta, que no es una infraestructura con carácter coordinado, no se dispone de esta información concreta, pero, hasta donde alcanzo a saber, los servicios de Helity, de helicóptero, mantienen las frecuencias habituales. Estas cifras son prácticamente las mismas que las que había en oferta de asientos el año pasado. En resumen, no existe una deuda de 700 millones de euros. Y créame, a la vista tanto de las previsiones de asientos como de las cifras de pasajeros, no vemos comprometidas ni la frecuencia de vuelos ni la conectividad en un año de récord en el tráfico de los territorios extrapeninsulares.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, como siempre, señor secretario general por su asistencia. **(Pausa)**.

— **CONFIRMACIÓN ACERCA DE SI HA DESCARTADO DEFINITIVAMENTE LA MEJORA Y AMPLIACIÓN DEL CERCANÍAS DE ZARAGOZA A HUESCA Y OTRAS LOCALIDADES ARAGONESAS, BASÁNDOSE EXCLUSIVAMENTE EN EL USO DE LA REDUCIDA E INEFICIENTE LÍNEA ACTUAL E IGNORANDO EL ENORME POTENCIAL DEL CORREDOR ZARAGOZA-HUESCA. AUTOR: PUEYO SANZ, JORGE (GSUMAR) (Número de expediente 181/001408).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos la sesión con el último bloque. Le damos la bienvenida a la secretaria general de Transporte Terrestre, doña Rocío Báguena Rodríguez. Les ruego un poco de paciencia, porque ya saben que, atendiendo a las demandas de los grupos, hemos hecho varios cambios, pero vamos a ir poquito a poquito.

Comenzaremos, en este caso, por la pregunta número 7 del orden del día. Confirmación acerca de si se ha descartado definitivamente la mejora y ampliación del cercanías de Zaragoza a Huesca y a otras localidades aragonesas, basándose exclusivamente en el uso de la reducida e ineficiente línea actual e ignorando el enorme potencial del corredor Zaragoza-Huesca. Del Grupo Parlamentario SUMAR.

Tiene la palabra para su defensa, por cuatro minutos, el señor Pueyo.

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

Señorías, como saben, Aragón tiene la línea de cercanías más corta e inútil de todo el Estado y, encima, vemos cómo en muchas paradas no existe ni siquiera control de accesos para poder acceder a ellas. Hace dos semanas, el ministro Puente dijo que como la actual línea de C1 no la utilizaba la gente y, según unos supuestos estudios del ministerio que nadie ha visto, rechazaban la ampliación del cercanías a Huesca y a otros lugares pese a que el año pasado esta misma comisión del Congreso de los Diputados instó al ministerio a que se hiciera esta ampliación. Hoy que tenemos aquí al ministerio, la pregunta es obligada, directa y esperamos una respuesta igual de directa. ¿Ha descartado definitivamente la mejora y ampliación del cercanías de Zaragoza-Huesca y otras localidades aragonesas, basándose exclusivamente en el uso de la actual, reducida e ineficiente línea de cercanías C1 de Zaragoza? ¿Está olvidando el ministerio las demandas de toda la sociedad aragonesa, de la unanimidad de las Cortes de Aragón y de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 16

este mismo Congreso? ¿Por qué considera el ministerio que para justificar o rechazar la ampliación de la línea por el corredor norte basta centrarse en esa ineficiente línea de la cuarta ciudad del Estado, de Zaragoza, que es a día de hoy inútil? ¿Por qué no valoran que el corredor norte tiene cada día entre 17 000 y 34 000 vehículos, que van más de 90 000 personas todos los días y cuando, como se decía en las intervenciones anteriores y dice la Secretaría General de Movilidad Sostenible, se está invirtiendo en cercanías? ¿Por qué en la cuarta ciudad del Estado no se quiere invertir en cercanías? Decía el señor Rego que se va a tener en cuenta no solo la demanda, sino las realidades sociales y territoriales. ¿Por qué en Aragón no?

Otra duda que tenemos es sobre esos estudios a los que se hace referencia, que decía el ministro Puente que los había redactado la empresa Ineco. Bien, ¿dónde están? ¿Se han concluido? Porque no es la información que tenemos, ya que, según las declaraciones de la diputada Begoña Gómez, las conclusiones se han extraído de informes preliminares sin completar. ¿Se lo inventó el ministro Puente? ¿Se inventó estas declaraciones? Porque eso sería gravísimo. Señorías, algo no cuadra. Los aragoneses y aragonesas no merecemos esto; los aragoneses y aragonesas vemos que se nos está tomando el pelo y necesitamos respuestas. Pido, sinceramente, a la señora Báguena que, por favor, nos responda a todas las preguntas que hemos realizado.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, la contestación a esta pregunta se le ha dado el ministro Puente hace solamente trece días, en el Pleno del Congreso del día 15 de octubre. Efectivamente, en 2024 se aprobó una proposición no de ley para estudiar la extensión de la línea C1 de cercanías entre las estaciones de Gallur y Quinto, la nueva línea C2 Huesca-Zaragoza-Cariñena y la nueva línea C3 Calatayud-Zaragoza. En consecuencia, a partir de eso, se ha realizado un estudio de viabilidad, que es un paso necesario para la modificación de cualquier obligación de servicio público. El estudio de viabilidad realizado ha tenido en cuenta los requisitos mínimos generales para la declaración de nuevos núcleos de cercanías. Las conclusiones de este estudio son claras. La estimación de la demanda de las líneas con nuevos tráficos generados por el incremento de la oferta de servicios no cumple los requisitos mínimos considerados para el establecimiento de nuevas líneas de cercanías, por ejemplo, en cuanto a viajeros diarios en las estaciones. Además, los datos de demanda actuales se basan en un periodo con medidas que son especiales, porque, como sabe, hemos implementado importantes descuentos en cercanías y en media distancia convencional y también un descuento del 50 % en Avant, y ni siquiera con estos datos se justifica la ampliación.

En el ámbito analizado se prestan en la actualidad servicios sobre los que se han establecido ya obligaciones de servicio público para garantizar las conexiones ferroviarias con servicios de media distancia. A esto se suma el bajo aprovechamiento, como decía, de la línea C1 —un 7,61 % en 2023— ya que, tal como le indicó el ministro, esta línea en concreto está en el límite inferior del conjunto de las cercanías de todo el país. Por tanto, y tal como trasladó el ministro, le confirmo que los resultados del estudio justifican la continuidad de las obligaciones de servicio público actualmente existentes en media distancia y en Avant, pero no avalan la ampliación de las cercanías de Zaragoza como tal.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra el señor Pueyo Sanz.

El señor **PUEYO SANZ**: Es curioso, la línea que merece la cuarta ciudad del Estado no cumple los requisitos mínimos para conectarse con la segunda ciudad de Aragón, pero en cambio la línea que propone el vallisoletano ministro Puente de Valladolid-Palencia, con la mitad de población, sí que la tiene; o cuando se están hablando de las cercanías que estaban planteando desde el BNG sí que la tienen. Cuando estamos hablando de que tenemos mucha más población, cuando tenemos estudios de la Cámara de Comercio de Huesca que la están defendiendo, se nos vuelve a decir lo mismo, que no responde a nuestra pregunta. Lo que estamos diciendo es si es viable la línea Huesca-Zaragoza, no si lo es la actual línea deficitaria que se creó para la Expo y que no tiene ningún sentido, porque la gente no la utiliza porque hay otras alternativas. Ya sabemos que tiene baja demanda, pero la tiene porque los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 17

controles de acceso no funcionan. En El Portillo uno se sube y no le para nadie. Entonces, lo que estamos preguntando es: ¿es viable el cercanías? ¿Es viable esa línea Zaragoza-Huesca? No me digan que la de Zaragoza actual no es viable, que ya lo sabemos, porque es una línea irrisoria. De verdad, la irresponsabilidad del ministro Puente y la irresponsabilidad del ministerio en este caso nos sorprende mucho como socios de este Gobierno, como socios de investidura. La secretaria general de Movilidad Sostenible, la señora Hernández del Olmo, ha dicho que hay que invertir decididamente en cercanías, que se está invirtiendo en cercanías, que se está haciendo un trabajo especial. Entonces, ¿por qué la cuarta ciudad del Estado no merece ese cercanías? Yo le pregunto directamente: ¿dónde están esos estudios?, ¿existen esos estudios?, ¿se han realizado esos estudios?, ¿o se refieren a unos estudios previos?, ¿se han realizado unos estudios específicos para la línea C1 y otros para la línea de Zaragoza a Huesca? Por favor, responda a alguna de las preguntas que estamos planteando, porque la sociedad aragonesa — repito— no lo entiende. Aquí su compañera Begoña Nasarre y en negociación con el Grupo Socialista, y en esta misma comisión, hace un año dijo: Los estudios se realizarán. ¿Dónde están esos estudios? ¿Por qué no se aplican también las mejoras a las líneas de media distancia que tenemos en esa proposición no de ley? ¿Por qué no se está hablando todavía de la línea Monzón-Binéfar? ¿Dónde está la línea de Caspe? ¿Por qué no se mejoran las frecuencias con Teruel? Todo esto veníamos a decir en esa proposición no de ley y a día de hoy el ministerio está jugando con fuego con Chunta Aragonesista. Ya estamos hartos y lo decimos de una vez por todas. No se gire, no se gire, porque sabe perfectamente que llevamos reivindicando este tema un año y medio y el apoyo de Chunta Aragonesista ahora mismo está cuestionado. Así pues, por favor, responda a las preguntas que le planteamos.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene el turno la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): En primer lugar, quiero confirmarle que se ha hecho el estudio que se pidió en la proposición no de ley y tal como se pidió. Ya le dio cuenta al ministro de los resultados del estudio y yo acabo de detallárselos. En cualquier caso, no tenemos inconveniente en darle a conocer el estudio completo, porque, como decía, ya está completado.

También quiero trasladarle que, frente a un servicio que llevase el nombre de cercanías sin serlo realmente, existen alternativas mejores por las circunstancias descritas. Este ministerio apuesta efectivamente por el ferrocarril como modo sostenible y, en aras de mejorar el servicio ferroviario, estamos disponibles para analizar ajustes en los servicios, para abordar un enfoque micro que permita ser más eficientes y dar un mejor servicio donde y como haga falta, si es que la actual no suficiente.

No quiero dejar de destacar que en Aragón estamos impulsando notablemente la movilidad y el transporte público. Por ejemplo, estamos apostando por el incremento de capacidad en las líneas ferroviarias con estudios como el de la remodelación de la red ferroviaria en el entorno de Zaragoza o el que se ha adjudicado recientemente para aumentar la capacidad de la línea Zaragoza-Tardienta-Lleida-Plana de Picamoixons-Reus-San Vicenç de Calders. Seguimos avanzando en la renovación y electrificación de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto y la reapertura y mejora de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau. Estamos destinando ayudas al transporte público desde el año 2022 con más de 27 millones de euros otorgadas a municipios en Aragón y otros 3,3 millones de euros que se han concedido a la comunidad autónoma. Y hemos puesto en marcha dos nuevos servicios semidirectos, uno por sentido, entre Zaragoza y Pamplona que reducen alrededor de veinte minutos el tiempo de viaje entre ambas ciudades, y dos nuevos trenes, uno por sentido, entre Castejón y Zaragoza, que cubren una franja horaria que no estaba atendida. En definitiva, vamos a seguir apostando realmente por la inversión en la red ferroviaria y del transporte y la movilidad en Aragón, y Zaragoza va a seguir siendo un polo fundamental para los tráficos por ferrocarril.

Muchas gracias.

— **ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE LA PASARELA PEATONAL SOBRE LA AUTOVÍA A-2 ENTRE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DEL PALAU D'ANGLESOLA Y MOLLERUSA. AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR) (Número de expediente 181/001406).**

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos a la pregunta número 5 del orden del día: estado en que se encuentra el proyecto de la pasarela peatonal sobre la autovía A-2 entre los términos municipales del Palau d'Anglesola y Mollerusa.

Es del Grupo Republicano y tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 18

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

Senyora Rocío Báguena, fa més de cinc anys que els ajuntaments del Palau d'Anglesola i Mollerussa reclamen una passarel·la per a vianants sobre l'A-2, una infraestructura bàsica per a la mobilitat segura i sostenible al Pla d'Urgell. Li recordo el cronograma, breument. Gener del 2020, carta dels alcaldes al Ministeri demanant l'estudi de la passarel·la. Agost del 2022, recepció de l'avantprojecte. Novembre del 2022, el delegat del Govern anuncia l'inici de les obres pel 2023. Juliol del 2023, publicació al BOE del projecte a informació pública. Maig del 2024, aprovació definitiva del projecte amb finançament europeu Next Generation. Desembre del 2024, el director general de Carreteres, el senyor Palomino, en una reunió amb l'alcalde Balsells i el regidor Martínez, assegura que es licitarà durant el primer trimestre del 2025. Doncs bé, avui, octubre del 2025, no hi ha ni licitació publicada ni calendari d'execució i, malgrat les preguntes escrites, cartes i reunions, el Ministeri només repeteix que el projecte està en fase de supervisió. I sí, és cert que, de paraula, ens prometen que la licitació estarà acabada abans d'acabar l'any.

Senyora Rocío Báguena, aquesta és una situació incomprensible i injusta per un territori que porta dècades dividit per una autovia. Per això la pregunta és molt clara: Amb quin calendari treballa realment el Govern per la licitació, l'inici i l'execució de les obres de la passarel·la entre el Palau d'Anglesola i Mollerussa? I quines actuacions pensa emprendre per garantir que aquest projecte no torni a encallar-se? Gràcies.

Gracias, presidenta.

Señora Rocío Báguena, hace más de cinco años que los ayuntamientos en el Palau d'Anglesola y Mollerusa reclaman una pasarela para peatones sobre lados, una infraestructura básica para la movilidad segura y sostenible en el plan urgente. Le recuerdo el cronograma brevemente. Año 2020, enero, carta de los alcaldes al ministerio pidiendo una estructura de la pasarela; agosto del 2022, recepción del anteproyecto; noviembre del 2022, el delegado del Gobierno anuncia el inicio de las obras para 2023; julio 2023, publicación en el BOE del proyecto e información pública; mayo del 2024, aprobación definitiva del proyecto con financiación europea Next Generation. Luego, en 2024 el director general de Carreteras, el señor Palomino, en una reunión con el alcalde Balcells y el regidor Martínez aseguran que se licitará durante el primer trimestre de 2025. Pues bien, a fecha de hoy, octubre de 2025, no hay ni licitación publicada ni calendario de ejecución y, a pesar de las preguntas escritas, cartas y reuniones, el ministerio repite que el proyecto está en fase de supervisión. Y, sí, es cierto que de palabra nos promete que la licitación estará acabada antes de final de año.

Señora Rocío Báguena, esta es una situación incomprensible e injusta para un territorio que lleva décadas dividido por una autovía. Por esto, la pregunta es muy clara: ¿con qué calendario trabaja realmente el Gobierno sobre la licitación, el inicio de ejecución de obras de la pasarela entre Palau d'Anglesola y Mollerusa? ¿Y qué actuaciones piensa emprender para garantizar que este proyecto no vuelva a encallarse? Gràcies.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, como ya tuvimos ocasión de informarle a finales del pasado mes de mayo, y como usted bien sabe, en 2024 se aprobó definitivamente el proyecto de trazado de la pasarela sobre la A-2 para conectar los municipios de Palau d'Anglesola y Mollerusa. Este hito constituye una muestra inequívoca de nuestro firme compromiso por el desarrollo de esta actuación. En la actualidad, estamos ya en una fase avanzada de la supervisión del proyecto, en el que la Dirección General de Carreteras lleva trabajando varios meses. Hay que tener en cuenta que se trata de una actuación singular y compleja al tener que volar la pasarela sobre una infraestructura de bastante entidad, como es la autovía A-2. Es un proyecto que quiero que sepa que se encuentra entre las primeras prioridades de la Dirección General de Carreteras, por lo que, una vez esté el proyecto aprobado, procederemos de forma inmediata a iniciar los trámites para proceder a la licitación de las obras.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora Granollers.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 19

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies.

És que ja ens havien dit que aquesta licitació seria abans d'acabar l'any i estem a finals d'octubre i la seva resposta d'avui és important. Però el que la gent del Palau d'Anglesola i de Mollerussa espera ja no són paraules, són terminis concrets i compromisos fermes de quan estarà. Aquesta passarel·la no és un caprici, és una necessitat de seguretat. Cada dia, treballadors, esportistes i veïns creuen una autovia que està dissenyada per cotxes, no per persones, i això és un risc constant. I és que no hem de lamentar un accident de ningú.

I els fets són clars. Fa cinc anys i mig de la primera petició, cinc anys i mig, El projecte està aprovat i finançat, però no hi ha la licitació. És que ens haurà d'explicar molt bé, perquè encara a l'octubre del 2025 no hi ha aquesta licitació, perquè mentrestant el ministeri ja ha anunciat altres actuacions noves a tot l'Estat. Però aquesta, que sí que és de gran envergadura però és petita en cost i que té un gran impacte social, segueix esperant. Per això li demano que concreti quan es publicarà la licitació, quan s'iniciaran les obres i quan es preveu que estigui acabada, perquè els veïns del Pla d'Urgell no demanen privilegis. Demanen responsabilitat i igualtat de tracte. Aquesta passarel·la podríem dir que és un pont simbòlic, però alhora ha de ser també un pont real, un pont cap a la seguretat, cap a la cohesió territorial i cap a la mobilitat sostenible. I a les seves mans està fer-lo real i és hora de que el Govern ens concreti dates. Vostè s'ha de posar al lloc de l'Ajuntament del Palau d'Anglesola i també de l'Ajuntament de Mollerussa i veure que aquests ciutadans no poden esperar més per fer un trajecte que, amb una passarel·la peatonal el farien amb molt poca estona i sense gens de perillositat, i ara els estem abocant moltes vegades a un accident viari amb totes les conseqüències que pot tenir.

Gràcies.

Gracias.

Es que ya nos habían dicho que esta licitación sería antes de acabar el año y estamos a finales de octubre. Su respuesta de hoy es importante, pero lo que la gente de Palau d'Anglesola y Mollerussa espera ya no son palabras, son plazos concretos y compromisos firmes de cuándo estará esta pasarela. No es un capricho, es una necesidad de seguridad. Cada día trabajadores, deportistas, vecinos, vecinas cruzan una autovía diseñada para coches, no para personas. Esto es un riesgo constante y no queremos lamentar un accidente de nadie.

Los hechos son claros. Hace cinco años y medio de la primera petición —cinco años y medio—, el proyecto está aprobado y financiado, pero no está la licitación. Nos tendrá que explicar muy bien por qué todavía en octubre del 2025 no tenemos esta licitación, porque, mientras tanto, el ministerio ha anunciado otras actuaciones nuevas en todo el Estado, pero esta, que es de gran envergadura pero que estaría en coste y que tiene un gran impacto social, sigue esperando. Por ello, le pido que concrete cuándo se publicará la licitación, cuándo se iniciarán las obras y cuándo se prevé que esté acabada. Los vecinos del Pla d'Urgell no piden privilegios, piden responsabilidades e igualdad de trato. Esta pasarela podríamos decir que es un puente simbólico, pero, al mismo tiempo, tiene que ser un puente real: un puente hacia la seguridad, la cohesión territorial y hacia la movilidad sostenible. En sus manos está hacer que sea una realidad y es hora de que el Gobierno nos concrete fechas. Usted tiene que ponerse en el lugar del Ayuntamiento de Palau d'Anglesola y el Ayuntamiento de Mollerussa, y ver que estos ciudadanos no pueden esperar más para realizar un trayecto que con una pasarela peatonal harían en poco tiempo y sin peligrosidad ninguna. Pero ahora los estamos llevando hacia un accidente diario con todas las consecuencias que puede tener.

Gracias.

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

Para concluir, tiene la palabra, la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señoría.

Quisiera trasladarle que somos plenamente conscientes de la importancia que tiene esta pasarela que unirá a los municipios de Palau d'Anglesola y Mollerussa. Por eso, deseo ratificar una vez más nuestra voluntad firme de seguir impulsando este proyecto con la máxima diligencia, pero el proyecto para iniciar los trámites de licitación tiene que estar supervisado y contar con los parabienes de todos los técnicos.

Coincidimos también plenamente en la importancia de esta infraestructura que permitirá garantizar un itinerario seguro, como usted decía, para los peatones y desempeñará un papel esencial en la promoción

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 20

de la movilidad sostenible y de los hábitos de vida saludables. Asimismo, sabemos que facilitará el acceso a los centros educativos de Enseñanza Secundaria Obligatoria, Bachillerato y Formación Profesional. Favorecerá la conexión con espacios de alto valor medioambiental y contribuirá a una movilidad segura, como decíamos, también a lo largo de rutas históricas de gran relevancia.

Aprovecho también para recordarle el compromiso del Ministerio de Transportes con otros proyectos, como los proyectos de humanización de travesías y de protección de usuarios vulnerables. En este sentido, y muy cerca de la pasarela por la que precisamente pregunta, acabamos de finalizar las obras de humanización de la travesía de Vilagrassa en N-II, una inversión cercana a los 3 millones de euros. Esta actuación, financiada a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ha permitido transformar una carretera de paso en un entorno urbano más seguro y accesible para peatones y vehículos.

Muchas gracias.

— ESTADO ACTUAL DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE INVERSIÓN EN CARRETERAS Y PREVISIONES REALES QUE EXISTEN PARA SU CULMINACIÓN.

AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)

FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)

RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)

(Número de expediente 181/001403).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el orden del día, en este caso con la pregunta número 4: estado actual de ejecución del Plan de Inversión en Carreteras y previsiones reales que existen para su culminación.

Es del Grupo Parlamentario VOX y tiene la palabra la señora Mejías Sánchez.

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

Gracias por la espera.

Bien, secretaria, la Red Nacional de Carreteras en España atraviesa actualmente por una situación de deterioro sin precedentes, según los informes más recientes de la Asociación Española de la Carretera y de otros organismos independientes. Prácticamente el 52 % de la red presenta daños de gravedad con un aumento alarmante de los tramos en estado crítico, que han pasado de 13000 kilómetros en 2002 a 34000 kilómetros en 2025, un incremento de casi un 161 %. Este deterioro exige actuaciones urgentes en un plazo máximo de un año, ya que afecta gravemente a la seguridad vial y a la economía, incrementando el consumo de combustible, reduciendo la velocidad media y generando sobrecostes en el transporte y en el precio final de los productos. Ese déficit de inversión en conservación se cifra en 13400 millones de euros, casi un 43 % más que en el 2022, atribuible tanto a la subida de costes de materias primas como al agravamiento del estado de las infraestructuras. Y de esta cantidad, casi 4700 millones corresponden a la Red de Carreteras del Estado, mientras que 8000 millones son requeridos por las entidades autonómicas y forales.

Sin la financiación adecuada, los objetivos de carretera previstos para el 2030 serán prácticamente inalcanzables y el parque vial nacional continuará agravando sus carencias estructurales año tras año. Atendiendo a que el ministro afirmó el otro día en un medio de comunicación que los presupuestos no son necesarios, díganos: ¿cuánto dinero va a dedicar específicamente durante los próximos dos años para evitar que el déficit de mantenimiento siga aumentando? ¿Cuántos kilómetros exactos de la Red de Carreteras del Estado presentan actualmente un estado de deterioro considerado grave o muy grave? ¿Puede el ministerio concretar cuántos kilómetros prevé dejar en estado óptimo antes del 31 de diciembre de 2026?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, desde el mes de julio de 2018 hasta la fecha, la Dirección General de Carreteras ha invertido más de 15154 millones de euros en la Red de Carreteras del Estado. De esta cifra, en torno a 6000 millones de euros se han destinado a la creación de nuevas infraestructuras y 8736 millones de euros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 21

—es decir, una cantidad mayor aún— a actuaciones de conservación y mejora de las carreteras existentes, donde precisamente estamos poniendo el foco por el recorte que hubo en financiación entre los años 2012 y 2018 que era preciso revertir. También estamos invirtiendo 418 millones de euros en proyectos financiados a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Durante este periodo se han puesto en servicio 585 kilómetros de nuevas carreteras en los principales corredores de la Red de Carreteras del Estado, con una inversión total de 4841 millones de euros, con actuaciones destacadas como la variante de Sueca, la variante de La Font de la Figuera, el tramo de la B-40 entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls o la variante de la N-340 en Vallirana.

Asimismo, es importante señalar que se están ejecutando obras por un importe de 3115 millones de euros, que permitirán desarrollar aproximadamente 400 kilómetros adicionales de carreteras estatales. Estas actuaciones contribuirán de manera decisiva a mejorar la conectividad, incrementar la seguridad vial y reforzar la cohesión territorial. Pero no me quiero olvidar de que también estamos invirtiendo de manera decidida en conservación para paliar ese déficit histórico que llevamos y porque cada vez tenemos una red más amplia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: En el segundo turno, la señora Mejías.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Gracias, presidenta.

Teniendo en cuenta que en el año 2024 la recaudación total de Hacienda fue récord, con un aumento del 8,4 respecto al año anterior, y en junio de 2025 la recaudación del IRPF alcanzó un nuevo récord, díganos en qué fecha exacta prevé el ministerio alcanzar una reducción del déficit de inversión en mantenimiento hasta situarlo por debajo del 10 % de la red total y qué hitos anuales se compromete a cumplir en 2025, 2026 y 2027 para que este objetivo sea evaluable, tal y como están haciendo las organizaciones que estudian la Red de Carreteras del Estado. ¿Cuántos proyectos de rehabilitación integral están actualmente en curso y cuántos concluidos? Porque sabemos que hay un retraso considerable en cada uno de ellos.

Y, por último, también quisiera preguntarle, en relación con el proyecto de ley de movilidad sostenible. Se habilitan una serie de instrumentos para la tarificación por uso de las infraestructuras viarias al transponer la Directiva comunitaria 2022/362 sobre gravámenes por utilización de infraestructuras. Su Gobierno, a través de la Dirección General de Tráfico, ya planteó hace dos años la implantación de un sistema de peajes por uso de la red viaria como mecanismo de financiación y mantenimiento, presentándolo como una imposición de Bruselas donde gobierna la coalición de socialistas y populares. Por eso le pregunto claramente: ¿está el Gobierno impulsando el pago por uso de las autovías españolas? Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señoría.

En los años setenta y ochenta España partía de un déficit claro de infraestructuras y ha tenido que destinar un importante volumen, precisamente hasta el año 2010, para equipararnos a otros Estados europeos en materia de infraestructuras. Hemos superado esa situación que teníamos de partida y nos hemos dotado de una red de infraestructuras entre las más competitivas del mundo; tenemos, por ejemplo, 17 000 kilómetros de vías de gran capacidad. Pero este vasto patrimonio viario debemos gestionarlo de forma eficiente para garantizar su adecuada conservación, de manera que no se descapitalice y que mantenga las condiciones para contribuir a un transporte por carretera eficaz, sostenible y seguro. Debemos invertir en nuestra red viaria priorizando, frente a la construcción de nuevas infraestructuras, las actuaciones destinadas a la conservación, a la seguridad vial, la mejora de la funcionalidad y la accesibilidad al territorio, y no olvidando invertir también en que estas infraestructuras sean resilientes frente al cambio climático.

Como le decía antes, desde el año 2012 al año 2018 se produjo un recorte muy significativo en la inversión anual realizada por la Dirección General de Carreteras, con una reducción en todo el periodo de un 35 %. Por el contrario, desde el año 2018 hasta la fecha, la inversión realizada por esta Dirección General de Carreteras en la Red de Carreteras del Estado ha crecido significativamente y de forma sostenida, pasando de 1790 millones en 2018 a 2485 en 2024, con un incremento cercano al 40 %. Lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 22

más relevante es que este incremento se ha realizado destinando más recursos a la conservación y explotación de la red. De este modo, en 2018 se destinaron a la conservación el 51 % de las inversiones de la Dirección General de Carreteras, habiéndose incrementado paulatinamente esta cuota hasta 2024, año en el que las inversiones en materia de conservación han supuesto el 66 % de la inversión de la Dirección General de Carreteras.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, secretaria general.

— PREVISIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE VIABILIDAD Y LA POTENCIAL IMPLANTACIÓN DE UN SERVICIO DE TRENES DE CERCANÍAS EN EL PONIENTE ALMERIENSE.

AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)

(Número de expediente 181/001305).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos, en este caso, con la primera pregunta del orden del día: previsión del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de la realización de un estudio de viabilidad y la potencial implantación de un servicio de trenes de cercanías en el poniente almeriense.

Es del Grupo Parlamentario SUMAR y tiene la palabra el señor Valero.

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

En esta comisión sabemos muy bien la importancia que tiene el tren para la cohesión territorial, para el cambio de modelo productivo y para la reducción de la huella de carbono. Por eso, en mi grupo parlamentario consideramos de vital importancia que se atienda de manera prioritaria una de las zonas más marginadas en infraestructuras ferroviarias de nuestro país, el poniente almeriense. El poniente almeriense se ha conformado ya como una región urbana de más de medio millón de habitantes que alcanza incluso en periodos estivales cerca de 800 000 habitantes. Estamos hablando, por tanto, de una región urbana que lamentablemente no cuenta ni con ferrocarril ni con un sistema multimodal de transporte para organizar la vida cotidiana de la gente que tiene que ir cada día a su puesto de trabajo, a un centro de salud o a un centro de estudio. Hemos visto en estas semanas como el plan de movilidad de la Junta de Andalucía del Gobierno de Moreno Bonilla se sustenta exclusivamente en el transporte por carretera. No pretende invertir ni un solo céntimo en implementar el tren de cercanías; la Junta de Andalucía sí lo hace con otros trenes de cercanía en otras provincias, pero no lo hace en Almería. Por tanto, no podemos esperar nada del Gobierno andaluz para tener tren en Almería.

Sin embargo, sí creemos que el Ministerio tiene que empujar; tiene que empujar para desplegar un tren en el poniente almeriense, porque no solo supone un motor de desarrollo económico y de bienestar social, sino que también contribuye a la neutralidad climática que la Unión Europea quiere alcanzar en 2050. El tren, como bien sabe, puede absorber gran parte del tráfico de mercancías y de vehículos particulares para reducir hasta en un 90 % las emisiones de gases de aquí a 2050. En contra de lo que dice VOX, nos podemos adaptar a la crisis climática mejorando la calidad de vida de la gente. Además, el poniente almeriense está en pleno corredor mediterráneo, el que pretende unir Algeciras con la frontera ucraniana una vez se ponga en servicio la red básica ferroviaria transeuropea. Por tanto, el poniente almeriense tiene que ser protagonista en nuestra estrategia ferroviaria. Hay que ser ambiciosos en este sentido. Tenemos que ser ambiciosos con la provincia de Almería, una de las provincias andaluzas que peores infraestructuras de transporte tiene. Y, por eso, queremos que en el horizonte se establezca de manera fehaciente en el poniente almeriense una nueva línea ferroviaria de vía doble electrificada para poner en funcionamiento un tren de cercanías. Hay que incluir esa línea en la línea litoral transversal andaluza que conecta Algeciras con Málaga, con Almería y con Murcia, dentro de ese corredor mediterráneo. Y, por eso, porque hay que ponerse manos a la obra, queremos saber qué previsión tiene el ministerio para la realización de un estudio de viabilidad y la potencial implantación de un servicio de trenes de cercanías en el poniente almeriense.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 23

Señoría, permítame una reflexión general para responder a esta pregunta que formula oralmente, aunque ya la ha formulado también por escrito y se le ha respondido. El ministerio considera la movilidad como un derecho y desarrolla políticas para garantizar que cualquier persona, con independencia de donde viva o trabaje, tenga la posibilidad de desplazarse diariamente en condiciones de movilidad segura, sostenible y eficiente. Las cercanías representan un modelo de transporte masivo, óptimo para la movilidad recurrente de la ciudadanía en grandes núcleos de población; por esto, en España están declaradas como obligación de servicio público. Ahora bien, para que funcionen adecuadamente se requieren unas condiciones de ocupación y de frecuencia elevadas. Si no es así, se vuelve un sistema rígido, ineficiente y desaprovechado; en una palabra, insostenible. Esto ocurre incluso cuando la infraestructura ferroviaria de base ya existe, y más aún cuando no existe y hay una elevada inversión que justificar, como es el caso.

En esta línea iba precisamente la respuesta que se ha trasladado desde el ministerio a su pregunta escrita sobre esta cuestión, dado que se considera que las cifras de población y estimación de demanda no han justificado hasta el momento el análisis de la implantación de un servicio de cercanías en la comarca del poniente almeriense. Afortunadamente, tenemos un reparto de competencias e instrumentos adecuados para implementar soluciones de movilidad que se ajusten mejor a la demanda y características del territorio, con un enfoque multimodal y adaptado según el caso. Y con plazos de implantación, además, más acotados que la planificación de una nueva línea ferroviaria.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Valero.

El señor **VALERO MORALES**: Entiendo perfectamente que tiene que darse una inversión que sea sostenible en términos de rentabilidad social cuando no hay una infraestructura previa. Nosotros y nosotras creemos que se dan las condiciones necesarias y que, además, con este tren de cercanías se retroalimentaría ese potencial que genera el uso del ferrocarril en un área, en una región urbana que también es una zona atractiva para más población. Por tanto, creemos que el ministerio tiene que hacer ese estudio, porque nosotros y nosotras sí estamos convencidos de que la necesidad se da y que la rentabilidad también se daría en términos sociales y económicos.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señoría.

Respecto a la cuestión que plantea, nunca ha estado contemplada una conexión ferroviaria en esta zona, ni en la planificación nacional de los últimos años, ni tampoco en la red transeuropea de transportes, cuyo reglamento además se ha revisado recientemente. Ahora bien, esto no significa que se renuncie a ningún proyecto cuando, por el volumen de la población y las características del territorio, su naturaleza e interés podrían ser más bien de ámbito autonómico. De hecho, la propia Junta de Andalucía realizó estudios en su momento para implantar un sistema tranviario en dicha zona que llegó a estar incluido en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía que cubría los años 2007-2013, sin que finalmente se llevara a cabo ni se haya incluido en planes posteriores.

Afortunadamente, a día de hoy existen herramientas que permiten hacer un diagnóstico mucho más detallado que antes de la demanda y de las necesidades de movilidad de la población y que pueden utilizarse para diseñar soluciones más adecuadas, sea con una infraestructura tranviaria o sea mediante otros modos. En este caso, consideramos que las iniciativas deben abordarse desde las Administraciones local o regional, pues son ellas quienes fijan las prioridades de su territorio y pueden dar respuesta a necesidades como las del poniente almeriense. Por nuestra parte, no le quepa duda de que estamos abiertos a ofrecer al resto de Administraciones la colaboración de los técnicos del ministerio con los medios y las herramientas a nuestro alcance para analizar posibles mejoras. Nuestro planteamiento, eso sí, será siempre el del reparto de competencias vigente y el del enfoque multimodal, con las personas en el centro de las decisiones que mejor se adecúen a la realidad existente y a las alternativas de actuación.

En todo caso, el ministerio está llevando actuaciones e inversiones de mucho calado para la mejora de las conexiones ferroviarias en Almería, que conviene resaltar. En la línea de alta velocidad Murcia-Almería, de los más de 3600 millones de euros previstos para la realización de esta conexión, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 24

encuentran ejecutados en torno al 70 % del conjunto de las obras. En la conexión Almería-Granada, en diciembre del 2024 entró en servicio el cambiador de ancho de Granada y se adjudicó en octubre del 2024 el estudio informativo que incluye el cambio de ancho y estudio de variantes de trazado. En conclusión, este ministerio, dentro de sus competencias, tiene en marcha muchas actuaciones en la red ferroviaria de Almería y estamos dispuestos a escuchar las prioridades y propuestas del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía para el poniente almeriense y para seguir mejorando la movilidad en la provincia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— **MOTIVO POR EL QUE LOS TRENES DEL SERVICIO AVANT DE LA LÍNEA LLEIDA-TARRAGONA-BARCELONA VIBRAN DE MANERA EXCESIVA, HASTA EL PUNTO DE QUE SE HA ANULADO ALGÚN SERVICIO Y SE HAN RETIRADO ALGUNOS TRENES Y CONFIRMACIÓN ACERCA DE SI SE DEBE A AVERÍAS O AL ENVEJECIMIENTO DE LOS TRENES, O SI ES CONSECUENCIA DE QUE LA VÍA NO SE ENCUENTRA EN BUEN ESTADO.**

AUTOR: GAVIN I VALLS, ISIDRE (GJXCAT)

(Número de expediente 181/001409).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 8 del orden del día: motivo por el que los trenes del servicio Avant de la línea Lleida-Tarragona-Barcelona vibran de manera excesiva hasta el punto de que se ha anulado algún servicio y se han retirado algunos trenes y confirmación acerca de si se debe a averías o al envejecimiento de los trenes o si es consecuencia de que la vía no se encuentra en buen estado.

Es una pregunta del Grupo Parlamentario Junts per Catalunya y tiene la palabra el señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Gràcies, presidenta. Secretària general.

Nosaltres hem parlat en diferents ocasions dels dèficits del servei Avant de la línia Lleida-Tarragona-Barcelona. Hem parlat en diferents ocasions del dèficit en quantitat i en qualitat d'aquest servei. Ja que vostè no ha sigut present en alguna d'aquestes intervencions, aprofito per informar-la, per exemple, de que la línia Lleida-Tarragona-Barcelona té vuit freqüències diàries de servei Avant. Doncs miri, ciutats com Toledo o Ciudad Real, que tenen la meitat de la població, entre 70 i 80 000 habitants —Lleida en té 150 000—, tenen 15 i 11 freqüències cadascuna d'elles. I ciutats com Segovia i Cuenca, que tenen una tercera part de la població de Lleida, uns 50 000 habitants, tenen divuit freqüències diàries, més del doble. Això és un maltractament insultant, tenint en compte, a més a més, que els percentatges d'ocupació d'aquests trens són dels més alts de tot el servei Avant de l'Estat. Tenint en compte, com a conseqüència d'això, que la línia de Blablacar de Lleida-Barcelona és la més utilitzada de tot l'Estat de les línies de 150 quilòmetres de distància. A més a més, passa que falten places, que els usuaris es troben amb molts problemes per trobar places a primera hora per anar cap a Barcelona, però també amb unes freqüències i amb uns horaris adequats per poder tornar a casa seva. No oblidí que el servei Avant és un servei de mobilitat obligada, és per anar al treball, al treball diàriament, és per anar a diferents obligacions personals. I, per això, nosaltres vam presentar una proposició no de llei a la comissió, on demanàvem tota una sèrie de punts —que es va aprovar, per cert— de millora de tot aquest servei. De millora, només ha arribat el doblar la composició a primera hora, el tren de les 7 del matí, de les 7 i 5. Però de la resta de qüestions, no hi ha hagut millora.

Però en quina fase estem ara? Després de la crisi del Talgo AVRIL, arriba la crisi dels tren Avant. La setmana passada va haver tres dies que, per avaries en les portes, perquè les portes no tancaven o per motius que no s'han sabut exactament, els usuaris han arribat tard a la feina.

La flota de trens que serveix aquest servei és una flota envellida, però amb tota seguretat no té el manteniment que hauria de requerir. Una avaria d'una porta tantes vegades no té sentit. Però és que, a més a més, hi ha vídeos per les xarxes que —jo els recomano a vostès, jo els he publicat també, els he reproduït a xarxes— que són bastant propis, ja que ben aviat la festa del Halloween, perquè se'l posin la nit del Halloween, perquè sembla el tren del terror. El nivell de vibracions que tenen alguns d'aquests trens realment fa pànic i els invito a veure algun d'aquests vídeos, perquè sempre més val una imatge que mil paraules. Que és el que està passant? Que és que són trens vells i encara no s'han renovat, que s'haurien de renovar? És que tenen un mal manteniment? Per què hi ha tantes avaries? Que és un problema de la via?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 25

Gracias, presidenta, secretaria general.

Nosotros hemos hablado en distintas ocasiones de los déficits del servicio Avant de la línea Lleida-Tarragona-Barcelona. Hemos hablado en distintas ocasiones del déficit en cantidad y calidad de este servicio. Ya que usted no ha estado presente en algunas de esas intervenciones, aprovecho para informarla, por ejemplo, de que en la línea Lleida-Tarragona-Barcelona hay ocho frecuencias diarias de servicio Avant. Pues bien, ciudades como Toledo o Ciudad Real, que tienen la mitad de la población, entre 70 000 y 80 000 habitantes —Lleida tiene 150 000—, tienen 15 y 11 frecuencias cada una de ellas; y ciudades como Segovia y Cuenca, que tienen una tercera parte de la población de Lleida, unos 50 000 habitantes, tienen 18 frecuencias diarias, más del doble. Esto es un maltrato insultante, teniendo en cuenta además que los porcentajes de ocupación de estos trenes son de los más elevados de todo el servicio Avant del Estado y que la línea Lleida-Barcelona es la más utilizada de todo el Estado de las líneas de 150 kilómetros de distancia. Además, faltan plazas y los usuarios encuentran varios problemas para encontrar plaza a primera hora para viajar a Barcelona, pero también para tener unas frecuencias y unos horarios adecuados para poder regresar a casa. No olvide que el servicio Avant es un servicio de movilidad para ir al trabajo diariamente y para acudir a distintas obligaciones personales. Por eso, nosotros presentamos la proposición no de ley aquí en la comisión, donde pedíamos una serie de puntos para la mejora de todo este servicio que, por cierto, se aprobó. En cuanto a mejoras, solo se ha llegado a duplicar la frecuencia a primera hora con el tren de las 7 de la mañana, pero en el resto de cuestiones no ha habido variación.

¿En qué fase estamos ahora? Después de la crisis del Talgo AVRIL, llega la crisis de los trenes Avant. La semana pasada hubo tres días en los que, por averías en las puertas —porque las puertas no cerraban— o por motivos que no se han sabido exactamente, los usuarios han llegado tarde a su trabajo. (El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).

La flota de trenes que sirve y atiende este servicio es una flota envejecida, pero con toda seguridad no tiene el mantenimiento que debería requerir; una avería de una puerta tantas veces no tiene sentido. Pero es que, además, hay vídeos en las redes —y se los recomiendo a ustedes, yo los he publicado también, los he reproducido en redes— que son bastante propios, porque vean la fiesta de Halloween, vean lo que ocurre en Halloween, porque parece el tren del terror, podría ser un disfraz. El nivel de vibraciones que tienen algunos de estos trenes auténticamente da pánico y les invito a ver alguno de estos vídeos porque siempre vale más una imagen que mil palabras. ¿Qué es lo que está ocurriendo? ¿Que son trenes viejos y todavía no se han renovado y debieran renovarse? ¿Es que tienen mal mantenimiento? ¿Por qué hay tantas averías? ¿Es un problema de la vía?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Gavin.
Responde la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, en relación con los servicios Avant de media distancia que unen Lleida, Tarragona y Barcelona, como sabe, son obligaciones de servicio público. Según la información facilitada por Renfe, el único incidente como tal que consta en este sentido se produjo el día 19 de agosto del año 2025, del que ha llegado también una pregunta parlamentaria escrita. Ese día se registró una incidencia en el tren Avant 08077 que realiza el trayecto entre Lleida-Pirineus y Barcelona-Sants con salida a las 7:05 y llegada a las 8:11. El servicio fue prestado con el material de la serie 120. Durante el trayecto se detectaron vibraciones anómalas que afectaban a la estabilidad y el confort; estas vibraciones fueron consideradas fuera de los parámetros normales de operación, lo que motivó la activación inmediata de los protocolos de mantenimiento correctivos establecidos por Renfe. Como parte de la respuesta técnica, el tren fue retirado del servicio y trasladado a su base de mantenimiento para llevar a cabo una revisión exhaustiva. Una vez identificada y subsanada la causa de la incidencia, se procedió a la reparación del material afectado. El día siguiente, tras completar las tareas de mantenimiento correctivo y verificación, el tren volvió a circular con normalidad.

En relación con la cuestión que preguntaba sobre el material rodante Avant, como ya le informó el ministro en su comparecencia del día 10 de septiembre en el Pleno, hay una necesidad de material rodante para ampliar la oferta de Avant, al margen de que necesitaríamos modificar las obligaciones de servicio público, puesto que los Avant son obligaciones de servicio público.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 26

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.
Señor Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies.

A mi em sembla que la seva resposta és insuficient perquè de vibracions se n'han produït més dies i les vibracions, que són realment molt importants —torno a repetir—, produeixen una sensació d'inseguretat i de por a molts usuaris, fins al punt de qüestionar-se si aquell servei té el nivell de seguretat i la garantia de seguretat que ha de tenir, sobretot després del que ha passat també amb els Talgo AVRIL. Per tant, a mi em sembla insuficient. Li torno a repetir, hi ha hagut més dies de vibracions. Li torno a dir, la setmana passada va haver tres trens que van arribar tard perquè per un mal tancament d'una porta. Això també és un problema de manteniment. Això també és un problema d'envelliment d'aquests trens. Que vostè em digui que fa falta comprar més trens per ampliar el servei pot tenir una certa coherència, però que els trens que estiguin circulant vibrin de forma excessiva o les portes no tanquin, a mi no em sembla que sigui una cosa que haguem d'acceptar com una cosa normal.

Gràcies.

Muchas gracias.

A mí me parece que su respuesta es insuficiente, porque vibraciones se han producido más días y las vibraciones, que son realmente muy importantes —repito—, producen una sensación de inseguridad y de miedo a los usuarios, hasta el punto de cuestionarse si ese servicio tiene el nivel y la garantía de seguridad que debe tener, sobre todo después de lo que ha pasado también con los Talgo AVRIL. Por lo tanto, a mí me parece insuficiente. Lo repito, ha habido más días de vibraciones; repito, la semana pasada hubo tres trenes que llegaron tarde por un mal cierre de una puerta. Esto también es un problema de mantenimiento, esto también es un problema de envejecimiento de estos trenes. Que usted me diga que hace falta comprar más trenes para ampliar el servicio puede tener una cierta coherencia, pero que los trenes que estén circulando vibren de forma excesiva o las puertas no cierran a mí no me parece que sea algo que tengamos que aceptar como algo normal.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.
Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señoría.

El confort que experimenta un viajero cuando circula en un tren depende, fundamentalmente, del diseño del trazado ferroviario, de la infraestructura asociada, del estado de la vía y del propio tren. En todo caso, la existencia de cierto nivel de vibraciones es inherente al propio sistema de transporte ferroviario. El responsable del mantenimiento de la línea y de preservar los niveles de calidad de la vía que permitan garantizar un nivel suficiente de confort es el administrador de infraestructuras ferroviarias, ADIF. De este modo, ADIF lo que hace es analizar la calidad de la vía en todas sus líneas de manera periódica, mediante el estudio de los resultados obtenidos mediante auscultación geométrica y dinámica. Son métodos objetivos que se emplean para el control del mantenimiento y para asegurar la calidad.

En el marco de la conservación y mejora de la infraestructura, vía y aparatos de vía en el tramo en cuestión de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, las actuaciones realizadas por ADIF consisten en el mantenimiento preventivo de los elementos de la infraestructura y en el mantenimiento correctivo para actuar con inmediatez en caso de incidencia. En cuanto al mantenimiento de los trenes, Renfe trabaja de forma permanente para asegurar la calidad del servicio. Con este objetivo, el conjunto de la flota de trenes es objeto de controles exhaustivos y periódicos en los talleres de Renfe Ingeniería y Mantenimiento, conforme a los planes de mantenimiento establecidos. Además, se han definido procedimientos específicos para solventar esta tipología de incidencias. En relación con los servicios comerciales que mencionaba, Renfe trabaja para ofrecer la mejor oferta de servicios también. Por último, quiero destacar que durante 2025 la puntualidad de este servicio se ha mantenido en una media del 85 %, prácticamente seis puntos por encima de la media de 2024, con una cifra de 2041 circulaciones puntuales de las 2384 programadas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 27

- **ESTADO EN QUE SE ENCUENTRAN LAS OBRAS DEL BYPASS DE OLMEDO, CONOCIDO TAMBIÉN COMO «U» DE OLMEDO E INVERSIÓN PREVISTA, ASÍ COMO AFECCIÓN Y BENEFICIOS QUE TRAERÁ LA PUESTA EN SERVICIO DEL CITADO BYPASS PARA LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS DE LA PROVINCIA DE BURGOS.**

AUTOR: PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS)

(Número de expediente 181/001410).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente pregunta, que figura en el orden del día como número 9. Pregunta que versa sobre el estado en el que se encuentran las obras del *bypass* de Olmedo, conocido también como la U de Olmedo, e inversión prevista, así como afección y beneficios que traerá la puesta en servicio del citado *bypass* para las comunicaciones ferroviarias de la provincia de Burgos.

La formula la diputada doña Esther Peña Camarero.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Muchas gracias, presidente.

La provincia de Burgos es nodo estratégico, es eje ferroviario; Burgos es puerta del norte. Por eso, la demanda de pasajeros y empresas hace que, desde el PSOE, exijamos a todas las Administraciones más inversión y compromiso con nuestra tierra. A todas. Es verdad que sabemos que Burgos no existe para la Junta de Castilla y León: ni un convenio ni una ayuda, ni siquiera colaboración para los bonos del transporte ferroviario de viajeros recurrentes, por ejemplo. Esos bonos de tren con reducción y gratuidad, por parte del Gobierno de Pedro Sánchez, que están haciendo que en Burgos se multiplique el número de viajeros, se permita mantener la residencia en la capital castellana y se llene cada mañana el aparcamiento de la estación Rosa Manzano. Por cierto, bonos que se extendieron en el tiempo, en duración y en calidad, y a los que el PP y sus diputados votaron en contra.

Hablando de bonos, hoy me gustaría poner voz a todos esos viajeros a los que el Partido Popular y el señor Mañueco dejan tirados. Hoy hemos conocido también que estudiantes y trabajadores de la ruta gratuita, supuestamente, Trespaderne-Briviesca-Burgos no tienen garantizado llegar al colegio o al trabajo por culpa de esta campaña, que no sirve más que para que Mañueco se haga fotos, pero también para dejar el transporte de autobús en puro caos. En definitiva, siempre en contra; tren y PP son una mala receta cuando hablamos de la provincia de Burgos. Todavía resuenan las quejas cuando el señor Rajoy suprimió cuarenta y ocho líneas de media y larga distancia afectando a Burgos y a Miranda de Ebro. O más aún, cuando el señor Aznar, en el año 1995, decidió que todo pasara por Valladolid, relegando al tren directo al ostracismo. O la última puntilla, cuando en 2013 hubo que elegir quién debía ser el nodo logístico básico en el corredor atlántico para conseguir fondos europeos y aún siendo Burgos capital industrial, con el centro logístico más longevo y avanzado de toda la comunidad, ¿adivinan quién dijo que Burgos no y Valladolid sí? El Partido Popular en la Junta y el Partido Popular en el Gobierno de España. El PP en su esencia, siempre dando la patada a los intereses de Burgos cuando nos la jugamos de verdad.

Pero de nada vale quejarse de un pasado que pudo haber sido y no fue. Es cierto que hay decisiones del Partido Popular para aislar a Burgos de difícil resolución, pero hay que seguir adelante porque Burgos lo vale, porque tiene la suficiente fuerza para obviar al PP y porque además —ahora sí— lo hace con un aliado, el Gobierno de España. Solamente en este año, respecto al ferrocarril, se ha puesto en marcha la electrificación de Logroño-Miranda; se está terminado el estudio de demandas de la línea 102, y, además, se hace un esfuerzo inversor en la infraestructura de carreteras más importante de España, en la A-11, en la Ribera del Duero. Hoy mismo hemos conocido que el *BOE* marca nuevas acciones con nuevos apartaderos de 750 metros para mercancías en Briviesca. Hemos conseguido que Burgos forme parte de la línea transfronteriza entre Francia y España, línea que antes solo llegaba de Burdeos a San Sebastián, lo que va a suponer financiación europea, sobre todo para ayudar a la inversión más importante que se está desarrollando con el trazado del AVE entre Burgos y Vitoria y así conectarnos con el norte. Más de 1700 millones de euros de inversiones ya programados. Una inversión, por cierto, que permitirá dos vías con prestaciones para alta velocidad y para mercancías.

La provincia de Burgos mira al norte y así lo hace la economía provincial, ya que tenemos, además, los nodos industriales más importantes de la región: Aranda, Miranda y Burgos ciudad. Para mirar al norte apostamos por una estructura ferroviaria de malla. Aranda, Miranda y Burgos tienen una nueva oportunidad ferroviaria creciendo hacia el norte, complementaria a lo conocido hasta ahora, a lo radial, porque no todo tiene que pasar por Madrid. Por eso, para nosotros es una magnífica noticia la inversión del Gobierno de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 28

España en la variante de Olmedo, en la conocida U de Olmedo. Unir Burgos con Galicia en escasas tres horas será una manera más de posicionar la provincia de Burgos como eje de comunicación fundamental del norte de España, unirnos con Galicia, con País Vasco, con Francia y, de esta manera, también con el este. Por eso, nos gustaría saber cuándo y en qué condiciones estará puesta a disposición de los burgaleses esta variante que nos ayudará en nuestra posición estratégica.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.
Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, agradezco la oportunidad para responder a una pregunta sobre una conexión que, efectivamente, tiene una relación coste-beneficio muy positiva, sobre todo para una ciudad como Burgos. Quiero ponerla en valor porque ejemplos como este *bypass*, que se denomina la U de Olmedo, nos han de servir de referencia para la planificación de infraestructuras orientadas siempre al mejor servicio y al uso más eficiente de los recursos públicos. Este enlace va a permitir la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y la línea de alta velocidad Madrid-Galicia a través de Zamora, mediante un tramo de 8,2 kilómetros en el entorno de Olmedo.

El ministerio, a través de ADIF, elaboró el proyecto y en agosto de 2024 se adjudicaron las obras de la plataforma por un importe de unos 40 millones de euros. La inversión total estimada ascenderá a más de 60 millones cuando se incluya el montaje de vía y los sistemas de electrificación, señalización y comunicaciones. Las obras comenzaron unos meses después de la aprobación del proyecto, en el otoño pasado, y la situación actual es que se desarrollan con normalidad y según la planificación prevista. El trazado se ha diseñado en vía única por su reducida extensión, si bien con posibilidad de duplicación futura si fuera necesario. Cuenta con estructuras singulares: un viaducto de 220 metros sobre el río Adaja en su tramo central, así como una pérgola de 55 metros sobre la carretera CL-602.

Este nuevo tramo conectará directamente por alta velocidad con ciudades de Castilla y León, Asturias, Cantabria, País Vasco o Barcelona. En particular para Burgos, tendrá un papel fundamental para los tráficos transversales con el noroeste de la península y ofrecerá tiempos de viaje muy competitivos, en algunos casos la mitad de lo que se tarda actualmente, con las principales ciudades de Galicia, pudiendo prestar estos servicios, además, tanto Renfe como otros operadores. Y, por supuesto, los beneficios y las posibilidades de desplazamiento transversal serán aún mayores cuando se pongan en servicio las nuevas conexiones de alta velocidad entre Burgos y Vitoria y la y griega vasca, ambas en construcción.

Brevemente, si me lo permiten, aprovecho para describir avances importantes en estas líneas, dado su interés para las conexiones ferroviarias de Burgos. En cuanto a la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, como saben, en julio se adjudicó la obra del primer tramo entre Pancorbo y Ameyugo por 391 millones de euros, y se sigue avanzando para completar los proyectos de los otros seis tramos en los que se ha dividido la línea hasta Vitoria. En cuanto a la línea de alta velocidad entre Vitoria, Bilbao y San Sebastián, la y griega vasca, también se avanza en la fase de superestructura mientras se completan las obras de plataforma pendientes. Sin ir más lejos, en este mes de octubre, a través de ADIF, se acaba de contratar el tendido de catenaria en toda la y griega vasca y también se ha licitado la construcción de la base de montaje necesaria en Martutene, para montar la vía en el ramal guipuzcoano. En definitiva, seguimos dando pasos importantes para extender los beneficios de la alta velocidad y la movilidad del siglo XXI a todas las regiones, Burgos incluida, con una red cada vez más mallada y eficiente. La U de Olmedo completará el triángulo para convertirlo en un nodo clave de comunicación ferroviaria de alta velocidad en todo el norte de España.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señora secretaria general.
Señora Peña, ¿quiere disfrutar de sus ocho segundos? **(Denegación)**. Pues nada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 29

— BALANCE ACERCA DE LA CONTRIBUCIÓN DEL GOBIERNO EN LA RECUPERACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS TRAS LA DANA DE OCTUBRE DE 2024 EN VALENCIA.

AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)

(Número de expediente 181/001414).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente pregunta, que es la que figura en el orden del día como número 12. Balance acerca de la contribución del Gobierno en la recuperación de las infraestructuras tras la dana de octubre de 2024 en Valencia.

Formula la pregunta el diputado don César Ramos Esteban. Tiene la palabra.

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

Llevo muchos años en política y reconozco que vivo con asombro la situación que se vive en la política actual, en la que permanentemente se pone el foco en aquello que los diputados y los medios de comunicación consideramos como política, pero que no mejora la vida de la gente o no tiene una influencia en su vida. Lo que se lleva permanentemente, y más en los últimos tiempos, es el foco mediático sobre lo que hacemos o no hacemos los políticos, sobre si los Gobiernos tienen debilidad o no la tienen, si tienen que convocar elecciones o no tienen que convocarlas. Por eso, para mí, esta pregunta tiene mucha más importancia, porque refleja la forma real de hacer política en una situación como la que vivimos actualmente.

Vemos fenómenos, como el de la dana, que se van a dar con más frecuencia que en otras épocas, que son fenómenos sobrevenidos, que superan con creces las situaciones que estaban establecidas o que se tenían calculadas que pudiera soportar una infraestructura. Es algo que se va a dar con más asiduidad y ante eso la política tiene que responder. Con la dana vimos una respuesta, que fue la del Ministerio de Transporte; el ministro de Transporte se arremangó, se puso a trabajar y buscó la forma de recuperar, en el menor tiempo posible, las infraestructuras que habían sido dañadas.

Yo entiendo la política como el elemento que puede mejorar la vida de la gente, para mí eso es la política. Para mí esa es la política que da respuesta a los retos que tenemos actualmente y es mucho más importante que los debates que se dan permanentemente en esta Cámara y en los medios de comunicación. Esa es la política que tenemos que hacer, esa es la política con la que tenemos que dar respuesta. Creo que eso es un gran ejemplo, primero, de cómo ejercer la política mejorando la vida de la gente y dando respuesta a aquellos problemas que pueden ser sobrevenidos. Lo vimos con este Gobierno, por ejemplo, durante la pandemia, en la que sin ayuda de nadie un Gobierno dio respuesta y consiguió que, además en una situación económica compleja, España a día de hoy sea líder en Europa en crecimiento económico y, además, en crecimiento de empleo. Vemos, además, como en una situación sobrevenida, como la guerra de Ucrania, el Gobierno dio una respuesta a partir de la política. Por eso a mí me llama la atención que se diga permanentemente que este Gobierno es débil. Bienvenido un Gobierno débil que consigue solucionar los problemas de los ciudadanos en situaciones que nunca se habían dado en este país.

Además, los que somos ingenieros, a los que nos gustan las estructuras, los que hemos estudiado cómo se tienen que diseñar las estructuras tenemos que ser conscientes de que a partir de ahora, cuando tengamos que diseñarlas según el código técnico de la edificación —que nos marca cuáles son los elementos que debemos tener en cuenta sobre los sobrepesos que puede tener una estructura, sobre aquellas avenidas que puede tener incluso un puente—, en algunos momentos se verán superadas. Aquí deberíamos tener el debate de si tenemos que diseñar las infraestructuras para las nuevas condiciones que se van a dar en una época concreta, en un momento concreto, superando considerablemente todos esos parámetros, o tenemos que seguir diseñando las infraestructuras teniendo en cuenta eso y, además, los protocolos para actuar en el momento en el que aquellos elementos sobrevenidos se den en estas circunstancias.

Vimos con la dana cómo a veces el Estado tiene poca capacidad para dar respuesta de la forma adecuada al ritmo adecuado, pero creo que es un gran ejemplo el que dio el Ministerio de Transportes y el ministro con esa situación, en la que olvidó el tema político, olvidó el reproche que algunos hacían en aquel momento para ver quién era el culpable y se puso a hacer lo que esperaban los ciudadanos, que es recuperar todas aquellas infraestructuras que habían sido destruidas por una situación meteorológica adversa, que no era prevista ni previsible en un tiempo largo, para que los ciudadanos en un tiempo récord están disfrutando de infraestructuras que se tardan años en construir. Por eso hacemos la pregunta, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 30

que valore el ministerio cuál es la recuperación, cuál es el ritmo y cuáles son las actuaciones que hay que hacer si en el día de mañana se vuelva a dar una situación como esta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.

Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, antes de entrar en materia y responder a su pregunta, quiero que esta respuesta sirva de homenaje a todas las víctimas de la dana —especialmente, en la provincia de Valencia, pero también en otras provincias—, ya que mañana hará un año desde que tuvo lugar este terrible suceso. Asimismo, me gustaría hacer público mi reconocimiento a todas las personas que han trabajado o que siguen trabajando en la recuperación de la movilidad en Valencia y en el resto de las zonas afectadas. Gracias a su trabajo ha sido posible volver a poner en servicio todas las vías de la Red de Carreteras del Estado que quedaron afectadas y una gran parte de la red ferroviaria de interés general, así como contribuir a la reconstrucción de infraestructuras viarias locales, tarea en la que estamos volcados ahora. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia)**.

Como saben sus señorías, tras los importantes destrozos de las infraestructuras de transporte ocasionados por la dana, el objetivo prioritario del ministerio fue la recuperación de la movilidad en todas las zonas afectadas. La dana hizo que inicialmente hubiera 160 kilómetros de la Red de Carreteras del Estado cortados al tráfico en la Comunidad Valenciana, destacando los cortes en la A-7, la A-3, las V-30 y V-31, pero también en carreteras convencionales. Los trabajos llevados a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, algunos de los cuales se siguen desarrollando todavía, permitieron que desde el 23 de noviembre ya estuvieran todos los tramos de la Red de Carreteras del Estado abiertos al tráfico. Hasta la fecha se ha ejecutado ya el 97 % del presupuesto inicialmente estimado en actuaciones de reconstrucción de carreteras.

En cuanto al ámbito ferroviario, se vieron afectados 270 kilómetros de la red ferroviaria convencional y alrededor de 150 kilómetros de la red de alta velocidad. Los daños más significativos se registraron en la línea de alta velocidad Madrid-Valencia y en las líneas C1, C2 y C3 de la red de cercanías de Valencia. En la línea de alta velocidad se recuperó el servicio el 14 de noviembre, tras la rehabilitación de dos túneles y un tramo de vía fuertemente deteriorado. En cuanto a la red de cercanías, las cinco líneas sufrieron afecciones, siendo la línea 3 la más afectada y la única que continúa actualmente con un plan alternativo de transporte por autobús, ya que el resto de líneas fueron recuperando el servicio entre noviembre y diciembre de 2024. Para su recuperación y reconstrucción, ADIF ha movilizado más de 192 millones de euros y Renfe alrededor de 12,5 millones de euros, la mayoría de los cuales se corresponden con el plan alternativo de transportes realizado por Renfe. Las diferentes actuaciones avanzan conforme a los plazos previstos.

Como saben, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible estamos llevando a cabo, en coordinación con el resto de las Administraciones públicas, actuaciones de reconstrucción de infraestructuras competencia de las entidades locales. Para la coordinación entre todas las Administraciones se estableció un grupo de acción inmediata en el ámbito de las infraestructuras, conformado por el Ministerio, la Generalitat y la Diputación de Valencia, donde se establece el reparto de actuaciones entre todas las Administraciones. De forma global, desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de ADIF y la Dirección General de Carreteras, estamos llevando a cabo treinta y siete actuaciones en trece localidades, con unas inversiones en marcha que rondan los 40 millones de euros. De esta forma, señoría, el balance que hacemos desde el ministerio del trabajo de reconstrucción realizado tras la dana es positivo. Sin embargo, no vamos a bajar los brazos ni disminuir el ritmo de los trabajos hasta haber finalizado todas las actuaciones y haber reconstruido lo que de la dana destruyó.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 31

— **BALANCE DE LA CAMPAÑA VERANO JOVEN DEL AÑO 2025.**
AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)
(Número de expediente 181/001415).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 13 del orden del día. Balance de la campaña Verano Joven del año 2025, del Grupo Parlamentario Socialista.
Tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

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

Yo sigo con mis preguntas, con aquellas preguntas que para mí hablan de política; aquella política que consigue mejorar la vida de la gente y, sobre todo, vencer al relato permanente de lo que para mí no es política. Por eso pregunto sobre algo que creo que ha transformado este país y que sirve de precedente para los Gobiernos que vengan posteriormente, que tiene que ver con la bonificación del transporte. En este país, este Gobierno es el primero que hace las políticas de bonificación más ambiciosas que se han hecho nunca para el transporte y ha conseguido una verdadera revolución. Una revolución en la que gente que habitualmente para ir a su trabajo a diario o para estudiar no utilizaba el tren, a día de hoy lo utiliza y se ha quedado como algo habitual. También hemos visto mucha gente joven que, habitualmente, por sus conducciones económicas no podía viajar en verano y nosotros creemos que es un derecho, porque, además, el poder viajar permite disfrutar del ocio, permite disfrutar de la cultura y permite abrir la mente. Y viendo lo que le pasa en esta época a algunos jóvenes, creemos que es imprescindible que se abra la mente, que se visiten sitios, que se conozcan otras realidades, porque creemos que es una de las mejores políticas que se puede hacer para el futuro de este país.

Una de esas políticas ha sido la bonificación. Ahora veremos a partidos que nunca apoyaron la bonificación, que cuando gobernaron nunca la aplicaron, cómo reclaman que se siga poniendo. Veremos a partidos que votaban en contra cuando se tuvo que votar en este Congreso el real decreto ley que permitía que este año —otra vez más— hubiera un sistema de bonificaciones, reclamarlo como un derecho que ellos nunca crearon. Este es el Gobierno que crea derechos; este es el Gobierno que ha creado, a partir de la Ley de Movilidad, un derecho a la movilidad. Este es el Gobierno que, gracias a la política de bonificaciones, ha permitido que los trabajadores y los estudiantes que tienen que hacer uso del transporte público para ir a trabajar o para estudiar lo puedan hacer en mejores condiciones. Este es el Gobierno que ha conseguido que aquellos jóvenes, como decía, que no tenían posibilidades de salir el verano de sus casas por condiciones económicas familiares, a día de hoy puedan disfrutar de ello. Este es el Gobierno que será recordado por crear derechos, por garantizar la movilidad de todos los ciudadanos independientemente de dónde vivan. Y, frente a esto, nos encontramos a otra serie de partidos que solo están en el regate corto. En algún momento incluso esa estrategia los podrá llevar a ganar la partida, pero lo que nunca conseguirán es mejorar la vida de sus vecinos, que la gente se sienta orgulloso de lo que hagan. Y yo creo que aquí estamos en política para eso.

Hago esta reflexión, además, en un momento en el que creo que a muchos se les olvida para qué estamos aquí. Cuando a alguien se le da la oportunidad de acceder a un Gobierno lo que tiene que hacer, con todas sus herramientas, es gobernar y no convocar elecciones a la primera de cambio para ver si tiene un mejor resultado electoral. En una época como la actual, no entiendo a ningún gobernante, a ningún político que renuncie a gobernar para mejorar la vida de la gente intentando ganar un relato para el beneficio propio. O entendemos que en política estamos para mejorar a aquellos que decidieron votarnos un día en las urnas o nos habremos equivocado. Es una reflexión que creo que tenemos que hacer porque si no los ciudadanos se alejarán permanente y definitivamente de la política. Los socialistas no estamos para eso; los socialistas estamos para mejorar la vida de la gente. Lo hacemos con política, con normas como esta y, sobre todo, con políticas que puedan beneficiar a aquellos que un domingo decidieron ir a votarnos. La mejoramos aprobando leyes, aprobando normas, aprobando bonificaciones y permitiendo que puedan tener una vida mejor.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, antes de proceder con el análisis de los resultados del programa Verano Joven al que se refería, impulsado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, permítanme hacer un breve recordatorio de en qué ha consistido el programa en el último periodo estival.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 32

Las bonificaciones aprobadas por el Gobierno se aplicaron sobre el precio de los billetes sencillos y de ida y vuelta con fecha para viajar entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de este año. De esta forma, las rebajas se establecieron de la siguiente manera. Un descuento del 90 % en los servicios de media distancia convencional y en la red de ancho métrico; un descuento del 50 % en los títulos sencillos de Avant; para servicios comerciales de larga distancia o alta velocidad de todos los operadores ferroviarios descuento del 50 %, con un máximo de 30 euros por billete; descuento del 90 % para los servicios de autobús regular de competencia estatal y descuento del 50 % del global flexible de Interrail de diez días en dos meses cuando se hubiese comercializado a través de Renfe.

Con este esquema de descuentos, el programa Verano Joven ha logrado un récord de viajes en su edición de 2025, al finalizar con 6,8 millones de viajes realizados en tren y autobús. El programa ha finalizado esta edición con casi un 30 % más de viajes que el año pasado, lo que refleja el éxito de la medida destinada a promover el uso del transporte público colectivo entre los jóvenes para conocer España de una forma eficiente, segura y sostenible. El 66 % de los viajes se han realizado en ferrocarril y el tercio restante en autobús. Esta iniciativa también ha alcanzado un récord de usuarios en esta última edición. En total, 1,55 millones de jóvenes de entre 18 y 30 años se han beneficiado de las rebajas, lo que supone un 10 % más de viajeros que en la pasada edición. Además, quienes más han usado el programa son precisamente los más jóvenes. En concreto, más de la mitad de los viajeros se encontraban entre los 18 y los 23 años, lo que muestra la confianza de los más jóvenes por el transporte público colectivo. Los destinos más demandados dentro de España se situaron en Madrid, Andalucía, Valencia y Cataluña, ya que el 62 % de los viajes han tenido su origen o destino en estas comunidades autónomas. En cuanto a los pases de Interrail, se han emitido a través de la web de Renfe más de 6000 billetes con descuentos.

Me gustaría señalar a sus señorías que los descuentos para viajar en el verano se enmarcan en las políticas del ministerio de promover y facilitar el uso del transporte público colectivo y así contribuir también a los objetivos de reducción de emisiones contaminantes. Se ha logrado, por tanto, facilitar los viajes de ocio durante el verano mediante la utilización de un medio de transporte más seguro, fiable, económico y sostenible que el vehículo particular. La medida también se puso en marcha para contribuir a potenciar el aprendizaje e independencia de los jóvenes, fortaleciendo las relaciones personales y el sentimiento europeo, y contribuyendo asimismo a consolidar la recuperación del sector turístico y el sector cultural. Por todo lo anterior, desde el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible creemos que el balance del Programa Verano Joven de este año 2025 ha sido muy positivo.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

— PREVISIONES ACERCA DE INICIAR LA TRAMITACIÓN DEL RESCATE DE LA CONCESIÓN Y LIBERALIZACIÓN DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO AP-9, POR SER ESTA LA ALTERNATIVA MÁS VENTAJOSA PARA EL INTERÉS PÚBLICO.

AUTOR: DELGADO ARCE, CELSO LUIS (GP)

(Número de expediente 181/001324).

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, pasamos a la pregunta número 2 del orden del día: previsiones acerca de iniciar la tramitación del rescate de la concesión y liberalización del peaje de la autopista del Atlántico AP-9, por ser esta la alternativa más ventajosa para el interés público. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Señora presidenta, señorías.

Señora secretaria, cuáles son las previsiones de su Gobierno acerca de iniciar la tramitación del rescate de la concesión y liberalización del peaje de la autopista AP-9, por ser esta la alternativa más ventajosa para el interés público.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta, señoría.

A lo largo de estos dos últimos años su señoría ha debatido sobre esta infraestructura con el ministro de Transportes, en particular en la comparecencia de octubre de 2024, celebrada en el Pleno, y también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 33

con los antecesores en el cargo que hoy ocupo. Por ello, lo que le voy a contar no es distinto a lo que ya conoce, pues coincide, como no puede ser de otra manera, con la posición del ministerio.

Como sabe, la situación actual de la autopista AP-9 se explica en toda su amplitud en una serie de decisiones adoptadas en los años 2000 y 2003, que, por motivos de índole jurídica y económica, son muy complejas de revertir. La primera es la modificación de la concesión en el año 2000, que supuso el otorgamiento de una prórroga que llevó a una ampliación del plazo de la concesión en veinticinco años más, desde agosto del año 2023 hasta agosto de 2048, pasando la concesión a tener una duración de setenta y cinco años. Era una decisión que conllevaba prolongar durante veinticinco años más la carga que supone el pago del peaje para las personas usuarias de esta infraestructura y para la ciudadanía y el tejido empresarial de Galicia; una decisión que, en definitiva, si no se hubiese adoptado, habría supuesto probablemente la finalización de la concesión y la liberación del peaje el 18 de agosto de 2023.

La segunda decisión que se adoptó fue la de privatizar la autopista en el año 2003, que en ese momento pertenecía a la Empresa Nacional de Autopistas, Enausa. Mediante esta operación, el Gobierno autorizó la venta de la totalidad de las acciones de Enausa, titular entonces de las acciones de las concesionarias Audasa, Aucalsa, Audenasa y Autoestradas de Galicia. Conviene señalar estas decisiones por la importancia de sus consecuencias. Por tanto, la situación actual es la de una autopista sujeta a un contrato concesional en vigor con una duración total de setenta y cinco años y con unas tarifas establecidas que deben cumplirse, no siendo viable proceder al rescate de la concesión por el altísimo volumen de gastos que ello supondría, inasumible por la Administración y con claros efectos lesivos para el Estado.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señora presidenta, señora secretaria general, denunciemos claramente y una vez más el boicot del Gobierno de Pedro Sánchez y de Óscar Puente, del que usted forma parte, a la tramitación de la proposición de ley orgánica de transferencia de la titularidad y las competencias de la AP-9 a Galicia. Ese texto llegó aprobado aquí, al Congreso, por unanimidad; venía del Parlamento de Galicia y, en junio de 2024, fue tomado en consideración. Pues bien, pese a decretarse su tramitación por el procedimiento de urgencia, su Gobierno, que controla férreamente la mesa de este Congreso, PSOE y SUMAR, impusieron un boicot a la tramitación, de modo que se acordaron cuarenta y cinco prórrogas hasta que, como consecuencia de las presiones de este grupo, se cerró el plazo el 22 de octubre del presente año. Pero, si este comportamiento ha sido escandaloso, más deplorable ha sido conocer que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado ocho enmiendas al articulado, oponiéndose frontalmente a la transferencia de la titularidad de la AP-9. Plantean los socialistas, como ya hicieron en la pasada legislatura, una simple transferencia de competencias sobre administración y explotación y, además, que se mantenga la red de carreteras del Estado. Y lo que demanda por unanimidad el Parlamento de Galicia es la transferencia a la comunidad autónoma de la titularidad y las competencias sobre el régimen jurídico de la concesión y las funciones y los servicios que hasta ahora ejerce la Administración General del Estado.

Pues bien, ahora va a comenzar aquí, en el Congreso, en la ponencia, el trabajo, y le advierto que no vamos a consentir las injerencias de su Gobierno para boicotear nuevamente la tramitación en la Comisión de Transportes, como ya hicieron en la pasada legislatura. Lo responsable sería que el Grupo Socialista retirase estas enmiendas a las que nos acabamos de referir, aunque en todo caso mantenemos la esperanza de que el resto de los grupos mantengan un informe que venga en la línea de lo que plantea el Parlamento de Galicia. Desde luego, desde el Grupo Parlamentario Popular vamos a trabajar para conseguirlo.

Señora secretaria general, instamos al Gobierno a rescatar la AP-9 y a eliminar los peajes injustos que ya se han eliminado en otros territorios. No es de recibo que el Gobierno haya desaprovechado la oportunidad de proceder a iniciar los trámites para resolver la concesión de la AP-9, pues en lugar de atender el dictamen de la Comisión Europea, optó por dilatar el posicionamiento sobre la anulación de las prórrogas de la concesión. Le recuerdo que usted ha omitido la existencia de una primera prórroga del Gobierno de Felipe González, que fue por diez años. A eso usted no se ha referido. Pues bien, su ministerio, en relación con este tema, está actuando con opacidad, ya que además no informó a la Xunta ni de la emisión del dictamen ni tampoco de la respuesta que han dado. El rescate de la concesión, señora secretaria general, eliminaría la incertidumbre por el resultado del procedimiento abierto por la Unión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 34

Europea, ahorraría dinero a los contribuyentes y muy especialmente a los miles de usuarios que todos los días pagan peajes en la AP-9. Hace muchos meses la Xunta trasladó al Ministerio —y deberá estar en su poder— un estudio sobre el coste del rescate, que hace un año ascendía a 2331 millones de euros y que este año se incrementa y llega a los 2356, ya que a medida que pase el tiempo, el gasto, las condiciones del rescate, serán cada vez más gravosas para los contribuyentes. Y es que conviene recordar que los costes del rescate y el gasto público destinado a bonificaciones hasta el fin de la concesión son similares. No quitamos valor a las bonificaciones implantadas, pero, pese a ellas, el coste medio por kilómetro para el usuario de la AP-9 sigue siendo el mayor del todo el territorio. Y les recuerdo que las tarifas en la autopista subieron hasta un 32 % desde el año 2018, frente al 19 % de incremento en el resto de las autopistas del Estado.

Termino, señoría. Ayer decía el presidente Rueda que estamos ante una gran tomadura de pelo del Partido Socialista y del Ejecutivo Central respecto del traspaso de la autopista AP-9, y es verdad, ya que no han parado de mentir e incumplir compromisos en estos últimos siete años. En la pasada XIV Legislatura, el 3 de enero de 2020, la dirigente socialista y del grupo parlamentario Adriana Lastra firmó un acuerdo de investidura con la dirigente del Bloque Nacionalista Galego, Ana Pontón, porque el único diputado que tenía este partido en esa Cámara, el señor Rego, se comprometía a votar a favor de la investidura de Pedro Sánchez a cambio de varios compromisos, y el más importante era aprobar en el Congreso de los Diputados la proposición de ley del Parlamento de Galicia de transferencia de la AP-9 a lo largo de 2020. Por supuesto, no se cumplió este compromiso, y un sumiso BNG, pese a todo, firmó en 2023 un nuevo acuerdo de investidura para colocar al señor Sánchez en el Gobierno, en el que, por cierto, no figuraba ya referencia a la transferencia. ¿Romperá definitivamente el bloque su apoyo a Sánchez, como ayer hizo Junts, o seguirá en una posición de comparsa? Vaya papelón en el de señor Besteiro como aplaudidor incondicional de todo lo que perjudica a Galicia. Es muy lamentable. Rectifiquen, señora secretaria general; se lo demandan unánimemente el Parlamento de Galicia y, sinceramente, la mayoría de los ciudadanos de Galicia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, respecto al posible rescate de la autopista, quisiera indicarle que, como consecuencia de las relevantes políticas de descuento que llevamos implementando desde 2021, las bonificaciones que actualmente se encuentran en vigor, financiadas a través de los presupuestos generales del Estado, suponen anualmente un volumen apreciable de los ingresos en el cobro del peaje de la autopista. A modo de ejemplo, desde 2018 las personas usuarias de esta autopista se han ahorrado más de 376 millones de euros.

En relación con el eventual rescate de la autopista, como le indicó el ministro el pasado día 15, rescatar una concesión tiene unas implicaciones de carácter jurídico y económico muy importantes que el Gobierno no puede asumir. La Comisión Europea ha emitido un dictamen que no es vinculante, y tendrá que ser el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el que siente si hay o no legalidad en la decisión que se tomó en el año 2000. En cualquier caso, este tipo de procedimientos son reservados y, mientras estén abiertos, están sujetos a confidencialidad. Cuando finalice, podremos dar todos los detalles.

En relación con la transferencia de la titularidad y gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia de la autopista AP-9, le puedo trasladar que desde 2012 a 2016, a pesar de que la mayoría en el Congreso la tenía el PP, no se aprobó ninguna proposición de ley para transferir esta autopista. Como sabe, es una infraestructura que vertebró el eje atlántico, enlaza los principales centros económicos y urbanos de Galicia y permite su conexión con el resto de la red de carreteras del Estado. Además, está integrada en la red transeuropea de transportes, conecta áreas de influencia de cinco puertos de interés general del Estado en Galicia y también permite conexiones con aeropuertos de interés de Galicia. Por lo tanto, esta infraestructura, de conformidad con lo recogido de la ley de carreteras, forma parte de la red de carreteras del Estado al estar integrada en un itinerario de interés general y servir también al tráfico internacional y a puertos y aeropuertos de interés general. En cualquier caso, no se ha vetado la tramitación en el Parlamento de la iniciativa legislativa que se ha presentado en este ámbito, por lo que puede ser objeto de debate parlamentario.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 35

- **NÚMERO DE USUARIOS DE VEHÍCULOS LIGEROS QUE SE BENEFICIARON EN EL AÑO 2024 DE LAS BONIFICACIONES POR RECURRENCIA, PARA MÁS DE VEINTE VIAJES MENSUALES, EN CADA UNA DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE AP-6, AP-51, AP-61 Y P-71.**

AUTOR: RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

(Número de expediente 181/001418).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta decimoquinta: número de usuarios de vehículos ligeros que se beneficiaron en el año 2024 de las bonificaciones por recurrencia para más de veinte peajes mensuales en cada una de las autopistas de peaje AP-6, AP-51, AP-61 y AP-71. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra en este turno el señor Ramajo Prada.

El señor **RAMAJO PRADA**: Buenos días, secretaria general.

Le hago la pregunta: ¿Cuántos usuarios de vehículos ligeros se beneficiaron en el año 2024 de los descuentos por recurrencia para más de veinte viajes mensuales en cada una de las autopistas de peaje AP-6, AP-51, AP-61 y AP-71? Le recuerdo la obligación de contestar, porque es una pregunta clara y concisa y son solo datos.

Y hablando de la pregunta de mi compañero Celso, usted ha dicho que se han incrementado el número de usuarios y lo recaudado por peajes. Me gustaría que nos aclarase, si es posible, dónde va ese dinero recaudado por el Gobierno en ese peaje.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, en respuesta a la pregunta que formula, durante el año 2024 el número de vehículos beneficiados por descuentos en el peaje de las autopistas AP-6, AP-51, AP-61 y AP-71 por recurrencia de más de veinte tránsitos en un mes ascendió a 15 166. A lo anterior cabe añadir que en las autopistas AP-51, AP-61 y AP-71 se aplican también descuentos para recurrencias superiores a los diez viajes, por lo que el número total de vehículos beneficiados por los descuentos por recurrencia en el conjunto de las autopistas AP-51, AP-61 y AP-71 ascendió, en el año 2024, a 42 732.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Para continuar el debate, tiene la palabra el señor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Señora secretaria general, le hemos pedido los datos por cada una de las autovías, pero le digo que con esa cifra de 42 742 quiero hacerle entender que esas personas que utilizan más de veinte veces el peaje lo hacen por necesidad, porque no pueden hacerlo de otra manera. Los usuarios de los peajes de Castilla y León, una de las comunidades autónomas con más peajes de España, estamos hartos de ser los paganinis de Óscar Puente, el ministro del caos y de la mentira, el auténtico vaciabolillos donde las concesionarias recaudan y tienen grandes beneficios que les llegan al Estado en forma de impuestos. ¿Y dónde está su Gobierno? Pues solo recauda; en estos siete años han subido más de cien veces los impuestos y continúan permitiendo la subida de los peajes sin ponerle freno.

Voy a ponerle un ejemplo con una persona de mi tierra, de Zamora, un sanabrés. Imagínense que esa persona tiene que ir más de diez veces a Madrid utilizando la AP-6 —por trabajo, por familia o por alguna cuestión médica, para recibir algún tratamiento— y no tiene transporte público porque el ministro Puente ha suprimido la parada del AVE. El ministro reduce frecuencias de trenes y castiga a Sanabria, a Medina, a Segovia y nos sube los peajes por carretera. Son necesidades como las que tienen los usuarios de Ávila, de Segovia o de León, a los que ustedes les quitan servicios públicos de transporte, como las paradas de bus del medio rural, y les suben los peajes. Repito, todas estas personas utilizan esos peajes no por ocio, lo hacen por obligación.

El modelo piraña de Óscar Puente y el del Partido Popular son diametralmente opuestos. El Partido Popular es más de hechos que de ruido. Le pongo un ejemplo de mi tierra. El Gobierno del Partido Popular de Castilla y León, el de Alfonso Fernández Mañueco, bonificará en el año 2026 a los conductores recurrentes empadronados en la comunidad que circulen por las autopistas AP-51, AP-61, AP-71 y AP-6 del Gobierno. Además, ha puesto en marcha la tarjeta BusCyL con la gratuidad de los viajes para los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 36

usuarios de autobús en Castilla y León. Así sí se facilita la movilidad sostenible. Al final, señora Báguena, la cifra que nos ha dado, la de 42 742, es una cifra dramática de usuarios obligados a pagar por algo que ya pagan con sus impuestos. Su incompetente ministro del caos, Óscar Puente, está provocando con estos altos peajes la destrucción de la clase media de este país y la falta de competitividad de las empresas, de los autónomos, de los transportistas, que tienen que pagar más por moverse mientras que se multiplica la subida de precios y de la inflación. La conclusión es que su Gobierno es solo una gran aspiradora de impuestos, no sabemos si para chistorras o para que con nuestros impuestos paguen sus oscuros peajes a los independentistas y a aquellos que mantienen a su Gobierno zombi.

Al final, desde el Partido Popular pedimos peajes más baratos, y resulta que su Gobierno nos deja aislados, sin transporte público, obligados a utilizar el coche y condenados a pagar altos peajes.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Continúa la señora Franco, con su turno.

La señora **FRANCO GONZÁLEZ**: La cuestión es que hay españoles de primera, a los que el Gobierno financia con bonificaciones, que pueden circular por autopistas de peaje con bonificaciones del Estado, del Gobierno, y luego están los de segunda, los ciudadanos de Castilla y León, los paisanos, mis paisanos leoneses, a los que nos condenan a pagar peajes caros, como por ejemplo el de la AP-71, la León-Astorga, que solamente cuenta con unos descuentos irrisorios de la concesionaria. No criticamos las bonificaciones, al contrario, lo que criticamos es su doble vara de medir. Estos peajes son un lastre diario, son una multa diaria para todos los ciudadanos que tienen que ir a trabajar, que tienen que levantar una empresa o simplemente que viven en zonas de León, de Astorga, de la Maragatería, de mi comarca, del Bierzo, de Ponferrada, zonas que ya cuentan, además, con una grave deficiencia en infraestructuras.

La incoherencia del Partido Socialista es máxima, porque lo que ustedes defienden aquí, en León, lo critican en el territorio. Hay muchas declaraciones institucionales de organismos en los que gobiernan, como la Diputación de León, exigiendo la eliminación de los peajes, su bonificación, pero Puente, el ministro del caos y de la mentira, hace oídos sordos: el peaje de la AP-71 sigue ahí, sigue aumentando año tras año. Mucho ruido en León y pocas nueces en Madrid.

Este fin de semana estuvo Sánchez en León. Atentos a los grandes anuncios, nos dijo el diputado socialista Javier Alfonso Zendón, pero ¿qué anuncio hubo?: Ninguno; el silencio. Nada de eliminación de peajes, nada de bonificación. Hacen gira, foto, vuelta a Madrid y la provincia de León sigue abandonada.

Frente a la inacción de su Gobierno está la acción del Partido Popular. El presidente Mañueco sí escucha, sí actúa. Mientras ustedes evaden el problema, él aporta soluciones. Desde el Grupo Parlamentario Popular lo que les pedimos es que dejen de castigar a Castilla y León; más política oficial del Estado; menos ruidos y más nueces, y que cumplan de una vez con nuestra tierra.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señoría.

El anuncio de la Junta de Castilla y León de bonificar con 10 millones de euros el peaje de las autopistas estatales en la comunidad es una de las cuestiones que habían planteado como manera de ayudar a los ciudadanos de la comunidad con esta cuestión.

La primera cuestión que quiero trasladarles es acerca del impacto y la utilidad real para los ciudadanos de esta medida. En este sentido, de acuerdo con los últimos datos consolidados disponibles correspondientes a 2023, los ingresos anuales percibidos por las sociedades concesionarias de las autopistas estatales que discurren en el ámbito territorial de Castilla y León ascienden en conjunto a 196,31 millones de euros. En consecuencia, las personas usuarias de estas autopistas abonan anualmente alrededor de 196 millones de euros por su utilización. Por tanto, una bonificación global de 10 millones de euros supondría únicamente un 5 % del importe total pagado en concepto de peaje, es decir, una cantidad muy pequeña. Se trata, por tanto, de una medida cuyo alcance debería evaluarse, así como la magnitud de su impacto real sobre el conjunto de la ciudadanía.

La segunda consideración que debo hacer se refiere a la viabilidad jurídica de la medida, del anuncio de la Junta para la aplicación de las bonificaciones. Parece que esta medida iría dirigida de forma exclusiva a los conductores empadronados en la comunidad. Conviene recordar en este sentido que las normas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 37

directivas europeas en materia de implantación de peajes o gravámenes por la utilización de infraestructuras viarias establecen que, con carácter general, las tarifas deben aplicarse de forma no discriminatoria a todos los usuarios, sin distinción por motivos de residencia, nacionalidad u otras circunstancias personales. Esto aplica también para cualquier reducción, excepción o bonificación de los peajes, que debe ser accesible en igualdad de condiciones para todas las personas. Por tanto, el establecimiento de estas tarifas reducidas o bonificaciones exclusivamente para los ciudadanos de una comunidad autónoma basado en criterios de residencia contraviene los principios de no discriminación recogidos en la normativa de la Unión Europea. En consecuencia, condicionar el acceso al empadronamiento en Castilla y León podría vulnerar la legislación comunitaria. Suponemos que esta cuestión habrá sido valorada adecuadamente por la Junta al anunciar esta medida. Este principio, además, ha sido reiterado repetidas veces por la Comisión Europea, al tratarse de un fundamento esencial que los países deben respetar al establecer sus sistemas de tarificación vial.

En cuanto a los descuentos que hay actualmente, también he de decirle que todas las autopistas que ahora mismo son de peaje en Castilla y León lo son porque en su momento se adoptó esa decisión por parte del Partido Popular, y en Castilla y León, en concreto, no se hizo ninguna bonificación anteriormente por parte del Partido Popular, con lo cual los descuentos que hay son los vigentes en las concesiones.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

— **RAZÓN POR LA QUE EL GOBIERNO NO FINALIZÓ EL PEAJE DE LA AP-6, AP-51 Y AP-61 EN EL MES DE NOVIEMBRE DE 2024 Y HABLA DE FINALIZARLO EN EL AÑO 2029, CUANDO EL ACUERDO PROPUESTO Y FIRMADO POR ESPAÑA CON LA UE EN EL MES DE MARZO DE 2011 SE COMPROMETE A OTROS SIETE AÑOS MÁS, ES DECIR AL AÑO 2036.**

AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

(Número de expediente 181/001417).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto decimocuarto del orden del día: razón por la que el Gobierno no finalizó el peaje de la AP-6, AP-51 y AP-61 en el mes de noviembre de 2024 y habla de finalizarlo en el año 2029, cuando el acuerdo propuesto y firmado por España con la UE en el mes de marzo de 2011 se compromete a otros siete años más, es decir al año 2036. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

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

Antes de nada, usted ha intervenido anteriormente y se ha metido, creo, en un jaleo. Ha puesto como ejemplo de las políticas del Partido Socialista, para atacar las políticas del Partido Popular en Castilla y León, la gestión del bus. Y lo dice un miembro del Partido Socialista que quiere recortar las paradas de autobuses en los pueblos de España y de Castilla y León; un partido que ha subido el billete a los castellanos y leoneses para trasladarse a otras comunidades autónomas. Por el contrario, Alfonso Fernández Mañueco lo que ha hecho ha sido bonificar el 100 % y mantener todo: las paradas, las frecuencias, los horarios y las rutas.

Señora secretaria general, señora Báguena, antes de entrar a la cuestión, ya entiendo por qué usted ha ascendido tan rápido en el Ministerio del caos y la mentira. Mi compañero, Óscar Ramajo, le ha hecho anteriormente una pregunta clara por escrito. Usted se ha negado a contestarla. Se la repito nuevamente, y de aquí hasta que finalice la comisión lo vamos a hacer todos: ¿cuáles son las bonificaciones, los descuentos que la concesionaria ha dado, de forma individualizada, a la AP-6, al AP-51, al AP-61 y a la AP-71. Creo que usted tiene más formación que el señor Puente y sabrá respondernos correctamente.

Ha dicho que la medida de Alfonso Fernández Mañueco es ilegal. Pues está tardando usted en ir a todas las entidades autonómicas que están bonificando peajes a sus ciudadanos. La animo a que hoy mismo emita un decreto y actúe contra otras comunidades autónomas. Si no, lo que nos acaba de contar nuevamente es un bulo y una mentira.

Y le formulo la pregunta: ¿Por qué no acabó el peaje de la AP-6, la AP-51 y la AP-61 en noviembre de 2024? ¿Existe un acuerdo en 2011 del Gobierno Zapatero con la Unión Europea que se comprometía a siete años más de peaje? ¿Por qué el Gobierno de Sánchez, al que usted pertenece, en mitad de la pandemia, cuando estábamos todos confinados, en 2020, amplió cinco años más los peajes? ¿Por qué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 38

ocultan usted y el señor Puente el expediente y los acuerdos? ¿Qué tienen que ocultar? ¿Por qué no nos dejan acceder al derecho que tenemos los parlamentarios a la documentación?

Señora secretaria general, tiene obligación de contestar, de facilitar la documentación a los parlamentarios. No hacerlo vulnera los derechos fundamentales de los diputados reconocidos en la Constitución. Usted es funcionaria y sabe las consecuencias que eso le puede traer.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, presidenta.

Señoría, en cuanto a los datos desglosados que insiste en querer conocer de los descuentos de más de veinte viajes al mes en 2024: en la AP-6, son 1100; en la AP-61 y AP-51, que se tienen de manera conjunta porque valen tanto para uno como para otro, esos descuentos son 7048, y en la AP-71, son 7018, lo que totaliza la cifra de 15 166 que le he proporcionado anteriormente.

En cuanto a la pregunta sobre la finalización de las concesiones de la AP-6, la AP-51 y la AP-61, haré todo lo posible por responder a su pregunta con la mayor claridad, dado que el asunto presenta cierta complejidad. Esta concesión fue adjudicada en el Real Decreto 1724/1999, estableciéndose una duración de la concesión dentro de un mínimo de treinta y dos años, plazo con el que finalizaría la concesión el 19 de noviembre de 2031, y un máximo de treinta y siete años, plazo en el que finalizaría la concesión, el 19 de noviembre de 2036. Se estableció asimismo que, dentro de esta horquilla temporal, la duración exacta de la concesión se debía fijar cuando transcurriesen veinte años desde su inicio, es decir, en noviembre de 2019, para tomar en consideración la evolución real del tráfico. Pero antes de llegar a esta fecha, en abril de 2010, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea emitió una sentencia en relación con la adjudicación de la mencionada concesión realizada en el año 1999 por el Gobierno del Partido Popular, según la cual el Gobierno de España vulneró las directivas sobre contratación pública. Para dar cumplimiento a la citada sentencia, el Gobierno aprobó en el año 2012 el Real Decreto 527/2012, por el que se modifican determinados términos de la concesión, en el que se establece una reducción del periodo concesional de Castellana de Autopistas de siete años. Ya en el año 2020, una vez transcurrido el periodo de veinte años establecido en el Real Decreto 1724/1999 para la determinación de la fecha de finalización de la concesión a partir de la evolución del tráfico y con la obligatoriedad del Real Decreto 525/2012 de reducir en siete años el periodo concesional, se determinó, sobre la base de estas condicionantes, que la finalización del plazo de la concesión quedaría en el año 2029. Ello quedó recogido en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 20 de abril de 2020, que estableció precisamente dicho plazo.

Por otro lado, el Real Decreto 525/2012 antes citado establece también la obligación de la licitación de la concesión de explotación de las citadas autopistas a contar a partir de la finalización del periodo concesional. Dado el tiempo que resta hasta la finalización de la concesión, la Administración, por el momento, no ha adoptado ninguna decisión sobre el futuro modelo de gestión de la AP-6, la AP-51 y la AP-61, una vez que finalice la misma. Por tanto, la citada concesión vigente de la explotación y mantenimiento de la AP-6, la AP-51 y la AP-61 finalizará en el año 2029, cumpliendo con lo establecido en el real decreto de adjudicación de concesión, aprobado en el año 1999, y en el real decreto de modificación de la concesión, aprobado en el año 2012.

En relación con lo que preguntaba de las modificaciones establecidas por otras comunidades autónomas, a quien compete evaluar, en cumplimiento de la directiva, es a la Comisión Europea, a la Unión Europea, no es al Ministerio de Transportes.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora secretaria general, antes hizo un chiste o quiso minimizar los 10 millones de euros de Alfonso Fernández Mañueco para bonificar a los usuarios recurrentes en las autopistas de Castilla y León. Saben las que da usted: cero. Si Mañueco lo hace mal, ¿cómo lo hacen usted, su ministro y su presidente del Gobierno? Eso es lo que ustedes están haciendo. Así que, por favor, un respeto a quien quiere ayudar a los ciudadanos de Castilla y León, a los abulenses, para que tengan una bonificación de un peaje que debería haber acabado en noviembre de 2024.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 39

Usted hoy aquí acaba de ocultar nuevamente una cosa, por eso ya entendemos por qué no nos enseñan ni usted ni el Gobierno ni el ministro de la mentira y del caos, Óscar Puente, los documentos que acordó José Luis Rodríguez Zapatero con la Unión Europea. ¿Miente el Defensor del Pueblo, señora secretaria general? Usted no se ha leído la documentación o nos está mintiendo. **(Muestra un documento)**. Aquí habla el Defensor del Pueblo, en una comunicación con el ministerio, en esta legislatura, 2024. Se lo leo textualmente porque parece que no lo conoce: Asimismo, se prevé una licitación de una nueva concesión para sufragar los costes necesarios para compensar a la actual concesionaria por la reducción de pasos de siete años en cumplimiento de la sentencia de la Unión Europea. Y como creo que tanto a usted como a Puente hay que traducirles las cosas, esto significa que van a poner un peaje de siete años más hasta 2036 para pagar el coste del rescate de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61. Usted hoy acaba de mentir en sede parlamentaria, y le pido que me responda: ¿Por qué no me permiten, como parlamentario, como diputado de la provincia de Ávila, usted y el señor ministro, acceder al acuerdo? Se lo digo y se lo voy adelantando: ese acuerdo de 30 de marzo de 2011 aparecerá. Y dejará como un mentiroso al señor ministro, a usted y a los señores diputados del Grupo Socialista **(el señor Ramos Esteban: A todo el mundo)**, a los que se les llena la boca con tanto ruido para decir que el peaje de las autopistas de peaje AP-6, AP-51 y AP-61 no se va a prorrogar otros siete años más. Porque ustedes solo hacen ruido con mentiras y más mentiras. **(El señor Ramos Esteban: ¡Qué mal educado eres!)**.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor.

Para terminar el debate, tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias.

Como le comentaba anteriormente, la obligación de licitación de la concesión de explotación de las citadas autopistas está establecida en el Real Decreto 525/2012 y cuando llegue esa fecha habrá que decidir si se modifica ese real decreto y se prorroga o no. En cualquier caso, también quiero señalarle el acuerdo en concreto al que se llegó con el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que no hay que olvidar que responde a una sentencia judicial firme de la Unión Europea, que precisa exactamente que hay que reducir el plazo del peaje siete años. Siete años desde 2036 nos pone en el año 2029, que es el que le había mencionado anteriormente.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, secretaria general.

En virtud del artículo 73, ya que se me ha interpelado, voy a contestar, evidentemente sin hacer ninguna argumentación política, solo demostrando una evidencia para subir un poco el nivel del debate. La gente que nos esté escuchando puede ir a ver el *Diario de Sesiones* de 8 de octubre, donde se recoge los que votaron a favor de que se mantengan las paradas de autobús y los que votaron en contra; o el propio *Diario de Burgos* —a no ser que el Partido Popular diga que miente—, que hoy titula en su portada «No hay sitio para ir a clase» por culpa de los bonos del PP.

— **MANTENIMIENTO POR EL GOBIERNO DEL DISEÑO DEL CORREDOR 12: MADRID-VALENCIA DEL NUEVO MAPA CONCESIONAL TAL Y COMO SE HA PUBLICADO EN EL BOE, EN EL QUE SE SUPRIMEN 77 PARADAS, DE LAS CUALES 13 PERTENECEN A LA PROVINCIA DE TERUEL, TALES COMO ALBA, CELLA, SANTA EULALIA DEL CAMPO, SINGRA, TORRELACARCEL, TORREMOCHA DEL JILOCA, VILAFRANCA DEL CAMPO, VILLARQUEMADO, LIBROS, VILLASTAR, VILLEL, LA PUEBLA DEL VALVERDE Y SARRIÓN.**
AUTOR: HERRERO BONO, JOSÉ ALBERTO (GP)
(Número de expediente 181/001419).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el debate.

Pregunta número 16. Mantenimiento por el Gobierno del diseño del corredor 12 Madrid-Valencia del nuevo mapa concesional, tal y como se ha publicado en el *BOE*, en el que se suprimen setenta y siete paradas, de las cuales trece pertenecen a la provincia de Teruel, tales como Alba, Cella, Santa Eulalia del Campo, Singra, Torrelacarcel, Torre Mocha del Jiloca, Villafraanca del Campo...

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 40

El señor **PALENCIA RUBIO**: Presidenta, un segundo, antes de formular la pregunta.

La señora **PRESIDENTA**: Déjeme que termine, por favor.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Sí, pero es que usted, tras mi intervención, ha abierto debate, con lo cual...

La señora **PRESIDENTA**: Lo ha abierto usted y estamos en el punto dieciséis.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Porque usted me ha contestado, ha abierto debate y, si usted tiene derecho a contestar...

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, señor Palencia, continuamos.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora presidenta.

La señora **PRESIDENTA**: No tiene la palabra. **(El señor Palencia Rubio: O sea, usted sí tiene la palabra para contestar fuera del orden del día)**. No, no haga que le llame al orden, por favor. No tiene la palabra. No lo voy a repetir más veces. **(El señor Palencia Rubio: ¿Por qué usted sí y yo no?—El señor Ramos Esteban: Eres un maleducado)**. Por favor, terminen con el debate. **(El señor Palencia Rubio: ¿Él puede hablar?)**. No tienen la palabra ninguno de los dos. La palabra la tiene la presidenta.

Continuamos con la sesión. **(El señor Palencia Rubio: Usted se ha dado la palabra a sí misma)**. Espere a que se la den, señor Palencia. Gracias.

Continuamos con... **(El señor Palencia Rubio: ¿Usted puede abrir debate cuando quiera?)**. Perdona, ¿podemos continuar o usted va a boicotear la sesión? Por favor. Gracias.

Continuamos. Pregunta número 16. Continúo con el municipio. **(El señor Palencia Rubio pronuncia palabras que no se perciben)**. Le voy a tener que llamar al orden, señor Palencia. No tiene el uso de la palabra. Pídale y se le dará. Ahora no se lo he dado. Por tanto, espere. ¿Es tan difícil? **(El señor Palencia Rubio: Usted se la ha dado al margen de ser presidenta. Usted no habla como presidenta)**. Ya vale. Le llamo al orden por primera vez. Así no podemos seguir, no podemos continuar con la sesión. **(La señora Verano Domínguez: Es un abuso de poder)**. Artículo 105. **(El señor Palencia Rubio: Señor letrado, ¿tiene capacidad para...?)**. Por favor, no tiene la palabra. El turno de la palabra lo tiene la Presidencia. ¿Puede esperar a que continuemos con la pregunta y luego pide usted la palabra? No lo entiendo. **(El señor Palencia Rubio: Yo la pedí después de intervenir usted. La presidenta ha abierto debate)**.

Señor letrado, ¿tengo que continuar? **(Pausa)**.

Continúo. Villafranca del Campo, Villarquemado, Libros, Villastar, Villel, La Puebla del Valverde y Sarrión. Del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, por cuatro minutos, el señor Herrero Bono.

El señor **HERRERO BONO**: Me parece vergonzosa la actitud que toma usted como presidenta de esta comisión. Creo que no procede dar opinión y menos actuando como presidenta. **(Aplausos)**.

Bienvenida, señora Báguena.

Como bien conoce, el *Boletín Oficial del Estado* de fecha 10 de abril de este año ha publicado el anteproyecto de reordenación de las concesiones del transporte regular de viajeros de titularidad estatal, en el que se incluye ese corredor número 12, Madrid-Valencia, que conecta cincuenta y un municipios y que discurre, entre otras, por las provincias de Guadalajara, Cuenca, Castellón, Valencia y mi provincia, Teruel. Como usted es conocedora, se plantea abiertamente la posibilidad de dejar a muchas localidades rurales sin conexión directa con los principales núcleos urbanos. Concretamente en Teruel podrían ser entre once y trece municipios los que perderían su parada de autobús. Esta decisión, de mantenerse, supondría un muy grave retroceso en materia de movilidad y cohesión territorial, y atentaría directamente contra los principios que el propio Gobierno dice defender.

Resulta especialmente llamativo que este anteproyecto, en el que se incluye una reducción del servicio, se haya propuesto apenas unos meses antes de la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible, que proclama el compromiso del Estado con una movilidad —dice— accesible, equitativa y vertebradora del territorio y en la que, en ese artículo 48, ustedes dejan la puerta abierta para que la supresión de paradas de autobús se produzca y sea una realidad. Por eso, mi primera pregunta, señora Báguena, es ¿de qué sirve aprobar una ley si sus principios incumplen ya de lleno los primeros borradores de futuros proyectos que la desarrollan?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 41

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Herrero.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está avanzando en la reordenación del mapa concesional actual sin perder la esencia del sistema que ha funcionado en las últimas décadas. Esto implica que el ministerio mantendrá todas las paradas y rutas actuales, garantizando la continuidad de los servicios que la ciudadanía conoce y valora, y permitiendo, al mismo tiempo, que se pueda avanzar en la renovación de las concesiones estatales, cuestión que es prioritaria para el ministerio. Por tanto, ningún municipio de los que conecta el corredor 12 perderá las paradas que ya tiene. Quiero decirle que el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que tuvo el visto bueno de esta Cámara el pasado 8 de octubre, respalda esta visión final del ministerio que le acabo de explicar.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra de nuevo el señor Herrero.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, señora presidenta.

Voy a seguir insistiéndole en este asunto. Usted conoce que el Ayuntamiento de Teruel, junto con la Diputación de Guadalajara, la Diputación de Teruel y otros entes locales afectados han presentado alegaciones en tiempo y forma en las que vienen advirtiendo de las consecuencias sociales y económicas que supondría la supresión de estas paradas. Sin embargo, hasta hoy, todavía el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible —su ministerio— sigue guardando silencio absoluto, no ha dado respuesta ni ha ofrecido explicaciones y ni siquiera ha mostrado voluntad alguna de diálogo. Este proceder nos reconocerá usted que evidencia una preocupante falta de transparencia y sensibilidad hacia el medio rural, que ve cómo los servicios públicos se reducen mientras se multiplican los discursos oficiales sobre la lucha contra la despoblación, a pesar —y además— de no dejarlo plasmado por escrito, tal y como ocurre en ese artículo 48 de esa Ley de Movilidad Sostenible que usted acaba de comentar.

La realidad es que, conociendo los antecedentes del ministro Óscar Puente, es muy difícil —imposible, diría yo— confiar en su palabra, porque ya ha dejado muchas muestras de su incompetencia y falsedad. Si no, que les pregunten a los vecinos de Sanabria, en la provincia de Zamora, en la que el ministro enarbolaba una y otra vez que no se suprimirían, en ese caso, paradas de AVE y hoy, lamentablemente, los vecinos de Sanabria han perdido varias de ellas.

En definitiva, señora Báguena, no se puede presumir de políticas de equilibrio territorial y, al mismo tiempo, condenar a pueblos enteros a depender del vehículo privado en el mejor de los casos. Por ello, secretaria general, si el Ministerio de Transportes mantiene ese borrador en los términos publicados, su Gobierno estará ignorando las alegaciones legítimas presentadas, incumpliendo el espíritu de la Ley de Movilidad Sostenible y desatendiendo la realidad del territorio. Por eso, yo le vuelvo a preguntar: ¿Confirma su Ejecutivo la intención de mantener la estructura actual del anteproyecto, pese a las alegaciones presentadas por las diputaciones y municipios implicados? ¿Por qué motivo, hasta hoy, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible no ha contestado a las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Teruel y otros entes públicos? ¿Cómo justifica al Gobierno que la reducción de paradas sea compatible con el artículo 48 de la Ley de Movilidad Sostenible y con los principios de vertebración territorial que proclama? ¿Piensa el Gobierno rectificar este planteamiento y garantizar que ningún municipio quede desconectado del sistema estatal público de transporte? Y la última, ¿cuántas paradas prevé suprimir el Gobierno en la línea 12 y cuáles son las localidades concretamente afectadas por esta decisión? Espero que ahora sí me conteste a todas ellas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.
Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, permítame hacer un breve repaso del nuevo mapa concesional, que inicialmente puso el foco en la coordinación entre Administraciones, prestando cada una de ellas los servicios de su ámbito natural

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 42

con una visión integrada en cuanto a horarios y conexiones, todo ello con el objetivo de reducir los tiempos de viaje, mejorar la oferta disponible y reducir las tarifas. Este nuevo enfoque requería la colaboración con las comunidades autónomas. Esta coordinación garantizaría que en el nuevo mapa no se eliminarían paradas ni ningún viajero perdería oportunidades de viaje, ya que los tráficos intracomunitarios pasarían a ser servidos desde el ámbito autonómico y el resto a través de las concesiones estatales de largo recorrido.

Además, el ministerio puso a disposición de las comunidades autónomas financiación para que asumieran los tráficos de su competencia. Sin embargo, diferentes comunidades autónomas han rechazado esta propuesta por criterios que van más allá de los puramente técnicos. Ante esta situación, desde el ministerio se ha decidido avanzar en la reordenación del mapa concesional, a pesar de la mencionada falta de apoyo. Esto implica que sea el ministerio quien realice todas las rutas actuales, a la vez que se avanza en la renovación de las concesiones estatales. Para ello se está trabajando en el lanzamiento de los procedimientos de licitación necesarios. Esta estrategia permitirá una reducción generalizada de tarifas, el mantenimiento de la cobertura de servicios y, a la vez, la potenciación de rutas directas, la mejora de la sostenibilidad y también de los servicios.

Centrándome ahora en el corredor 12, que su señoría señalaba en su pregunta, el anteproyecto del corredor, efectivamente, salió a audiencia pública el pasado mes de abril y este corredor fue consensuado con todas las comunidades autónomas a nivel técnico; todas en las que tiene parada, Madrid, Castilla-La Mancha, Aragón también y la comunidad valenciana. Previa publicación del corredor 12 para audiencia pública, se remitió toda la documentación a las comunidades autónomas afectadas y todas dieron su visto bueno a su publicación para audiencia. En el caso concreto de Aragón, permítame decir que se mantuvieron varias reuniones técnicas para coordinar el citado corredor con el mapa concesional autonómico de Aragón —que hay que decir que es uno de los más avanzados— y esta coordinación fue positiva.

Sin embargo, tras la imposibilidad de coordinarse con muchas comunidades autónomas, algunas de ellas incluso cambiando de opinión por razones ajenas a lo técnico, el ministerio ha decidido que es prioritario que la ciudadanía vea garantizado en todo momento su derecho a la movilidad y esto implica que el ministerio sea quien tenga que realizar las rutas actuales. En el caso concreto del corredor 12, como no se está apoyando este planteamiento, nosotros seguimos trabajando para mantener las paradas actuales y seguiremos haciéndolo con todas las Administraciones públicas con el espíritu de colaboración que hemos mantenido hasta la fecha.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

— MEDIDAS PREVISTAS ANTE EL DICTAMEN MOTIVADO DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE LA CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA AP-66 (HUERNA).

AUTOR: LLAMAZARES DOMINGO, ESTHER (GP)

PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)

(Número de expediente 181/001420).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 17, penúltimo ya del orden del día. En este caso, con la pregunta sobre medidas previstas ante el dictamen motivado de la Comisión Europea sobre la concesión de la autopista AP-66 en Huerna. Del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Llamazares Domingo.

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

Bienvenida, secretaria general.

Voy a pasar directamente a reproducir la pregunta y me gustaría saber qué medidas va a adoptar el Gobierno ante el dictamen motivado de la Comisión Europea sobre la concesión de la autopista AP-66, Huerna. En particular, me gustaría saber si van a mantener o eliminar el peaje y que me justificara cualquiera de las dos afirmaciones que haga.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 43

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, para contestar a su pregunta me tengo que remitir a las palabras del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, que fue interpelado por esta cuestión precisamente el pasado 15 de octubre en el Pleno del Congreso de los Diputados. En este sentido, en relación con el procedimiento abierto por la Comisión Europea sobre la prórroga de la concesión de la autopista AP-66, aprobada en el año 2000 por el Gobierno del Partido Popular, seguiremos colaborando con las autoridades administrativas de la Unión Europea en todo lo que requieran. En todo caso, las actuaciones que se lleven a cabo en este ámbito se regirán siguiendo los principios de seguridad jurídica, sostenibilidad financiera y protección del interés público, de conformidad con lo que se pueda dirimir, en su caso, por las autoridades judiciales europeas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la señora Llamazares Domingo.

La señora **LLAMAZARES DOMINGO**: Gracias.

Agradezco su intervención, pero desde luego lo que no puede ser es, tras esta intervención, una nueva evasión para justificar una decisión política que no existe y justificarlo, como siempre, con un barniz técnico. El remitirnos a las palabras del señor Puente es siempre una mala idea, se lo puedo asegurar, y en Asturias más. No en vano, no porque sea el peor Gobierno de todos los tiempos para Asturias ni porque el ministro sea el peor ministro para Asturias en todos los tiempos, sino porque ya fue reprobado en la Junta General del Principado de Asturias por primera vez desde que ocupa la cartera de ministro.

Usted decía antes en respuesta a la pregunta de otros grupos —y esto lo quiero utilizar también— que son las comunidades autónomas las que fijan las prioridades del territorio y cada respuesta que nos ha dado a un miembro del Grupo Popular ha dicho todo lo contrario. En algunos territorios son los territorios los que deciden y en otros territorios es el Gobierno el que decide por ellos. Eso es lo que yo he querido entender antes, concretamente cuando hacía alusión a la AP-9 en Galicia. El territorio, Asturias en su conjunto, dice que es necesario suprimir el peaje del Huerna. Ya entraremos en otro debate, si quieren, más que nada por concretar y porque todos ustedes comparecen poco y tenemos pocas ocasiones de preguntarles lo que realmente necesitamos saber. A mí me gustaría saber concretamente —y como le decía ya entraremos en otros debates, si la culpa es de Juan o de Pepe— no lo que pasó ni lo que va a pasar a futuro, ni que evoquen a Franco ni que se vayan a hacer augurios y adivinanzas de lo que va a pasar dentro de veinte años; queremos que actúen hoy, porque los españoles, los asturianos, necesitan soluciones hoy. Y del resto ya hablaremos.

Me gustaría saber si ya han respondido desde el Gobierno al dictamen motivado de la Comisión Europea y en qué sentido han contestado. Me gustaría saber, antes de decir que no de manera permanente a Asturias, porque lo hacen de manera permanente, si existe algún estudio económico, si han valorado alguna posibilidad de suprimir, de rescatar, de bonificar, si eso está cuantificado, si lo han valorado, si lo han estudiado en algún momento. Le puedo asegurar que no. Me gustaría también saber si el presidente Barbón, el Gobierno del Principado de Asturias, ha tenido reuniones con el ministro Óscar Puente, con su ministerio, y en qué sentido. Nos gustaría saber el contenido de las decisiones que se hayan podido tomar. Para Asturias también es importante.

Quiero decirle que es el peor ministerio, y no lo digo gratuitamente, porque una de las respuestas que ha dado el señor Puente al peaje del Huerna, también, además de decir que no era una prioridad para Asturias —porque le parece a él que no lo es, lo que piensen los asturianos le importa poco—, es decir que es inasumible eliminar el peaje del Huerna. No sé en base a qué. Pero también ha dicho que es inviable el soterramiento de la barrera ferroviaria de Avilés tal como está planteada; que es difícilmente justificable la autovía del suroccidente asturiano; sin sentido económico la obra del metrotren de Gijón e inviable el vial de Jove de Gijón, cuando además lo habían aprobado para una campaña electoral. Hicieron así y lo eliminaron del mapa. Todo esto en base a cuestiones técnicas, económicas: inviable, imposible, inasumible. También desaconsejable, técnica y financieramente, el Puente de Ribadesella. Empiezan una obra importantísima para un municipio asturiano y, de repente, la cambian totalmente, haciendo el mayor de los daños posibles. ¿Qué problema tiene este Gobierno y su ministerio con Asturias? Expliquen, por favor, a los asturianos en base a qué han tomado decisiones, si hay informes, y, por favor, facilítennos todos los expedientes y toda la información que hemos solicitado en relación con el dictamen de la Comisión Europea.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 44

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra, para concluir, la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, creo que sí que es importante contextualizar esta cuestión. Durante las legislaturas entre 1996 y 2004 se prorrogaron sistemáticamente, y mucho antes de que vencieran, las concesiones de autopistas en un total de ochenta y siete años. Fue el periodo que más años de prórrogas de peajes se han concedido. La concesión de la autopista AP-66 Campomanes-León es un ejemplo más, pues fue adjudicada en el año 1975 y otorgada por cuarenta y seis años, por lo que tendría que haber finalizado el 17 de octubre de 2021. Es decir, hace ahora cuatro años. Sin embargo, en el año 2000 se tomó la decisión de ampliar el plazo de la concesión veintinueve años más, hasta 2050, pasando su duración a setenta y cinco años. Cabe señalar que desde junio de 2018 hasta la fecha el ministerio no ha prorrogado ni rescatado ninguna concesión en vigor. Durante este tiempo, las autopistas que han concluido sus periodos concesionales han pasado a ser libres de peaje.

En relación con el dictamen motivado del procedimiento de infracción sobre la AP-66 y la AP-9, como indicó el ministro el pasado día 15, rescatar una concesión tiene unas implicaciones de carácter jurídico y económico muy importantes, y el Gobierno no las puede asumir. La Comisión Europea ha emitido un dictamen que no es vinculante y tendrá que ser el Tribunal de Justicia de la Unión Europea el que determine si hay o no ilegalidad en la decisión que se tomó en el año 2000. Mientras tanto, el ministerio va a seguir bonificando el peaje en la AP-66. Hay que decir que los usuarios de peaje tienen bonificaciones: para los vehículos pesados, los transportistas, son del 60 % y para los vehículos ligeros recurrentes son del 60 % también, con variación en función de los viajes realizados. De esta manera seguimos bonificando esta autopista de peaje, para que las personas usuarias que utilizan esta autovía y también los transportistas se vean aliviados de la carga que supone.

En cuanto a la documentación del expediente de la AP-66 y de la AP-9, ahora mismo se trata de una cuestión judicializada y, por tanto, en este ámbito es en el que se está trabajando. Cuando este proceso haya finalizado, se conocerán todos los detalles sobre el proceso.

Gracias.

— **PLAZO QUE SE HA FIJADO EN LA ADJUDICACIÓN PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS BÁSICOS Y DE CONSTRUCCIÓN DE LOS CINCO TRAMOS DEL AVE ENTRE SEVILLA Y HUELVA.**
AUTOR: VERANO DOMÍNGUEZ, BELLA (GP)
GARCÍA FÉLIX, MANUEL (GP)
CRUZ-GUZMÁN GARCÍA, MARÍA SOLEDAD (GP)
(Número de expediente 181/001422).

La señora **PRESIDENTA**: Terminamos con el último punto del orden del día, el decimonoveno. Plazo que se ha fijado en la adjudicación para la redacción de los proyectos básicos y de construcción de los cinco tramos del AVE entre Sevilla y Huelva. Del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, por cuatro minutos, la señora Verano Domínguez.

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

Me gustaría decirle que la señora presidenta solamente puede intervenir en el debate si ha sido aludida. Cuando mi compañero ha intervenido, en ningún momento ha hecho alusión a su persona. Por lo tanto, creo que debería pedir disculpas. Ya usted, como presidenta, sabrá lo que tiene que hacer.

Señora secretaria general, señora Báguena, creo que a mi compañera Esther la ha dejado sin contestar todo lo que le ha preguntado, como prácticamente le ha ocurrido al resto de las personas que han preguntado en el día de hoy. Yo espero tener algo más de suerte.

Hace apenas dos semanas conocimos la adjudicación de los proyectos básicos y de construcción de los cinco tramos del AVE que unen Sevilla y Huelva. Sin embargo, seguimos hablando de proyectos y no de obras, y los onubenses ya llevamos demasiados años esperando algo más que anuncios. La pregunta es cuál ha sido el plazo fijado en la adjudicación de la redacción de los proyectos básicos de construcción de esos cinco tramos del AVE entre Sevilla y Huelva, y cuándo podemos hablar de fechas reales.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene la palabra la secretaria general.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 45

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, como decía usted, la adjudicación del contrato de servicios para la redacción de los proyectos básicos y de construcción de la plataforma de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, dividido en cinco lotes, se publicó en la Plataforma de Contratación del Sector Público el pasado 17 de octubre. Estos plazos de redacción de los proyectos oscilan entre treinta y seis y cuarenta y dos meses, según el lote.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Tiene el turno la señora Verano.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidenta.

Señora secretaria general, fue el propio ministro quien anunció públicamente el pasado mes de junio que el AVE llegaría a Huelva entre finales de 2028 y principios de 2029. El señor Puente marcó el calendario en el que deberían empezar a circular —a circular— los primeros trenes a 350 kilómetros por hora entre Huelva y Sevilla. Sin embargo, usted mismo lo acaba de decir, los documentos oficiales del propio ministerio publicados en el *BOE* establecen que el plazo máximo para la redacción de los proyectos, precisamente, es ese año 2029. Es decir, en 2029 no estaríamos hablando de trenes circulando; con suerte estaríamos hablando de un proyecto terminado.

Señora secretaria general, cuarenta y dos meses para la redacción de un proyecto; tres años y medio solamente para redactar. Y desde esa fecha os aseguro que no hay ni una sola máquina trabajando, ni se ha constatado actividad alguna de la línea de alta velocidad entre Huelva y Sevilla. Esa es la realidad. Señoría, no pueden vender avances que no son; no pueden hablar de compromisos cuando el propio *BOE* refleja unos plazos que alejan la realidad del AVE. Cuando hablamos de un ministerio donde reina el caos y de un ministro que empieza ya faltando a la verdad con plazos imposibles, lo que genera no es confianza, sino todo lo contrario. Lo que genera es incertidumbre; incertidumbre en una ciudadanía que ya no cree los anuncios, porque ha visto demasiados titulares sin obra y demasiadas promesas incumplidas. Y lo peor es que sabemos que en el camino habrá modificaciones, revisiones, alegaciones. Es decir, más tiempo y más retrasos.

Señora secretaria general, mientras tanto tenemos un sector privado apostando como nunca por Huelva. Una provincia con 535 000 habitantes, pero con más de 4 000 millones de euros en proyectos industriales sostenibles ya comprometidos. Son inversiones que miran al futuro, que generan empleo, que consolidan a Huelva como un polo energético y logístico, y que demuestran que cuando se confía en nuestra tierra, en Andalucía, España también gana. Lo preocupante es que el Gobierno no acompañe con esta apuesta. Y no le voy a hablar de carreteras, porque la pregunta no va de ello. Mientras el sector privado arriesga, invierte y crea empleo, el Ejecutivo sigue instalándose en un anuncio fácil y de incumplimiento constante. Porque si el Estado no impulsa, no acompaña y no cumple se pierde una oportunidad histórica para consolidar el mayor proceso de transformación industrial que ha vivido Huelva en décadas.

Hay algo más que no debe olvidarse y que no quiero que usted deje de apuntar: el momento histórico también de los fondos Next Generation. Que esa conexión no termine en Huelva, que sea una conexión entre Sevilla, Huelva y Faro, porque es una infraestructura esencial para la vertebración del suroeste peninsular, clave para el desarrollo logístico, turístico y económico de Andalucía y de la Algarve, y una oportunidad de liderazgo compartido que España no puede nunca desaprovechar. No pedimos privilegio; pedimos compromiso, respeto y verdad. Ahí, señora secretaria general, el Partido Popular vamos a estar siempre defendiendo a Huelva, defendiendo Andalucía y defendiendo la palabra dada. Porque el AVE a Huelva no es un lujo, es una deuda histórica con una provincia que ha demostrado que apuesta por su futuro, aunque desde el Gobierno no se haga.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Para concluir el debate, tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, como he mencionado anteriormente, hace unos pocos días hemos adjudicado por 31,4 millones de euros la redacción de los proyectos básicos y de construcción de los cinco tramos antes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 46

citados. Esto permitirá unir las capitales de Sevilla y Huelva en veinticinco minutos. Se trata de una apuesta clara, pues la construcción de esta línea implicará una inversión de más de 1600 millones de euros. Estos proyectos definirán, de acuerdo con el trazado contemplado en el estudio informativo, toda la obra civil necesaria para la construcción de la plataforma ferroviaria que conectará Huelva con Sevilla. Cuando se disponga de los proyectos básicos, se podrán iniciar las actuaciones de información pública preceptivas, en tanto en cuanto se avanza con la elaboración de los proyectos constructivos. Esto permitirá optimizar los plazos para licitar las obras.

Además de mejorar la conectividad de Huelva y Sevilla, gracias a una significativa reducción de los tiempos de viaje por ferrocarril, la nueva línea también mejorará la movilidad de Huelva y su provincia con el resto del país, al quedar integradas en la red de alta velocidad y contará con una estación intermedia en La Palma del Condado. Como su señoría bien sabe, el contrato está dividido en cinco lotes. El lote 1 corresponde al tramo Majarabique-Valencina de la Concepción, formado por el nuevo nudo ferroviario de Majarabique, así como 8,1 kilómetros de tramo de línea y con un plazo de redacción de cuarenta y dos meses. El lote 2 conecta Valencina de la Concepción y Sanlúcar la Mayor a través de un tramo de 18,6 kilómetros de longitud y elementos singulares como el túnel de La Muela y los viaductos del río Guadiamar, con un plazo de redacción de treinta y seis meses. El lote 3 corresponde al tramo Sanlúcar la Mayor-La Palma del Condado, con 25,2 kilómetros de longitud y cuenta, entre otros elementos, con tres viaductos y tres falsos túneles, y un plazo de redacción de treinta y seis meses. El lote 4, el tramo de 25,3 kilómetros entre La Palma del Condado y Niebla, contará con un total de cuatro viaductos, tres pasos inferiores, así como la reordenación de la estación de La Palma del Condado, con un plazo de redacción de cuarenta y dos meses. Y, finalmente, el lote 5, para el tramo de 17,2 kilómetros entre Niebla y Huelva, tendrá cinco viaductos, seis pasos superiores y doce pasos inferiores. El plazo de redacción es también de cuarenta y dos meses.

En relación con los plazos marcados a los que usted aludía anteriormente, me gustaría señalar que los proyectos ferroviarios son siempre proyectos complejos y más en zonas como esta, en las que hay que tener en cuenta numerosas consideraciones de tipo paisajístico y, sobre todo, medioambiental. Adicionalmente, no me gustaría dejar de mencionar que en el pasado mes de septiembre Renfe ha restablecido el servicio de media distancia Huelva-Zafra después de que ADIF haya concluido el grueso de las obras de renovación de esta línea de ancho convencional que conecta las provincias de Huelva y Badajoz, y que ha contado con una inversión que supera los 250 millones de euros. De este modo, se han reducido veinticinco minutos los tiempos de viaje entre Huelva y Zafra, equiparándose a los tiempos en vehículo privado. En definitiva, el compromiso del ministerio con la movilidad ferroviaria de la provincia de Huelva es claro.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

Con esa pregunta, secretaria general, terminamos la jornada de hoy.

Ahora es el momento, señor Palencia. Tiene la palabra por treinta segundos. Gracias.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Primero voy a justificar porque pido la palabra antes de que me la dé, que creo que es lo que toca reglamentariamente. ¿Puedo justificar mi solicitud de palabra? (**Asentimiento**). En virtud del artículo 71.3 y 72.

Señora presidenta, sabe el aprecio y el cariño que la tengo, pero los presidentes moderan la sesión y no pueden convertirse en parte activa de los debates. El Grupo Popular pide expresa y formalmente que se haga constar en el *Diario de Sesiones* nuestra protesta por su intromisión en el fondo del debate y por evitar mi intervención inmediatamente después o dilatarla, en su caso, al final de la comisión. Por el artículo 71.3 y 72 del Reglamento del Congreso de los Diputados, solicito la palabra para responder a las manifestaciones de la presidenta en el uso de la palabra como presidenta.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: ¡Qué nivel!

El señor **PALENCIA RUBIO**: Como el tuyo.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene treinta segundos.
Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 433

28 de octubre de 2025

Pág. 47

El señor **PALENCIA RUBIO**: Gracias.

Usted antes quería comparar y presumir del Partido Socialista de Castilla y León, que es el Partido Socialista AliExpress. Su presidenta, Ana Redondo, tiene pulseras AliExpress; el Partido Socialista de Castilla y León tiene un ministro, Óscar Puente, que utilizaba piezas AliExpress para arreglar los trenes.

De su intervención, ya que ha querido reabrir el debate, le puedo decir que Puente es el primero que le contradice sus palabras, por ejemplo, con el tren de Aranda o con los retrasos de la A-12, la A-73 a Santander o la A-11, la autovía del Duero. Y usted ha dicho...

La señora **PRESIDENTA**: Ha terminado su turno.

Muchísimas gracias.

Muchas gracias a todos y, si les parece, tenemos ahora a continuación la reunión de Mesa y portavoces.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta y tres minutos de la tarde.

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

cve: DSCD-15-CO-433