



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 447

Pág. 1

## TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 19

celebrada el lunes 17 de noviembre de 2025

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
Modificación del orden del día .....	4
<b>Preguntas:</b>	
— Medidas que se han adoptado para impulsar la operativa del aeropuerto de Valladolid tras el anuncio de Ryanair de cancelar sus rutas en esta infraestructura .....	4
Autor: Sanz Martínez, Luisa (GS)	
Ramos Esteban, César Joaquín (GS)	
(Número de expediente 181/001472).	
— Medidas previstas ante el creciente número de ciudades que están optando por no implantar zonas de bajas emisiones en sus términos municipales .....	6
Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX)	
Flores Juberías, Carlos (GVOX)	
Rueda Perelló, Patricia (GVOX)	
(Número de expediente 181/001431).	
— Forma en la que avanza la mesa interadministrativa del tren de la Costa del Sol, constituida entre las Administraciones públicas competentes para impulsar medidas destinadas a mejorar la movilidad en la Costa del Sol .....	9
Autor: López Cano, Ignacio (GS)	
(Número de expediente 181/001471).	

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 2

- Políticas de impulso al transporte colectivo en la provincia de Sevilla ..... 11  
Autor: Cruz-Guzmán García, María Soledad (GP)  
Tarno Blanco, Ricardo (GP)  
Belmonte Gómez, Rafael Benigno (GP)  
Palencia Rubio, Héctor (GP)  
(Número de expediente 181/001481).
  
- Previsión del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de realizar un estudio de viabilidad de un nuevo tramo ferroviario Cinco Casas-Tomelloso-Socuéllamos, como paso previo a la redacción del Proyecto Constructivo de esta nueva línea ..... 13  
Autor: Alonso Cantorné, Fèlix (GSUMAR)  
(Número de expediente 181/001304).
  
- Medidas previstas en el corto y medio plazo para aumentar y mejorar los servicios de media y larga distancia en el corredor mediterráneo, tanto a través de la ampliación de las obligaciones de servicio público como a través del aumento de la oferta de servicios comerciales ..... 15  
Autor: Ibáñez Mezquita, Alberto (GSUMAR)  
(Número de expediente 181/001428).
  
- Actuaciones que está impulsando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el Corredor Noroeste de Alta Velocidad ..... 18  
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)  
(Número de expediente 181/001416).
  
- Previsión de recuperar el segundo tramo de vía en la estación de Bellpuig ..... 19  
Autor: Granollers Cunillera, Inés (GR)  
(Número de expediente 181/001429).
  
- Estado actual y planificación a futuro de las inversiones en infraestructuras ferroviarias en Euskadi ..... 22  
Autor: Renteria Lasanta, Nerea (GV-EAJ-PNV)  
(Número de expediente 181/001462).
  
- Avances que ha hecho el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en los últimos años en la Red de Carreteras del Estado en Extremadura ..... 24  
Autor: Ramos Esteban, César Joaquín (GS)  
(Número de expediente 181/001465).
  
- Avances en materia de carreteras que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha impulsado en la provincia de Burgos en los últimos años ..... 26  
Autor: Morales Álvarez, Álvaro (GS)  
Peña Camarero, Esther (GS)  
(Número de expediente 181/001469).
  
- Objetivos y prioridades que se han establecido con la tercera adenda al Convenio de Carreteras de Canarias con el Estado ..... 28  
Autor: Corujo Berriel, María Dolores (GS)  
Santana Aguilera, Ada (GS)  
Rodríguez Suárez, Esther (GS)  
Diouf Diah, Luc Andre (GS)  
Álvarez González, Alicia (GS)  
Quintero Hernández, Jonay (GS)  
(Número de expediente 181/001464).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 3

- Motivo por el que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha descartado la alternativa ferroviaria Logroño-Miranda aprobada por el Parlamento de La Rioja en el año 2021 ..... 29

Autor: Merino Martínez, Javier (GP)  
Gamarra Ruiz-Ciavijo, Concepción (GP)  
(Número de expediente 181/001443).
- Mantenimiento de los planes de desmantelamiento de Renfe Mercancías, y por tanto del cierre del taller de material remolcado de Miranda de Ebro el día 30/06/2026 ..... 32

Autor: Ibáñez Hernando, Ángel (GP)  
Palencia Rubio, Héctor (GP)  
Moneo Díez, María Sandra (GP)  
(Número de expediente 181/001476).
- Razón por la que no entrega la documentación solicitada por los miembros del Grupo Parlamentario Popular, tales como el informe para la supresión de frecuencias AVE en Sanabria, el acuerdo entre España y la Unión Europea para tener siete años más de peajes en la AP-6, AP-51 o AP-61, o el primer avance del estudio de actuaciones en estas autopistas tras la finalización de la concesión, vulnerando así los derechos fundamentales constitucionales de los citados parlamentarios ..... 34

Autor: Ramajo Prada, Óscar (GP)  
Palencia Rubio, Héctor (GP)  
Velasco Morillo, Elvira (GP)  
(Número de expediente 181/001477).
- Implicaciones que tiene para la futura fecha de finalización del peaje de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 el acuerdo, al que se está impidiendo acceder a este parlamentario, alcanzado por el Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero con la Comisión Europea, reflejado en la comunicación de la Comisión de fecha 30/03/2011 en respuesta al non-paper remitido por España el día 23/12/2010, en la que se afirma textualmente que «la nueva licitación ( ) se hará por un periodo de 7 años» ..... 36

Autor: Palencia Rubio, Héctor (GP)  
Rodríguez Calleja, Patricia (GP)  
(Número de expediente 181/001478).
- Explicación acerca de los nuevos acuerdos relativos a la conexión ferroviaria Madrid-Lisboa, que contradicen todo lo defendido hasta ahora por el Gobierno, y que dan la razón a lo denunciado por la sociedad extremeña ..... 39

Autor: Teniente Sánchez, Cristina (GP)  
Floriano Corrales, Carlos Javier (GP)  
Macías Gata, Alfonso Carlos (GP)  
Cavacasillas Rodríguez, Antonio (GP)  
Palencia Rubio, Héctor (GP)  
(Número de expediente 181/001479).
- Razón por la que el Gobierno se niega a realizar un estudio de viabilidad para implantar servicios de Cercanías en Almería, concretamente entre el poniente y la capital ..... 42

Autor: Martínez Labella, Ana (GP)  
Sánchez Torregrosa, Maribel (GP)  
Hernando Fraile, Rafael Antonio (GP)  
Palencia Rubio, Héctor (GP)  
(Número de expediente 181/001480).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 4

- **Valoración del Gobierno acerca de la difícil situación que atraviesa el sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país** ..... 44  
**Autor: Mejías Sánchez, Carina (GVOX)**  
**Rueda Perelló, Patricia (GVOX)**  
**Flores Juberías, Carlos (GVOX)**  
**(Número de expediente 181/001482)**

Se abre la sesión a las cinco y siete minutos de la tarde.

### MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenas tardes a todas y a todos.

Mientras esperamos al señor letrado, si les parece bien, tratamos una cuestión de forma, porque, como en toda comisión de preguntas, siempre en esta Mesa se tiene a bien atender a las disposiciones de cada grupo.

Les voy cantando cómo quedaría el orden y me dicen si alguien tiene alguna dificultad, atendiendo a que, en esta ocasión, son tres las personas del Gobierno que vienen a acompañarnos: en primer lugar, la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo; en segundo lugar, la Secretaría General de Movilidad Sostenible, y finalizaría el debate la Secretaría General de Transporte Terrestre.

Si les parece bien —simplemente, por si se lo quieren apuntar; si no, luego se lo paso—, comenzaríamos, siguiendo este orden, con la pregunta número 12. Les recuerdo que tienen cuatro minutos por turno de intervención y que está solicitada la traducción al catalán y está concedida.

### PREGUNTAS:

- **MEDIDAS QUE SE HAN ADOPTADO PARA IMPULSAR LA OPERATIVA DEL AEROPUERTO DE VALLADOLID TRAS EL ANUNCIO DE RYANAIR DE CANCELAR SUS RUTAS EN ESTA INFRAESTRUCTURA.**  
**AUTOR: SANZ MARTÍNEZ, LUISA (GS)**  
**RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)**  
**(Número de expediente 181/001472).**

La señora **PRESIDENTA**: Damos la bienvenida una vez más a su casa, como siempre, al señor Núñez Quintanilla, secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, y comenzamos con la pregunta del orden del día número 12, sobre medidas que se han adoptado para impulsar la operativa del Aeropuerto de Valladolid tras el anuncio de Ryanair de cancelar sus rutas en esta infraestructura.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Sanz Martínez.

La señora **SANZ MARTÍNEZ**: Gracias, presidenta, secretario general.

Señorías, para comprender la naturaleza de un conflicto es necesario remitirse a sus orígenes y entender correctamente la implicación y motivaciones de todos los actores implicados en él. En el caso de la marcha de la compañía Ryanair del aeropuerto de Valladolid, los antecedentes son los siguientes: tras un largo periodo con las tasas aeroportuarias congeladas, en septiembre dichas tasas se incrementaron con arreglo a lo dispuesto en la legislación y en el Plan DORA. Con un incremento medio de 68 céntimos de euro por pasajero, estas tasas son utilizadas por AENA para el mantenimiento y la mejora de los servicios prestados en los aeropuertos nacionales, sin que este mantenimiento tenga repercusión en los presupuestos del Estado, es decir, sin que tenga que pagarse con el dinero de todos los españoles.

Ante la previsión de esta subida de tasas, la compañía Ryanair amenazó y chantajeó con dejar de operar en determinados aeropuertos por no poder abordar, según decían, ese incremento medio de 68 céntimos por pasajero, algo que, teniendo en cuenta que dicha compañía ha incrementado este año los precios de sus billetes en un 21 %, constituye una burda falacia, a no ser que se cancelase esta subida de tasas. Es evidente que, como cualquier compañía privada, Ryanair busca el máximo beneficio, pero también resulta evidente que el beneficio de una empresa privada concreta no puede condicionar la política aeroportuaria de un Estado. Quiero recordarles que este chantaje también ha ocurrido en Francia,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 5

Alemania u Holanda. Y lo que no puede, en ningún caso, es ir en detrimento de la mejora de los servicios e instalaciones de dicho Estado.

Por otra parte, la compañía Ryanair, por ejemplo, no se marchó de aeropuertos como el de Oviedo y otros con tasas más altas que el de Valladolid, en los que también se produjo la misma subida de tasas, ya que en dichos aeropuertos existe una promoción regional que permite aumentar el número de destinos —algo que pasaré a explicar a continuación—, y esto le permite a Ryanair establecer mejores rutas y fijar precios más altos en sus vuelos. Y es que, señorías, como acabo de comentar, es muy importante señalar que las competencias en políticas aeroportuarias pertenecen a las comunidades autónomas. Es decir, en el caso del aeropuerto de Villanubla, en Valladolid, todas aquellas competencias que tienen que ver con el papel dinamizador y de gestión de servicios con las compañías aéreas pertenecen al Gobierno del PP del señor Mañueco.

Permítanme insistir, señorías. Al igual que en Asturias son responsabilidad de su Gobierno autonómico la gestión y dinamización de los servicios de las compañías aéreas en el aeropuerto de Oviedo —y Ryanair no se ha marchado de allí—, esa misma responsabilidad la tiene el Gobierno del Partido Popular de Castilla y León a través de su Consejería de Movilidad y Transformación Digital o de la de Cultura, Turismo y Deporte, que deberían encargarse de la planificación de la política aeroportuaria de Castilla y León.

¿Y qué ha hecho respecto a esto el Partido Popular de Castilla y León en los últimos doce años? En primer lugar, abandonar los consorcios de los cuatro aeropuertos regionales, en los que estaban integrados los ayuntamientos, la Junta de Castilla y León y las cámaras de Comercio, y retirar su aportación económica. En segundo lugar, reducir la inversión de la Junta de Castilla y León en los aeropuertos un 50 %. Y, en tercer lugar, no renovar los contratos de promoción firmados con las compañías aéreas, ocasionando con ello, por ejemplo, que Ryanair cancelase las dos rutas internacionales que tenía Valladolid, la de Londres y la de Bruselas, ocasionando con ello que el número de pasajeros se desplomara.

En este contexto de dejación del Gobierno regional, nos gustaría saber, señor secretario general, qué medidas han adoptado ustedes para impulsar la operativa del aeropuerto de Valladolid tras el anuncio de Ryanair de cancelar sus rutas en esta infraestructura.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO** (Núñez Quintanilla): Muchas gracias, señora presidenta, y muchas gracias, señora Sanz Martínez.

Es indudable el compromiso del Gobierno de España con el avance del transporte aéreo, básicamente porque es de una importancia estratégica para el desarrollo económico y social de nuestros territorios. Y quiero destacar aquí la función tan esencial que desempeñan los aeropuertos regionales en la conectividad y movilidad de los ciudadanos.

El aeropuerto de Valladolid, al igual que el resto de los aeropuertos regionales, no solo es fundamental para la conectividad y movilidad, sino que facilita servicios muy apreciados socialmente, como son el transporte de órganos para trasplante, servicios contraincendios, escuelas de vuelo, etcétera. Por lo tanto, la importancia de los aeropuertos regionales no se da solo en relación con la actividad comercial de las compañías aéreas, sino que cubre otras importantes necesidades sociales, y por eso es tan importante la preservación del modelo en red de los aeropuertos españoles integrados en la red de AENA.

Como ya sabrán ustedes, y como muy bien ha dicho la señora Sanz Martínez, la compañía aérea Ryanair decidió reducir su operativa en determinados aeropuertos regionales, y yo tengo que destacar, porque así lo creo, además, que esta decisión nada tiene que ver con las tarifas aeroportuarias que se aplican en estos aeropuertos. Responde simple y llanamente al interés comercial y empresarial de esta empresa. Tanto es así, que la compañía ha programado para la temporada de invierno de este año un 96,8 % de su oferta global en España; y tanto es así, que ha aumentado, sin ir más lejos, 1,7 millones de asientos en los aeropuertos de Alicante o Málaga y más de un millón de asientos en el de Valencia. Precisamente, hace poco, esta compañía, Ryanair, ha hecho pública la presentación de sus resultados del último semestre fiscal, de abril a septiembre del año pasado, en el que la compañía ha ganado un 42 % más respecto al mismo ejercicio del año anterior: 2540 millones de euros. También ha reconocido la misma compañía que el incremento de estos beneficios no tiene otra causa explicativa que el incremento del precio de sus billetes, o sea, un 42 % más de beneficio y un 16 % en el precio de los billetes, porcentajes ambos que son

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 6

sustancialmente más altos que el incremento propuesto, en aplicación del DORA y de la Ley 18/2014, de un 6,5%. Vamos, que Ryanair lo único que ha hecho ha sido redistribuir su oferta maximizando los beneficios que puede obtener. Tengo que decir, además, que las tarifas aeroportuarias son el elemento central de la sostenibilidad económica del sistema aeroportuario español y que, con independencia del tamaño del aeropuerto, permiten que los niveles de calidad y seguridad demandados, así como la financiación de las inversiones que lleva a cargo AENA, no repercutan en los presupuestos generales del Estado. Y gracias al modelo de gestión en red es posible mantener aeropuertos que en otro caso serían deficitarios.

Estas tarifas, que desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014 han experimentado una bajada nominal del 6,84% —el periodo de referencia es de 2015 a 2025—, en un periodo en el que el IPC, el índice de precios al consumo, se ha incrementado en un 24,39%, en términos reales han supuesto una reducción del 36%. Difícilmente esto va a ser lo que explique una decisión empresarial de este calibre, máximo si tenemos en cuenta que, en un aeropuerto como el de Valladolid, el importe por pasajero de esta subida supone 0,34 euros, 34 céntimos de euro por pasajero. Esto es obvio que no resulta ser la causa. A esto hay que añadir que por parte de AENA se han establecido incentivos comerciales para estimular el tráfico en los aeropuertos regionales de España, de modo particular en aquellos aeropuertos que no han recuperado el tráfico respecto del año 2019. Así, AENA ofrece un esquema de incentivos que consiste en un cien por cien del reembolso de las tarifas de pasajero, seguridad y personas de movilidad reducida, que es aplicable al crecimiento de rutas respecto a la temporada equivalente de 2023.

Adicionalmente, se realiza una labor de promoción, participando en encuentros especializados en el sector, en la que se analiza el potencial de la creación de nuevas rutas. Pero déjeme decirle que para el atractivo de un destino es fundamental también su promoción y, como ha señalado en su pregunta, esta promoción corresponde a las instituciones regionales, que son quienes tienen que apostar por sus destinos turísticos para fomentar la oferta y el atractivo de estos. Por parte del ministerio y de AENA, ponemos los medios para que el sistema aeroportuario funcione y permita que se realicen los vuelos y que se atiendan las necesidades de los pasajeros.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. Pues muchas gracias y le despedimos.

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

La señora **PRESIDENTA**: Hasta la próxima. (Risas).

### — MEDIDAS PREVISTAS ANTE EL CRECIENTE NÚMERO DE CIUDADES QUE ESTÁN OPTANDO POR NO IMPLANTAR ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN SUS TÉRMINOS MUNICIPALES.

**AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)**

**FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)**

**RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)**

**(Número de expediente 181/001431).**

La señora **PRESIDENTA**: Damos la bienvenida, para que se acerque a la Mesa, a la señora secretaria general de Movilidad Sostenible, doña Sara Hernández del Olmo. (Pausa).

Continuamos con el orden del día, en este caso con la pregunta número 5, sobre medidas previstas ante el creciente número de ciudades que están optando por no implantar zonas de bajas emisiones en sus términos municipales.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Flores Juberías.

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

Señora Hernández, el pasado mes de octubre el Grupo Municipal VOX votó en contra y tumbó la ordenanza de zona de bajas emisiones del Ayuntamiento de Valencia, presentada por el Gobierno municipal del Partido Popular, a la que, por cierto, también se oponían Compromís y el Partido Socialista. Dos semanas atrás, la portavoz del Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Granada compareció ante los medios junto al representante de los comerciantes de la ciudad para exigir a la alcaldesa de la ciudad, también popular, la suspensión inmediata de la zona de bajas emisiones, implementada un mes antes por decreto, sin escuchar a nadie y sin consenso alguno. El pasado viernes, en Sevilla, el Grupo Municipal de VOX reclamó la derogación de la zona de bajas emisiones de la ciudad y la inmediata

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 7

anulación de las más de veinte mil sanciones impuestas desde su entrada en vigor en julio de 2024. Parece ser que viene una marea, o más bien un reflujó, contra este tipo de imposiciones. A este respecto, por lo tanto, ¿qué medidas tiene previsto adoptar el Gobierno ante el creciente número de ciudades que están optando por rechazar la implantación de zonas de bajas emisiones en sus términos municipales?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Muchas gracias.

Muy buenas tardes a todos.

En primer lugar, quiero comenzar recordando que la competencia para el seguimiento y la implantación de las zonas de bajas emisiones no corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sino al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico es el proponente de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, que establece la obligación de implantar zonas de bajas emisiones en los municipios de más de cincuenta mil habitantes, en los territorios insulares y en los municipios de más de veinte mil habitantes cuando se superen los valores límite. Y también es el competente del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones y se establecen los requisitos mínimos y comunes para la implantación de las zonas de bajas emisiones en cuanto a aspectos básicos tales como el objetivo del proyecto y su contenido y la extensión, delimitación y condiciones de acceso a estas áreas.

Respecto a la toma de medidas mencionada en la pregunta, el MITER, y en particular la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que es la unidad que gestiona estas zonas en su ministerio y es responsable de recopilar la información de los municipios, desarrollar el mapa interactivo de zona de bajas emisiones en España y coordinar las políticas en esta materia con otros ministerios y Administraciones, trasladan que no existe régimen sancionador, por lo que no pueden tomar medidas como tal. Con base en las competencias y acciones establecidas en el real decreto antes mencionado, las actuaciones del MITER se ceñirán a continuar solicitando a los municipios obligados a la implantación de dichas zonas la información relativa a estas y a proceder a la actualización de la información publicada en la web relativa a dicha implementación. Asimismo, nos trasladan que seguirán instando a los municipios a que adopten las medidas establecidas en las normas de obligado cumplimiento.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Flores Juberías.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Permítame, señora Hernández, que le plantee un pequeño acertijo. Abro comillas: «Claro que la calidad del aire es importante, pero ¿cuánto vale la libertad de los vecinos y de los que nos visitan?, ¿qué precio tiene?». ¿Quién diría que es el autor de esta frase, un portavoz municipal de VOX o un portavoz municipal del Partido Socialista? Le plantearé otro acertijo: Los resultados han constatado que la zona de bajas emisiones no está mejorando la calidad del aire, pero sí está afectando gravemente al comercio tradicional y local, que es el que mantiene nuestra esencia como ciudad comercial, generando empleo y aportando una parte muy importante a nuestro PIB. De nuevo, ¿le adjudicaría esta frase a un portavoz de VOX o a un portavoz del Partido Socialista? Y le plantearé un tercer acertijo, aunque este ya le anticipo que es mucho más sencillo de resolver. En este asunto de las zonas de bajas emisiones, ¿quién cree usted que está con los vecinos, con los comerciantes, con los visitantes, y quién cree usted que está con Bruselas, con la Agenda 2030 y con las grandes empresas de automoción? ¿Quién cree usted que está con el sentido común y quién con los catecismos climáticos? ¿Quiénes llevan años advirtiéndolo que sucedería y quiénes se acaban de caer del guindo, como quien dice, ayer?

Las zonas de bajas emisiones son el resultado de un marco ideológico pactado por el bipartidismo impuesto desde Bruselas que España y Europa entera están sufriendo, siéndoles aplicado contra los intereses de los ciudadanos. Bajo el pretexto de estar trabajando por el equilibrio ecológico y el desarrollo sostenible, pero con la amenaza siempre a la vista de las más inverosímiles catástrofes, la Unión Europea ha convertido sus políticas climáticas en un instrumento de control que impone uniformidad normativa e invade competencias nacionales y locales. En España, el Gobierno de Pedro Sánchez trasladó perrunamente estas exigencias europeas al ordenamiento jurídico. La Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética, aprobada por el Gobierno socialista con la abstención —no con la oposición, con la abstención— del Partido Popular, transformó esa orientación europea en una obligación legal y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 8

sancionable para todos los municipios que usted ha señalado. Y el Real Decreto 1052/2022 culminó este entramado normativo, obligando a los ayuntamientos a implantar zonas de bajas emisiones sin margen alguno para adaptarse a las necesidades de sus vecinos.

Algunos países, como Francia, ya han empezado la marcha atrás, cuestionando abiertamente las imposiciones del fanatismo climático y replanteando una legislación que castiga a las familias y destruye la libertad de movimientos, y en España no nos vamos a quedar atrás. Los tres ejemplos que le he citado son simplemente un botón de muestra. No vamos a quedarnos atrás ante la imposición de un modelo encaminado a limitar la libertad de movimientos de las personas y de las mercancías, que afecta de manera desproporcionada a las familias con menos recursos, a los pequeños empresarios y a los trabajadores autónomos; que dificulta o encarece el acceso al trabajo, al colegio o a los servicios sanitarios, y que ha fracturado el tejido social urbano, generando una brecha entre quienes se pueden pagar por moverse y quienes no tienen más remedio que quedarse confinados en sus barrios. Y todo eso en beneficio de las arcas municipales y de las grandes empresas automovilísticas. Sigue el rastro del dinero, sugirió alguien a una pareja de periodistas en los albores del mayor caso de corrupción de la historia política estadounidense, sigue el rastro del dinero. El resto es historia.

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Señor Flores, me va a permitir responder desde un punto de vista técnico y de políticas de transporte y movilidad sostenible, que por ello estoy aquí.

Quisiera subrayar que en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible creemos firmemente en la utilidad de las zonas de bajas emisiones como herramienta, fundamentalmente, para racionalizar el uso del vehículo privado en los centros urbanos y mejorar así la calidad del aire. Precisamente por eso hemos orientado una parte de los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia a financiar inversiones que permitan que las zonas de bajas emisiones sean una realidad en nuestros municipios, y hemos incorporado la implantación efectiva de las zonas de bajas emisiones como condición para obtener las ayudas de transporte colectivo que gestiona este ministerio.

Permítame centrarme ahora en el ámbito competencial del ministerio y en cómo estamos acompañando a las entidades locales en la implementación efectiva de estas zonas. En primer lugar, como decía, en el ministerio gestionamos el programa de recuperación, transformación y resiliencia de ayudas a municipios para la implementación de estas zonas y para la transformación digital y sostenible del transporte. En este programa de ayudas se han financiado actuaciones que recogen inversiones para la implantación y puesta en funcionamiento en sesenta y ocho municipios. Los municipios beneficiarios de estas ayudas están obligados a implementar la zona de bajas emisiones mediante la aprobación definitiva de la ordenanza municipal que la regule, así como a justificar la ejecución de las actuaciones conforme a las condiciones de la concesión de las ayudas y de las obligaciones y requisitos establecidas en las bases reguladoras del programa. En consecuencia, la no implantación de una zona de bajas emisiones en el plazo previsto en las órdenes de concesión, cuando la actuación concedida tenga esa finalidad, o su falta de justificación supondrían un incumplimiento y, por tanto, causa suficiente para determinar el reintegro de la ayuda o de la pérdida de derecho al cobro. Además, en el marco de las ayudas de transporte público, en el título II del Real Decreto 1/2025, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se ha incorporado en el programa de ayudas para el fomento del transporte público el requisito, como decía, de que las entidades locales que quieran acceder a estas ayudas previstas deban tener implantada, o se comprometan a tenerla en este año, una zona de bajas emisiones de forma efectiva. Este requisito se establece, por tanto, como condición indispensable para que las entidades locales puedan optar a las siguientes líneas de ayuda: en primer lugar, al transporte colectivo urbano e interurbano de su competencia; en segundo lugar, a la ampliación y mejora en la oferta de servicios de transporte colectivo terrestre de pasajeros, y, en tercer lugar, al fomento de los servicios públicos de préstamo de bicicletas. En caso de incumplimiento de este requisito, los beneficiarios de las mencionadas ayudas deberán también proceder al reintegro de las cuantías percibidas.

En definitiva, señoría, las actuaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con las zonas de bajas emisiones se limitan al cumplimiento del compromiso por parte de las entidades locales en el marco de la ley de subvenciones y, como decía, del real decreto ley de ayudas de 2025, y no a establecer medidas de seguimiento de implantación de las zonas de bajas emisiones.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 9

— **FORMA EN LA QUE AVANZA LA MESA INTERADMINISTRATIVA DEL TREN DE LA COSTA DEL SOL, CONSTITUIDA ENTRE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS COMPETENTES PARA IMPULSAR MEDIDAS DESTINADAS A MEJORAR LA MOVILIDAD EN LA COSTA DEL SOL.**

**AUTOR: LÓPEZ CANO, IGNACIO (GS)**  
(Número de expediente 181/001471).

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta, que en este caso sería la número 11 del orden del día: Forma en la que avanza la mesa interadministrativa del tren de la Costa del Sol, constituida entre las Administraciones públicas competentes para impulsar medidas destinadas a mejorar la movilidad en la Costa del Sol, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenas tardes.

Como ya la ha leído la presidenta, en esta primera parte, si no le importa, ¿me podría hacer un breve resumen de cómo avanzan los trabajos de esa mesa, por favor?

Gracias.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Un placer. Buenas tardes, señor López Cano.

Le pongo al día. El pasado 30 de septiembre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible convocó a los grupos de trabajo de la mesa interadministrativa del tren de la Costa del Sol para poner en común los avances alcanzados por todas las instituciones participantes en las actuaciones relacionadas con la movilidad en el ámbito territorial de la Costa del Sol: la Junta de Andalucía, los ayuntamientos, el propio ministerio y los organismos competentes. Como saben, el propósito de esta mesa es impulsar medidas que contribuyan a la mejora de la movilidad en el corredor —y subrayo la palabra corredor— de la Costa del Sol a través de la coordinación entre las distintas Administraciones competentes.

En este contexto, es importante recordar que muchos de los retos actuales responden a un modelo de desarrollo territorial que en su momento no fue acompañado de una planificación urbanística adecuada, lo que ha derivado en los graves problemas de movilidad que experimenta hoy la zona y el territorio. Con el objetivo de contribuir a paliar esta situación, en el ministerio estamos trabajando en la mejora de las infraestructuras viarias y en las infraestructuras y servicios ferroviarios de nuestra competencia. Sin embargo, la mejora más inmediata de la movilidad en la zona pasa principalmente por paliar la alta dependencia del vehículo privado, que, según declaraciones públicas del propio viceconsejero de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, es del 90%. Por tanto, reforzar y optimizar el transporte público, competencias que corresponden fundamentalmente a la Junta y a los ayuntamientos en su caso, parece que es prioritario.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor López Cano.

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

Efectivamente, lo que estamos viendo los que vivimos en la provincia de Málaga, sobre todo en la parte de la Costa del Sol, es que hay un cierto colapso de las infraestructuras existentes y la inexistencia o el deficitario servicio público de transportes de la Junta de Moreno Bonilla.

Los que vivimos allí hemos sufrido en los últimos años cómo las políticas del señor Moreno Bonilla, de la Junta, y del señor alcalde de Málaga han producido una expulsión de los habitantes, de los residentes, de los vecinos de la ciudad de Málaga, que en los últimos años se contabiliza aproximadamente en unas 50 000 personas, las cuales se han visto expulsadas por la inexistente política de vivienda pública por parte de las Administraciones del PP en Andalucía y, en este caso, en la ciudad de Málaga. Esta falta de políticas ha hecho que muchísima gente se tenga que ir al entorno metropolitano. Decenas de miles de personas que vivían antes en la ciudad de Málaga viven ahora fuera de Málaga, pero tienen sus vidas en la ciudad de Málaga y tienen que desplazarse cada día.

Sin embargo, a esos mismos dirigentes que han provocado esta situación de colapso los escucho ahora exigir que se hagan infraestructuras para dar cabida a esos nuevos desplazamientos. Cuando esa mesa se reúne solo los escucho quejarse de algo que ya está en marcha, porque todos los estudios están en marcha. Me gustaría que me detallara ahora las mejoras que va a haber en el tren de cercanías, en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 10

corredor de la Costa del Sol y también en las carreteras, porque lo que leo, cuando leo el *BOE*, es que ya están en marcha, pero por parte de los responsables del PP en Andalucía no veo, cuando acaban las reuniones de esa mesa, ni una propuesta de mejora. Porque el servicio público de transporte, que puede aliviar esos atascos, podría ser mejorado; en cambio, lo que han hecho es realizar nuevas concesiones de transporte exactamente iguales a las que existían hace veinte años. Con un incremento de población del 80% en la Costa del Sol, los servicios de transporte de la Junta han licitado exactamente los mismos que había hace veinticinco años.

Les quiero solicitar que, si los responsables de las Administraciones dirigidas por el PP no van a decir nada de lo que están haciendo, es decir, si no van a hacer nada y no van a plantear nada, no acudan a la próxima reunión que haya. Porque ir allí a decir que el Gobierno de España trae soluciones, pero ellos no traen ni una sola, ¿para qué sirve? Lo que estamos viendo es que lo único que hacen es ruido sin solucionar nada. Lo que quiero es que, si puede, nos detalle aquí y ahora qué soluciones son las que traen para esas infraestructuras.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Si le parece, le comento lo que en la mesa del 30 de septiembre compartimos como avances logrados desde la celebración de la anterior mesa, además de todos los avances comprometidos y cumplidos por parte del ministerio de los compromisos adquiridos. Permítame destacar algunos de los que pusimos encima de la mesa.

En primer lugar, se ha licitado y se encuentra en marcha la redacción del estudio de viabilidad del tren de la Costa del Sol, dando así cumplimiento al compromiso asumido. Este estudio tiene como objetivo analizar todas las posibles alternativas que permitan dotar al corredor de una solución ferroviaria adecuada a las necesidades de los ciudadanos. En concreto, el estudio abarca todo el trazado entre Algeciras y Nerja y evaluará tanto la viabilidad del corredor en su conjunto como la de cada uno de los cinco tramos en los que se ha dividido. Esta parte es importante.

En segundo lugar, ADIF ha finalizado la redacción de la fase 1 del estudio funcional de mejora de la línea C1 de cercanías y ya están en marcha las actuaciones que van a permitir incrementar su capacidad en un 20%. Asimismo, se continúa avanzando en la fase 2, en la que se están analizando alternativas de mejora de las frecuencias en cinco minutos y aumento de la longitud de los andenes, con el objetivo de lograr una mejora mínima del 60% de la capacidad actual en horas punta.

En tercer lugar, en la Dirección General de Carreteras se están desarrollando dos estudios previos y cinco proyectos destinados a ofrecer una respuesta integral y conjunta a los problemas de congestión que afectan al corredor. Por un lado, los estudios previos están analizando todas las posibilidades que existen para dar solución a la congestión, tanto en su tramo oriental como en el occidental. Empiezo por el tramo este. El estudio tiene como objetivo identificar y evaluar actuaciones más efectivas y viables para mejorar la funcionalidad de la A-7. Para ello, se están considerando alternativas como la construcción de una nueva autovía de nuevo trazado por el interior, actuaciones de ampliación de capacidad de la propia A-7, la implantación de carriles bus-VAO, así como la combinación de todas ellas. Próximamente, se podrán conocer las medidas que finalmente se propongan como más viables. Lado oeste, el estudio adjudicado el pasado mes de julio analiza posibles alternativas de mejora de la movilidad, poniendo especial atención a la mejora de permeabilidad entre la A-7 y la AP-7. Entre las actuaciones que se están valorando se incluyen, por ejemplo, un sistema de bonificaciones, intervenciones en la A-7 como la ampliación de carriles de aceleración y desaceleración, la mejora de enlaces, la creación de vías de servicio o pequeñas rectificaciones de trazado; y mejoras también en la AP-7, como la construcción de enlaces o actuaciones que refuercen la conectividad. Por otro lado, hay proyectos en redacción y en trámite de información pública, en los que se abordan actuaciones concretas en enlaces y ramales, con una inversión de más de 250 millones de euros.

Es importante subrayar, tal y como mencionaba anteriormente, que todas estas actuaciones deben ir acompañadas de mejoras en el transporte público y en la red viaria municipal de modo que, si no, las actuaciones de la A-7 no resolverán de manera estructural nada.

Finalmente, conviene recordar que las competencias en estas materias recaen fundamentalmente en la Junta y en los ayuntamientos y, por último, que el objetivo de la mesa interadministrativa es, precisamente, favorecer la cooperación entre Administraciones. Por tanto, es importante que se adopte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 11

una actitud constructiva y colaborativa, alejándose de posiciones de confrontación que solo dificultan los avances, y que se planteen medidas con una hoja de ruta clara, como hace el ministerio, no actuaciones aisladas que no respondan a los problemas del corredor.

Disculpad por pasarme con el tiempo.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

### — POLÍTICAS DE IMPULSO AL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA PROVINCIA DE SEVILLA.

**AUTOR: CRUZ-GUZMÁN GARCÍA, MARÍA SOLEDAD (GP)**

**TARNO BLANCO, RICARDO (GP)**

**BELMONTE GÓMEZ, RAFAEL BENIGNO (GP)**

**PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**

**(Número de expediente 181/001481).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 18 del orden del día, políticas de impulso al transporte colectivo en la provincia de Sevilla, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Cruz-Guzmán García.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, presidenta.

Señora Hernández, la provincia de Sevilla cuenta con una población de dos millones de habitantes y la capital, con la zona metropolitana, de más de un millón y medio. Además, recibimos cada año a casi seis millones de turistas. Como responsable de movilidad sostenible, estoy convencida de que me va a comprender. Mire, sabemos cuál es la situación del transporte de pasajeros de larga distancia (**muestra un documento**), lo ha dicho el propio Puente: uno cada cuatro AVE a mi ciudad llega tarde. Una situación dramática. Por eso, celebramos la enmienda del Grupo Popular aprobada en la Ley de Movilidad Sostenible, que devuelve la confianza y el respeto al servicio público del tren con el compromiso de puntualidad.

También celebramos que se haya conseguido parar el atropello de eliminar paradas y frecuencias en muchas localidades de España. En concreto, en mi provincia afectaba a Estepa, Alcalá de Guadaíra, La Puebla de Cazalla, Santiponce, La Roda y El Ronquillo. Estamos tranquilos y felicitamos al equipo que lo ha conseguido. Ahora lo que esperamos es que ustedes cumplan la ley.

Pero es que nuestra situación, de verdad, es desesperante. En cercanías, Puente tiene más cartas de los alcaldes de mi provincia que los Reyes Magos de los niños españoles. Todos estos alcaldes le han pedido una solución a su problema. (**Muestra unos documentos**). En Lora del Río hoy se ha vuelto a caer la catenaria, pero da igual, cualquier día que hubiera venido usted a comparecer hubiera tenido un problema de retraso. Los trabajadores y los estudiantes no pueden más. En El Cuervo y en Lebrija van hacinados, con más del doble de pasajeros, porque se han eliminado frecuencias. Y en Utrera, la cuarta localidad de la provincia de Sevilla donde se suben más usuarios a la línea C1, la estación es una vergüenza, con mallas porque las cubiertas están en mala situación, con los baños cerrados y con montacargas que impiden a las personas con movilidad reducida utilizar el tren, o usarlo con la ayuda de Protección Civil y de la Policía Local que tiene que poner el alcalde. Mire (**muestra una imagen en una tablet**), hasta Natalia, una joven de Utrera, ha tenido que salir en redes denunciando la situación, y su tío, de 83 años, es el que tiene que pasarle las vías. Un desastre. Pero no solamente en Utrera; en Marchena, en El Aral o en Osuna existe la misma falta de medidas de accesibilidad.

El anillo de cercanías de la ciudad sigue sin completarse y no se espera nada de ello. La conexión entre San Pablo y Santa Justa, que lleva ya ocho meses de retraso el estudio informativo —no sé si nos puede dar alguna información—, tampoco se la espera, incumpliendo los compromisos con Europa de 2024. Y, como remate, un nuevo agravio del Gobierno central, dejando a mi provincia fuera de las ayudas del transporte metropolitano. Mire, el consorcio de Sevilla cumple con todos los requisitos. Da servicio a 45 municipios y a 22 millones de desplazamientos al año y, sin embargo, no tiene acceso a estas ayudas. Mientras que Barcelona tiene 149 millones en ayudas, Sevilla recibe 0, cuando debería recibir 30 millones anuales, una deuda con el Gobierno central que ya supera los 460 millones.

Mi consejera, la consejera de Andalucía, ya le ha preguntado por carta al señor Puente por qué este agravio con Sevilla, por qué nos dejan fuera, pero sigue sin contestarle. Desde aquí le pedimos que deje un ratito Twitter y que tenga la decencia de hacerlo. Ni Andalucía ni Sevilla se merecen este trato, y por eso hoy le preguntamos sobre este asunto. ¿Por qué no quieren incluir a nuevos beneficiarios como

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 12

Sevilla y Málaga, que cumplen con todos los requisitos para una tarifa integrada que permite utilizar el transporte metropolitano, el urbano y el metro? Andalucía no quiere ser ni más ni menos que otra comunidad, pero sí exige las medidas justas para permitirnos a todos avanzar con la misma velocidad. Si de verdad quieren una movilidad sostenible, impulsen la financiación que se merece Sevilla para poder invertir en un transporte de calidad igual que el resto de las capitales, igual que Barcelona, Valencia, Canarias o Madrid.

Por eso, secretaria general, nos gustaría que nos dijera por qué se nos excluye de estas ayudas. Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): En la provincia de Sevilla se han impulsado en los últimos años múltiples actuaciones orientadas a fortalecer la conectividad de la provincia y de los servicios de transporte público colectivo. A través de los programas de ayudas del ministerio, la provincia de Sevilla ha recibido en los últimos años más de 100 millones de euros solo en ayudas directas para la mejora del transporte público, con actuaciones como la ampliación del tranvía, la creación de nuevas líneas de alta capacidad y la adquisición de autobuses eléctricos y de cero emisiones.

Además, el Gobierno va a hacer posible la ampliación del metro de Sevilla aportando más de 650 millones de euros, sin cuya aportación no sería posible poner en marcha esta ampliación. Así que hemos decidido colaborar de forma extraordinaria, en beneficio de la ciudadanía sevillana, con la construcción de esta infraestructura clave para la movilidad metropolitana, cofinanciada al 50 % entre el Ministerio y la Junta.

Creo que estas políticas reflejan el compromiso firme del Gobierno con un modelo de movilidad más sostenible y al servicio de la ciudadanía en la provincia de Sevilla.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Cruz-Guzmán.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Le preguntaba el porqué de la exclusión de estas ayudas al transporte metropolitano y si va a ampliar el número de ciudades beneficiarias porque, como le decía, tanto Sevilla como Málaga cumplen con los requisitos acordados en estas bases.

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Hernández del Olmo): Si le parece, de acuerdo con la pregunta remitida de cuáles han sido las políticas de impulso al transporte colectivo en la provincia de Sevilla, continúo con la intervención. En los últimos años, el ministerio ha impulsado en la provincia actuaciones muy relevantes para el transporte público colectivo, actuaciones que reflejan el compromiso sostenido con la movilidad y con el servicio a la ciudadanía. Y voy a compartir algunas de ellas.

En primer lugar, a través del programa PRTR de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación digital, el Ayuntamiento de Sevilla ha recibido un importante respaldo económico. Voy a ser más clara. En el marco de la primera convocatoria se adjudicaron 33 millones de euros destinados a actuaciones clave como, primero, la nueva línea de alta capacidad de carril bus segregado entre Torreblanca, Sevilla Este y Santa Justa; segundo, ampliación del tranvía entre San Bernardo y Nervión, y, tercero, la adquisición de autobuses 100 % eléctricos. En la segunda convocatoria se concedieron 18,5 millones de euros adicionales para la ampliación del metro ligero, la reordenación del viario vinculado a la zona de bajas emisiones y la renovación de la flota cero emisiones para el casco histórico. En conjunto, Sevilla capital suma más de 49 millones de euros de inversión directa para modernizar su transporte público, reducir sus emisiones y mejorar la intermodalidad.

Continúo. En segundo lugar, varios municipios de la provincia han recibido ayudas estatales al transporte colectivo; en total, más de 60 millones de euros entre 2021 y 2026, destacando Sevilla, Dos Hermanas y Utrera como principales beneficiarias.

En tercer lugar, a todo ello se suma una actuación de especial relevancia para la ciudad de Sevilla: la ampliación de la línea 3 del metro, cuyo proyecto ha sido largamente demandado por la ciudadanía. Conviene recordar que las competencias en redes ferroviarias de ámbito autonómico corresponden a la Junta y que el Estado no tiene competencias en materia de metro. Sin embargo, el Gobierno de España

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 13

ha decidido colaborar de forma extraordinaria en su financiación, como ya hizo en la línea 1, en beneficio de la ciudadanía. En este sentido, el ministerio firmó el 25 de enero de 2023 un convenio con la Junta para la cofinanciación del 50% del tramo norte de la línea 3, con una inversión total prevista de unos 1301 millones de euros.

Esta actuación, cofinanciada por ambas administraciones, se enmarca en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, un compromiso que se suma al esfuerzo del ministerio para desarrollar infraestructuras y mejorar la movilidad en la provincia. Por ello, desde junio de 2018 el ministerio ha licitado proyectos en Sevilla por casi 890 millones de euros, casi el doble de lo licitado en el periodo anterior, y se han ejecutado inversiones por 825 millones de euros en toda la provincia. Dentro de este compromiso, el ferrocarril tiene una gran relevancia: se han ejecutado inversiones por valor de 312 millones de euros y se han licitado 435 desde junio de 2018, 11 veces más que con el Gobierno anterior. Las inversiones en ferrocarril, tanto las que se encuentran en marcha como las planificadas, van a permitir conectar Sevilla con todas las capitales andaluzas en menos de 3 horas y media: Sevilla y Málaga, el año que viene, en torno a la hora y media; Sevilla y Granada, en torno a las 2 horas y 10 minutos; Sevilla con Almería en menos de 3 horas y media, y el resto, que no cambian, Córdoba en 40 minutos, Cádiz en 1 hora y 23 minutos y Jaén en 3 horas, porque va de eso, de mejorar la conectividad de la provincia.

También me gustaría destacar la renovación integral de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, con una inversión de más de 700 millones, que permitirá mantener esta línea como referente ferroviario después de tres décadas desde su puesta en marcha.

Otras actuaciones, por enumerar algunas: aeropuerto de Sevilla, con la remodelación integral que ha permitido incrementar su capacidad hasta 10 millones de pasajeros al año. En carreteras, la SE-40 sigue avanzando con más de 217 millones de euros en tramos licitados o en ejecución, y el puente del Centenario está en plena ampliación.

En definitiva, puede afirmarse que el ministerio mantiene un compromiso firme y sostenido con el transporte colectivo, con la conectividad de la provincia y con sus infraestructuras, tanto en financiación ordinaria como en la ejecución de proyectos transformadores que realmente mejoren la movilidad de la ciudadanía.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Concluye el debate y, en este caso también, el turno de la secretaria general. Hasta la próxima. **(Pausa)**.

### — PREVISIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE REALIZAR UN ESTUDIO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO TRAMO FERROVIARIO CINCO CASAS-TOMELLOSO-SOCUÉLLAMOS, COMO PASO PREVIO A LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE ESTA NUEVA LÍNEA.

**AUTOR: ALONSO CANTORNÉ, FÈLIX (GSUMAR)**  
**(Número de expediente 181/001304).**

La señora **PRESIDENTA**: Damos la bienvenida, en último lugar, a la secretaria general de Transporte Terrestre, la señora Rocío Báguena Rodríguez.

Comenzamos, en este caso, con el primer punto del orden del día, la previsión del ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de realizar un estudio de viabilidad de un nuevo tramo ferroviario Cinco Casas-Tomelloso-Socuéllamos, como paso previo a la redacción del proyecto constructivo de esta nueva línea, del Grupo Parlamentario SUMAR. Tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

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

Bienvenida, señora Báguena.

Siempre se ha dicho que, para saber a dónde vamos, es bueno saber de dónde venimos, y nuestra historia con el tren es una parte muy importante de lo que somos.

En 1914, gracias a la perseverancia de personas como Francisco Martínez, el obrero, Tomelloso consiguió su ansiada conexión ferroviaria. Aquel ramal desde Cinco Casas, aunque modesto, abrió puertas. Por desgracia, en 1985, como usted sabe, esa puerta se cerró. Hoy Tomelloso y toda la comarca, con sus 45 000 habitantes, es un motor económico de Castilla-La Mancha, pero un motor al que en materia de transporte le falta una pieza clave: el ferrocarril.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 14

Sin embargo, no estamos aquí solo para reclamar, estamos aquí para proponer, para dialogar y para construir. Por eso, el primer paso que pedimos es claro. Sabemos perfectamente que no es fácil construir una nueva vía de tren y nuestro posicionamiento es sensato y necesario: un estudio de viabilidad técnico-económica. No pedimos un cheque en blanco, pedimos que se analice con rigor, con datos en la mano, qué supone recuperar la conexión ferroviaria. Un estudio que nos permitiría, creo que a todos, a la ciudadanía y también a las Administraciones, tomar decisiones basadas en la realidad. Un estudio que responda a preguntas concretas. ¿Qué volumen de viajeros potenciales existen? ¿Cómo mejoraría el transporte de mercancías de la potente industria vinícola y agroalimentaria? ¿Qué rutas serían las más eficientes? Pensando no solo en Madrid, como siempre, sino en posibles conexiones transversales que podrían darse con Andalucía y el Levante, ¿cuál sería la inversión real y cuál el retorno social, económico y medioambiental?

La recién constituida comisión de seguimiento por el tren donde estamos todos los partidos, también el PSOE, y colectivos y ciudadanos busca convencer. Y para convencer necesitamos los mejores argumentos, y estos no son otros que los datos. En un mundo que apuesta por la sostenibilidad, como se está viendo en esta Cumbre del Clima y en las anteriores, el tren es presente y es futuro; es una oportunidad para mejorar la vida de la gente, para descongestionar las carreteras y para ofrecer un servicio público del siglo XXI, pero para dar ese paso necesitamos saber el cómo y el cuánto.

Por todo ello, nuestra petición es muy simple, pero fundamental: solicitamos al ministerio la realización de un estudio de viabilidad para la restauración del servicio ferroviario en Tomelloso y Argamasilla de Alba y la conexión con Cinco Casas. Para ello necesitamos algo muy importante: dotar de más fondos a la Dirección General del Sector Ferroviario, lo que permitiría realizar más estudios y no colapsarla. Es el primer peldaño, un peldaño de sentido común desde la unidad y el diálogo. Pongámonos a trabajar por él. Por ello, en nombre de Izquierda Unida, en este caso, como parte integrante del Grupo Plurinacional SUMAR, le preguntamos: ¿qué previsión tiene el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de realizar un estudio de viabilidad de un nuevo tramo ferroviario Cinco Casas-Tomelloso-Socuéllamos como paso previo a la redacción del proyecto constructivo?

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.

Buenas tardes, señoría.

Efectivamente, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se tiene conocimiento de las propuestas del territorio de integrar esta área en la red ferroviaria tras el cierre en 1985 del ramal Cinco Casas-Tomelloso, que tenía un uso exclusivo de mercancías. Inicialmente, en la primera mitad de este siglo, los municipios y representantes de la sociedad civil solicitaron la recuperación del ramal de conexión a la línea Madrid-Alcázar-Jaén. Es por eso que, en 2007, se analizó la viabilidad de una conexión de Tomelloso a Argamasilla de Alba con la línea Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, análisis que concluyó que no era viable la ejecución de una nueva conexión ferroviaria a Tomelloso-Argamasilla. En la segunda etapa, ya hacia 2015, los municipios y asociaciones comenzaron a solicitar una solución diferente y remitieron una propuesta como la que usted menciona. Se trataría de realizar una conexión desde Cinco Casas a la línea Madrid-Jaén y de Socuéllamos a la línea Madrid-Albacete-Valencia, construyendo una estación para viajeros y mercancías en las proximidades de estas poblaciones. Esto supone un baipás de la estación de Alcázar de San Juan para las circulaciones transversales procedentes de Extremadura y Andalucía que se dirijan a Levante. Los análisis técnicos internos que se realizaron ante esta segunda propuesta concluían que, desde el punto de vista de los viajeros, la nueva petición era aún menos ventajosa que la propuesta del año 2007 y resultaba globalmente negativa para los usuarios de la línea Madrid-Jaén. En cuanto a los tráficos de mercancías, la presencia de una nueva terminal en el entorno de Tomelloso-Argamasilla competiría con la terminal de Alcázar de San Juan y no era esperable que mejorase sustancialmente la oferta disponible, por lo que no se produciría nueva carga.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Alonso Cantorné.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 15

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

Muchas gracias, señora Báguena.

Entendemos la posición. Muchas veces el tema económico es el que marca y, en este caso, también lo que usted decía de que no sería competitivo en función de lo que ya existe en estos momentos. Pero también hemos de tener en cuenta que cuando queremos luchar contra la despoblación de según qué zonas necesitamos esos transportes y la intermodalidad. Efectivamente, el ferrocarril forma parte de esa intermodalidad y no la podemos negar. También entendemos perfectamente que estamos en un momento expansivo, a diferencia de 2007 y 2015, y que las inversiones en ferrocarril son numerosas, de lo cual nos hemos de felicitar todos; de hecho, el propio ministro hoy en *Europa Press*, si no recuerdo mal, ha anunciado 60 000 millones en cuatro años. Creemos que, dentro de esas capacidades que económicamente se están desarrollando y sabiendo las necesidades que hay en todo el territorio de España, el territorio de Castilla-La Mancha no debe quedar olvidado.

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, hay que tener en cuenta que la demanda para el transporte de personas en este eje se concentra en las relaciones con origen o destino en Madrid. Como le decía, esta solución por la que usted pregunta sería, en esencia, un baipás de Alcázar de San Juan para la conexión transversal entre Levante y Andalucía-Extremadura, y no supondría, *a priori*, una mejora de la funcionalidad ni mayores servicios ferroviarios en la zona, empeorando las condiciones de los tiempos de los viajeros Jaén-Madrid y del eje Levante-Madrid y con efectos, por tanto, en la demanda de estas relaciones. Eso no quita que sería conveniente potenciar Alcázar como cabecera de servicios de autobús local o regional que combinaran con los horarios del tren a su paso por esa población para dar un mejor servicio al resto de localidades de la zona a través de esta estación. Para mercancías, la actuación lo cierto es que tampoco estaría justificada por la notoria proximidad con Alcázar de San Juan, con buena conexión ferroviaria, disponibilidad suficiente de instalaciones y posibilidad de economías de escala.

En definitiva, me he limitado a trasladar los datos y conclusiones de un análisis técnico realizado internamente que confirma que se ha valorado esta petición en el ministerio. Tal y como hemos podido compartir en ocasiones anteriores, el ferrocarril es un modo de transporte sostenible, pero para que resulte eficiente debe tener un mínimo de demanda y de rentabilidad social y económica. No me estoy refiriendo aquí a rentabilidad financiera. Si no es así, hay modos mucho más equilibrados para mejorar la movilidad de la población y puedo garantizarle que en la Secretaría General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el marco de nuestras competencias, estamos abiertos a analizar, con todas las Administraciones concernidas e interesadas, las propuestas y soluciones que permitan mejorar los servicios públicos y la calidad de vida de la población.

Muchas gracias.

### — MEDIDAS PREVISTAS EN EL CORTO Y MEDIO PLAZO PARA AUMENTAR Y MEJORAR LOS SERVICIOS DE MEDIA Y LARGA DISTANCIA EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO, TANTO A TRAVÉS DE LA AMPLIACIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO COMO A TRAVÉS DEL AUMENTO DE LA OFERTA DE SERVICIOS COMERCIALES.

**AUTOR: IBÁÑEZ MEZQUITA, ALBERTO (GSUMAR)**

(Número de expediente 181/001428).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 3 del orden del día: medidas previstas a corto y medio plazo para aumentar y mejorar los servicios de media y larga distancia en el corredor mediterráneo, tanto a través de la ampliación de las obligaciones de servicio público como a través del aumento de la oferta de servicios comerciales, del Grupo Parlamentario SUMAR.

Tiene la palabra el señor Ibáñez Mezquita.

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

Muchas gracias, señora secretaria general, senyora Báguena.

Necessitem pressupostos generals de l'Estat per a que Alacant deixi de ser la última província en inversió de tot l'Estat. I vostés saben que aquesta és una de les prioritats de Compromís.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 16

Sorprendentment, hui el ministre de Puente ha anunciat més línies entre Madrid i Barcelona i, certament, algunes poden tindre lògica i poden acabar amb cert centralisme espanyol, evitant que una persona des d'Andalusia, per anar a França, haja de passar per Madrid. Però en política, com en la vida, la clau és prioritzar, prioritzar econòmicament, en aquest cas. I, malauradament, tot i els avanços reals amb el Corredor Mediterrani i, en aquest cas, en la part d'alta velocitat, sobretot les obres entre Alacant i València, la realitat és que no tenim massa clar com van les de València a Castelló. I aquesta hauria de ser una de les seues prioritats.

Senyories, hui el trajecte Alacant-València tarda 20 minuts més que fa 15 anys i es fa malgrat que són 450 quilòmetres menys, un 500% més lent que el que es fa avui entre Madrid i Barcelona. Eixe que ara volen reduir de 2:45 a 2 hores. De veres, aquesta prioritat urgeix que acaben les obres per connectar l'alta velocitat a Alacant-Barcelona; que recuperin l'oferta comercial de llarga distància, que si es feia fa 12 anys, i que recuperin més freqüències, sobretot en cap de setmana; i el tren a primera hora del matí i a última hora de la vesprada. No té lògica que qualsevol persona d'Alacant per anar a Barcelona, i vullga treballar, haja de fer una nit a la ciutat de Barcelona. No ho hem de fer quan venim a Madrid.

Així que, senyora secretària general, li pregunte: quines mesures pensa impulsar el ministeri per a millorar la mitja i llarga distància entre Alacant i Barcelona i si aquestes es troba entre les prioritats del ministeri.

*Muchas gracias, señora presidenta.*

*Muchas gracias, señora secretaria general, señora Báguena.*

*Necesitamos presupuestos generales del Estado para que Alicante deje de ser la última provincia en inversión de todo el Estado. Y ustedes saben que esta es una de las prioridades de Compromís.*

*Sorprendentemente, el ministro Puente ha anunciado más líneas entre Madrid y Barcelona y, ciertamente, algunas pueden tener lógica y pueden terminar con un centralismo español evitando que una persona desde Andalucía hasta Francia tenga que pasar por Madrid, pero en política como en la vida la clave es priorizar, priorizar económicamente en este caso. Desafortunadamente, a pesar de los avances del corredor mediterráneo y, en este caso, en la parte de alta velocidad, sobre todo las obras entre Alicante y Valencia, la realidad es que no tenemos muy claro cómo van las de Valencia-Castellón. Y esta debería ser una de sus prioridades.*

*Señorías, hoy el trayecto de Alicante-Valencia tarda veinte minutos más que hace quince años. Y se hace, a pesar de que son 450 kilómetros menos. Un 500% más lento que el que se hace hoy entre Madrid y Barcelona. Ese que quieren reducir de dos horas cuarenta y cinco minutos a dos horas. Urge que terminen las obras para conectar la alta velocidad Alicante-Barcelona, que recuperen la oferta comercial de larga distancia que se hacía hace doce años y que recuperen más frecuencias sobre todo en fin de semana, a primera hora de la mañana y a última hora de la tarde. No tiene lógica que un alicantino, para ir a Barcelona, tenga que hacer una noche en la ciudad de Barcelona. No lo hacemos cuando venimos a Madrid.*

*Así que, señora secretaria general, le pregunto qué medidas piensa impulsar el ministerio para mejorar la larga distancia entre Alicante y Barcelona y si esta es una de las prioridades del ministerio.*

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

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

Señoría, el corredor mediterráneo es hoy por hoy una realidad imparable gracias al esfuerzo que está haciendo el ministerio en los últimos años. En el año 2018 no había ni calendario, ni planificación realista, mientras que ahora más del 83% del corredor está en obras o acabado y todos los tramos pendientes están en planificación. Esta realidad no solo se aprecia en las inversiones en infraestructuras, sino que ya se está plasmando en nuevos y mejores servicios a disposición de toda la ciudadanía. A modo de ejemplo, me gustaría destacar los servicios Avant entre Murcia y Alicante gracias a la finalización de la línea de alta velocidad a Murcia y los servicios de proximidad Murcia-Cartagena.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Ibáñez.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 17

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Gràcies, senyora presidenta.

Senyora secretària general, jo li he reconegut des de la meua primera intervenció l'avanç històric que hi ha hagut en el Corredor Mediterrani per part del ministeri dels últims anys. I jo crec que ho reconeix la patronal, els sindicats i tots els partits polítics valencians reconeixem aquest avanç sense precedents, però no troba vostè agosarat per part del Ministeri, i particularment pel ministre, que ara la competició siga anar no a 300 quilòmetres per hora, sinó a 350 quilòmetres per hora por hacer «como los chinos», quan la realitat és que hui, siga en Rodalies, en mitja distància i en llarga distància, sé que hi ha obres i això endarrereix i suposa cancel·lacions i retards, se tarda més que fa deu anys per a fer el trajecte Alacant-València o Alacant-Barcelona?

Moltes gràcies.

*Gracias, señora presidenta.*

*Yo le he reconocido desde mi primera intervención el avance histórico que ha habido en el corredor mediterráneo por parte del ministerio en los últimos años y creo que lo reconoce la patronal, los sindicatos y todos los partidos políticos valencianos. Reconocemos este avance sin precedentes. Sin embargo, ¿no considera usted algo atrevido por parte del ministerio y, en particular, por parte del ministro que ahora la competencia sea no ir a 300 kilómetros por hora, sino a 350 kilómetros por hora para hacer como los chinos, cuando la realidad es que hoy, ya sea en cercanías, media distancia o larga distancia —y sé que hay obras y eso provoca retrasos—, se tarda más que hace diez años para hacer ese trayecto Alicante-Valencia o Alicante-Barcelona?*

*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, como le decía, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está comprometido con la modernización integral del corredor mediterráneo y ello no es incompatible con la mejora de los servicios en otras zonas de España. Hoy avanzamos en un proceso de transformación sin precedentes, pero también debemos reconocer que la capacidad de introducir nuevas mejoras en los servicios está condicionada por la magnitud de las obras actualmente en ejecución. Se trata de actuaciones que, como saben, reducen de manera significativa la capacidad operativa del corredor y que irán concluyendo en los próximos años. Aun así, se ha demostrado que incluso en este contexto es posible avanzar con los servicios que anteriormente le he citado y que se han puesto en marcha en los últimos años. Son hitos que muestran que, cuando la infraestructura acompaña, la mejora del servicio llega inmediatamente y esperamos que así sea en el corredor mediterráneo.

Mirando al futuro, además de la culminación de las grandes actuaciones en infraestructura, la incorporación de nuevo material rodante de Renfe abrirá la puerta a incrementos de oferta y mejoras de calidad. No le puedo anticipar en detalle estas mejoras, pues dependen de múltiples factores, pero sí puedo afirmar que se desplegarán en cuanto existan las condiciones técnicas y operativas para ello.

Me gustaría destacar varias actuaciones previstas que, sin duda, darán lugar a mejoras en los servicios en el corredor, como son la reposición del servicio ferroviario entre Murcia y Albacete por Chinchilla; la puesta en servicio de la infraestructura en ancho estándar Alicante-Valencia, que permitirá conectar Castellón, Valencia y Alicante; los nuevos servicios media distancia Avant por ancho estándar Valencia-Vinaròs; la reposición de las cercanías Murcia-Lorca-San Diego, con nuevo material y en ancho estándar. Todo ello se apoya en un conjunto de actuaciones estratégicas que avanzan simultáneamente en el corredor.

Desde el año 2018 se han ejecutado obras en el corredor por valor de 5000 millones de euros, se han adjudicado por importe de 6000 millones y se ha licitado por más de 8000 millones. Este ritmo, además, se ha intensificado en los últimos años. En lo que llevamos de 2025 se han adjudicado más de 1000 millones de euros y se ha licitado alrededor de 850 millones.

En las actuaciones que están en marcha, algunas de las que son estratégicas son la electrificación Sagunto-Teruel-Zaragoza, la línea de alta velocidad Murcia-Almería, junto con la integración en Almería y Lorca, la línea de alta velocidad Murcia-Cartagena, los tramos del tercer carril entre Vilaseca-Castellbisbal y Valencia-Castellón, el desarrollo de grandes terminales logísticas, así como los accesos ferroviarios a los puertos y la adecuación para la autopista ferroviaria Zaragoza-Algeciras. Las actuaciones también en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 18

la Sagrera y Sants, el canal de acceso de Valencia, el cambio de ancho del tramo La Encina-Xàtiva-Valencia y la variante de Torrellano, entre otras. En definitiva, actuaciones todas ellas que están construyendo las bases de un corredor que permitirá ofrecer más y mejores servicios, y lo estamos haciendo con una visión de Estado, paso a paso, obra a obra y servicio a servicio.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias.

### — ACTUACIONES QUE ESTÁ IMPULSANDO EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL CORREDOR NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD.

**AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)**  
**(Número de expediente 181/001416).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 2 del orden del día: Actuaciones que está impulsando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el corredor noroeste de alta velocidad, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora Otero Rodríguez.

La señora **OTERO RODRÍGUEZ**: Gracias, presidenta.

Bienvenida, señora Báguena.

Cambiamos de corredor y vamos del corredor mediterráneo al corredor atlántico y, en concreto, al corredor noroeste. Por eso hoy este grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Socialista, quiere saber cuáles son las actuaciones que está impulsando el ministerio en el corredor noroeste de alta velocidad; un corredor del noroeste abandonado por los Gobiernos del Partido Popular. Hay que recordar que los grandes avances en este corredor llegaron desde que el presidente Sánchez está en el Gobierno. No podemos olvidar que el Partido Popular olvidó incluir al corredor noroeste dentro de la red transeuropea del corredor atlántico, y que fue con la llegada de Pedro Sánchez a la Presidencia del Gobierno cuando se aprobó la propuesta del Gobierno de España para la ampliación del corredor atlántico con la inclusión del corredor noroeste que —repito— con el Partido Popular quedaba fuera.

Hay que recordar que, por primera vez en la historia, este corredor, el corredor atlántico, tiene el mismo presupuesto que tiene el corredor mediterráneo. Además, conocíamos recientemente que ya en este año 2025 se superaron los 3000 millones de euros en licitaciones ferroviarias en el corredor atlántico con estos datos históricos y de récord que han multiplicado por dos con respecto a los del año 2024. El corredor del noroeste permite unir Galicia, mi comunidad autónoma, con Madrid; afecta también y pasa por otras comunidades autónomas, como Asturias y Castilla y León; permitió la entrada en servicio de la conexión entre Ourense y A Coruña, que a su vez enlaza con el eje atlántico en Santiago, y que permite unir ciudades como Vigo, Pontevedra, A Coruña y Santiago.

Fue también con la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno de España cuando en mi comunidad autónoma llegó el AVE. Llegó el AVE a Galicia en el año 2021, por mucho que el Partido Popular y el señor Núñez Feijóo pusieran en duda que en el año 2021 Galicia contara con la alta velocidad. Ahí tenemos la alta velocidad, llegó a Galicia en el año 2021. El propio señor Feijóo, que ponía en duda esta llegada del AVE a Galicia, como digo en muchas ocasiones, estaba en esa inauguración en el año 2021. También permitió a mi comunidad autónoma que ahora podamos hacer el trayecto entre Santiago y Madrid en tres horas. También, como hablaban de Asturias, con la llegada de Pedro Sánchez al Gobierno fue cuando a Asturias llegó la alta velocidad.

Sabemos que es una infraestructura complicada, una orografía complicada, pero, desde luego, los datos están ahí, es indudable la apuesta de este Gobierno y de este ministerio por el corredor atlántico y por el corredor noroeste que, como yo ya dije anteriormente, estaba muy abandonado. Aparte de los avances producidos en mi comunidad autónoma con esa consolidación de la línea de alta velocidad, también es importantísima esa conexión ferroviaria con los puertos, con ese nuevo acceso al puerto exterior de A Coruña en construcción, con el impulso dado por parte de este Gobierno. Por lo tanto, como decía, es indudable, y los datos están ahí, la apuesta que está haciendo este Gobierno por el corredor noroeste, incluido ahora en el corredor atlántico.

Nosotros lo que queremos saber son las actuaciones que está impulsando en su ministerio para el corredor noroeste de alta velocidad. Por mi parte, nada más.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 19

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

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

Señoría, el corredor noroeste de alta velocidad constituye una de las principales apuestas del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para reforzar la cohesión territorial, mejorar la competitividad y avanzar hacia una movilidad más sostenible, moderna y eficiente. Este corredor conecta Madrid con Castilla y León, Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco y se encuentra ahora mismo en plena fase de desarrollo y consolidación.

En el tramo Burgos-Vitoria y conexión con la Y vasca, tras la puesta en servicio en el año 2022 del tramo Venta de Baños-Burgos, el ministerio impulsa ahora la prolongación de esta línea hasta Vitoria. La nueva línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, de 93,6 kilómetros, supondrá un importante salto cualitativo en la red, completando la conexión directa de Castilla y León con el País Vasco, a través de la Y vasca, con el conjunto de Europa. Con ello, avanzamos hacia la plena integración del País Vasco en la red de alta velocidad. Esta infraestructura incluirá, además, un baipás de vía única de 11,2 kilómetros en Miranda de Ebro, que permitirá tanto la parada de trenes en esta ciudad como la circulación directa por el exterior del municipio. El proyecto se estructura en siete tramos y actualmente se trabaja en la redacción de los proyectos constructivos. Cabe destacar que las obras del tramo Pancorbo-Ameyugo, de 8,4 kilómetros, se encuentran ya en ejecución desde septiembre de 2025. Cuentan con una inversión de 391 millones de euros y un plazo previsto de 52 meses. El objetivo es disponer de todos los proyectos de plataforma aprobados en el tercer trimestre de 2026.

En cuanto a la conexión con Asturias a la que hacía referencia, en la línea Valladolid-Palencia-León-Gijón, el ministerio continúa avanzando en la mejora de la conexión entre la meseta y Asturias, complementando a la variante de Pajares. Entre las actuaciones más destacadas figura la duplicación de siete kilómetros entre Valladolid-Campo Grande y el nudo norte de la variante este, en ejecución desde junio de 2024 por 29 millones de euros y financiada con fondos europeos. Esta actuación incluye obras de relevancia urbana, como el viaducto sobre el río Esgueva y la ampliación de pasos peatonales. En Palencia, se desarrollan varias actuaciones que permitirán la integración urbana del ferrocarril. Destaca el tramo Acceso Sur, en ejecución desde noviembre de 2023 por 62 millones de euros, que comprende la construcción de una nueva plataforma de vía doble y la reposición de líneas convencionales. Asimismo, se ejecutan las obras del tramo Acceso Norte-Grijota, con una inversión de 22 millones de euros, y se analiza la solución definitiva para la estación de Palencia. Entre Palencia y León, ADIF-Alta velocidad ejecuta el despliegue de una segunda vía de un tramo de 41,5 kilómetros, con una inversión de 153 millones de euros. Esta obra refuerza el enlace con la variante de Pajares y permitirá incrementar la capacidad y fiabilidad de la línea que unirá directamente Asturias con el resto de la red de alta velocidad.

La conexión directa entre las líneas de alta velocidad de Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia, conocida como el baipás de Olmedo, avanza con una inversión total de 60 millones de euros. Este tramo de 8 kilómetros, en vía única, pero con posibilidad de duplicación futura, permitirá la conexión directa de Galicia con Valladolid y, desde allí, con Asturias, Cantabria, el País Vasco o Barcelona, sin necesidad de pasar por Madrid.

Señorías, como pueden ver, el corredor noroeste de alta velocidad avanza con paso firme y con él avanza España hacia un modelo de transporte más competitivo, verde y vertebrado.

Muchas gracias.

### — PREVISIÓN DE RECUPERAR EL SEGUNDO TRAMO DE VÍA EN LA ESTACIÓN DE BELLPUIG. AUTOR: GRANOLLERS CUNILLERA, INÉS (GR) (Número de expediente 181/001429).

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 4 del orden del día: Previsión de recuperar el segundo tramo de vía en la estación de Bellpuig, del Grupo Parlamentario Republicano.

Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

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

Senyora Báguena, una altra vegada ens tornem a trobar i avui li trasllado les preguntes que es fan cada dia a centenars d'usuaris de la R3 quan van a treballar o estudiar. I és que es passen més de 20 minuts aturats a l'estació de Mollerussa esperant un tren amb retard alliberi el tram de vía única. I la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 20

pregunta que es fan exactament és aquesta: per què es va eliminar la segona via a l'estació de Bellpuig? Perquè darrere aquesta decisió hi ha el veritable problema, el deteriorament constant del servei ferroviari entre Lleida i Manresa, una línia que en ple 2025 continua estant gairebé tota de via única i només disposa de cinc punts d'encreuament, i això provoca que qualsevol retard del tren que baixi de Terrassa, per petit que sigui, acaba bloquejant tota la línia. El tram Mollerussa-Tàrraga, més de 20 quilòmetres sense cap punt d'encreuament, és el coll d'ampolla principal d'aquesta línia. Hi ha el baixador de Bellpuig, situat just al centre, hauria de ser l'indret òptim per restablir la doble via i que ja havia existit i que, inexplicablement, es va suprimir. Aquesta supressió ha generat un servei menys fiable, menys puntual i més desesperant per la gent que cada dia depèn d'aquest tren, perquè no estem parlant de ferro i ciment per caprici. Estem parlant del temps, de la gent, de la seva vida quotidiana i del dret a arribar a la feina amb dignitat, poder arribar amb puntualitat. Per això li pregunto, senyora Bágüena, quan pensa el govern recuperar aquesta doble via i donar un servei digne a la ciutadania amb una línia curta com podria ser aquesta?

Gràcies.

*Gracias, presidenta.*

*Señora Bágüena, nos volvemos a encontrar y hoy le traslado las preguntas que se hacen centenares de días centenares de usuarios, las personas que van a trabajar y a estudiar y es que se pasan más de 20 minutos desesperados en la estación de Mollerusa esperando un tren con retraso en el tramo de vía única. Y la pregunta es: ¿por qué se eliminó la segunda vía en la estación de Bellpuig? Porque detrás de esta decisión hay un verdadero problema: el deterioro constante del servicio ferroviario entre Lérida y Manresa. Y, desde 2025, esta línea sigue siendo de vía única y solo tiene cinco puntos de cruce, lo que provoca que cualquier retraso del tren que venga de Terrassa, por pequeño que sea, acaba bloqueando toda la línea. Y el tramo Mollerusa-Tàrraga, más de 20 kilómetros sin ningún punto de cruce, es el cuello de botella principal de esta línea. Y el bajador de Bellpuig en el centro debería ser el lugar óptimo para restablecer la doble vía que ya había existido y que de forma inexplicable se suprimió. Esta supresión ha generado un servicio menos fiable, menos puntual y desesperante para las personas que deben tomar este tren, porque no estamos hablando de hierro y cemento por capricho, estamos hablando del tiempo de la gente, de su vida cotidiana y del derecho a llegar al trabajo con dignidad, poder llegar con puntualidad. Por eso, le pregunto, ¿cuándo piensa el Gobierno recuperar esta doble vía y dar un servicio digno a la ciudadanía con una vía como corresponde?*

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

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

Señoría, comprendo que para esta pregunta tan concreta usted podía esperar una respuesta con la misma concreción y la respuesta que le dimos por escrito en el mes de septiembre quizá no la tuvo, por lo cual trataré ahora de hacerlo adecuadamente. En Cataluña está en ejecución el Plan de Rodalies 2020-2030, que contempla en el conjunto del periodo unas inversiones estimadas de 6346 millones de euros. Este plan recoge todas las actuaciones en curso y previstas hasta 2030, y entre ellas he de decirle que no figura la construcción de una segunda vía en la estación de Bellpuig. Las actuaciones se analizan y se programan en función de la demanda y de la necesidad para la explotación ferroviaria de toda la red. Así, por ejemplo, la línea Manresa-Lleida, donde se ubica la estación de Bellpuig, ha sido objeto de mejoras en los últimos años y tiene previstas otras más por parte de ADIF, por ejemplo, las estaciones de Tàrraga y Mollerusa, siempre para ofrecer el mejor servicio posible a las personas usuarias del ferrocarril.

Por un lado, según nos traslada el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la capacidad global de la línea está garantizada y no está condicionada por la disponibilidad de una vía en la estación de Bellpuig. Y, por otro, en cuanto al uso de la estación, los datos de aforo de que disponemos arrojan valores reducidos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 21

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Sí, gràcies.

Sí, tal com diu, li vam fer les preguntes. De fet, els hi vam tornar a repetir perquè les primeres preguntes que vam fer, quan vam rebre la resposta, vam haver de mirar el que havíem preguntat perquè no ens contestaven absolutament res i per això les vam tornar a registrar.

Des de territori, li demanem una cosa molt simple que he sentit comú. Restablir la segona via de Bellpuig, vostè diu que no és necessari i a mi m'agradaria que els hi ho preguntés a tots els passatgers que cada dia s'esperen més de 20 minuts a Mollerussa a que vingui aquest tren que ve de Manresa, si és o no necessari. Potser el temps d'aquesta gent pel ministeri no compta, però per les seves famílies i per ells mateixos sí que compta. Per tant, restablir aquesta segona via de Bellpuig és una actuació factible, més o menys ràpida i evidentment que requereix d'una inversió, però no és una inversió tan gran i tindria uns efectes immediats. Milloraria la puntualitat, reduiria les esperes i les afectacions i, a més a més, incrementaria la capacitat d'aquesta línia i probablement se'n pogués posar alguna més.

La setmana passada vam aprovar la Llei de Mobilitat Sostenible. Més sostenible que viatjar amb ferrocarril, no se m'ocorre res més, i permetria deixar de perdre hores de vida al tren parat a Mollerussa. Dos trens en retard no són un accident. Dos trens que cada dia van en retard no son un accident, són una mala planificació. Per tant, ja m'ha contestat que no tenen previst executar aquesta actuació. Vostès em diuen que no hi ha demanda. Doncs si volen, comencem a fer una recollida de signatures i llavors veuran la demanda que hi ha. Perquè clar, m'imagino que es traslladi a algú del ministeri a una província o a una zona com l'Urgell o al Pla d'Urgell, i que vegin com cada dia centenars d'usuaris perden el seu temps allà, doncs potser veuran la demanda que hi ha.

I acabo amb una pregunta molt clara i que es fan cada dia els usuaris de la línia L3. Aquest temps perdut, aquest temps robat, esperant un tren quan val? Quan li sembla a vostè que val aquest temps?

*Gracias.*

*Como decía, le formulamos las preguntas. De hecho, se las repetimos porque en las primeras preguntas que formulamos, cuando recibimos las respuestas, tuvimos que mirar lo que habíamos preguntado porque no nos respondían absolutamente a nada y, por eso, las registramos de nuevo.*

*Desde el territorio le pedimos algo muy sencillo, que es sentido común, restablecer la segunda vía de Bellpuig, que usted dice que no es necesario y a mí me gustaría que preguntaran a todos los pasajeros que cada día esperan más de 20 minutos en Mollerusa a que venga este tren que viene de Manresa si es necesario o no. Tal vez el tiempo de estas personas para el ministerio no cuenta, pero para sus familias y para ellos mismos, sí. Por lo tanto, restablecer esta segunda vía de Bellpuig es una actuación factible, más o menos rápida y, evidentemente, requiere una inversión, pero no es una inversión muy grande y tendría unos efectos inmediatos. Mejoraría la puntualidad, reduciría las esperas y las afectaciones y, además, incrementaría la capacidad de esta línea y probablemente se podría hacer alguna mejora más.*

*Aprobamos la Ley de Movilidad Sostenible la semana pasada; más sostenible que viajar en ferrocarril, no se me ocurre nada; y permitiría dejar de perder horas de vida en el tren parado en Mollerusa. Dos trenes que cada día van con retraso no es un accidente, es una mala planificación. Por consiguiente, ya me ha contestado que no tiene previsto ejecutar esta actuación. Ustedes me dicen que no hay demanda. Bueno, si quieren, empezamos a hacer una recogida de firmas y entonces verán ustedes la demanda que hay. Porque me imagino que, si se traslada alguien del ministerio a una provincia o a una zona como es el Urgell o el Pla d'Urgell, podrá ver cómo cada día centenares de usuarios pierden su tiempo ahí y, no sé, igual verán así la demanda que hay.*

*Y finalizo con una pregunta muy clara que se formulan los usuarios de la línea de tren L3 cada día. Este tiempo perdido, este tiempo robado esperando un tren, ¿cuánto vale? ¿Cuánto le parece a usted que vale este tiempo?*

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Como le decía anteriormente, el administrador de infraestructuras nos traslada que la capacidad global de la línea está garantizada y que no está condicionada por esa vía en la estación de Bellpuig.

En cualquier caso, para las quejas sobre el servicio de la RL3 y el resto de las líneas, mantenemos abiertos canales de comunicación con la Generalitat, que es la titular del servicio. Y precisamente con estos canales de comunicación se definen las actuaciones necesarias para incluirlas en el plan de Rodalies. Pero permítame poner de relieve que en el tramo entre Lleida y Manresa se han finalizado once actuaciones de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 22

mejora que suman una inversión cercana a los 50 millones de euros y se encuentran en ejecución otras cuatro actuaciones que superan los 27 millones, a los que hay que añadir otros tres proyectos en redacción.

Entre las actuaciones en ejecución en la línea, puedo destacar las obras de mejora en el suministro de energía y tendido de fibra óptica, la mejora de comunicaciones móviles GSM-R y comunicaciones fijas, una por 7,43 millones de euros y otra por 7,7 millones de euros. Y en fase de proyecto hay varias actuaciones de mejora de aparatos de vía, implantación de contadores de ejes en estaciones de Mollerussa, Tàrrega y Cervera y Calaf, así como de sustitución de desvíos y traviesas en algunos tramos. Por lo que respecta a los servicios, en esta línea entre Lleida y Manresa, Renfe lleva aplicando mejoras desde el pasado febrero de 2024, gracias a la puesta en funcionamiento de la nueva línea RL3 Lleida-Cervera, y desde diciembre de ese mismo año con la entrada en servicio de la línea RL4 Lleida-Terrassa.

La línea RL4 sustituyó íntegramente la anterior R12, mejorando la oferta tanto en el número de servicios diarios como en la amplitud de las franjas horarias para garantizar la mayor movilidad de los viajeros en las horas de más demanda, especialmente a primera hora de la mañana. La línea R12 Lleida-L'Hospitalet de Llobregat contaba con tres servicios diarios por sentido, mientras que la nueva línea RL4 de Rodalies de Catalunya, que conecta Lleida-Pirineus con Terrassa Estació del Nord, cuenta con cinco circulaciones por sentido en día laborable y cuatro por sentido los sábados, domingos y festivos. La puesta en funcionamiento de la RL4 ha supuesto también una mejora para la RL3, que entró en servicio en febrero de 2024. La línea que discurre entre Lleida y Cervera ha pasado de contar con diez circulaciones diarias por sentido a once, y ambas líneas —la RL3 y la RL4— tienen parada en la estación de Bellpuig.

Muchas gracias.

### — ESTADO ACTUAL Y PLANIFICACIÓN A FUTURO DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN EUSKADI.

**AUTOR: RENTERIA LASANTA, NEREA (GV (EAJ-PNV))**

**(Número de expediente 181/001462).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 7 del orden del día: Estado actual y planificación a futuro de las inversiones y infraestructuras ferroviarias en Euskadi, del Grupo Parlamentario Vasco.

Tiene la palabra la señora Renteria Lasanta.

La señora **RENERIA LASANTA**: Gracias, presidenta.

Señora secretaria general, mi grupo quiere abordar hoy una cuestión muy concreta, pero de enorme importancia para Euskadi: el estado actual y la planificación futura de las inversiones en infraestructuras ferroviarias en nuestro territorio. Le preguntamos en especial por los 400 millones de euros comprometidos en el acuerdo alcanzado entre el Gobierno de España y el Gobierno vasco para el traspaso de la competencia de cercanías a Euskadi. Como bien sabe, cuando se cerró dicho acuerdo, se reconoció expresamente que el Gobierno central tenía planificadas inversiones por valor de unos 400 millones de euros, destinadas a la mejora y modernización de la red ferroviaria existente. Esas inversiones debían servir para actualizar y reforzar la infraestructura, asegurando que la red convencional se mantuviera en condiciones óptimas antes y después de cualquier proceso de transferencia de gestión. No hablamos de una mera cifra, estas actuaciones concretas afectan directamente a la movilidad de la ciudadanía: renovación de vía, electrificación, mejora de estaciones y apeaderos, actuaciones de accesibilidad, señalización, sistemas de seguridad o eliminación de puntos críticos y pasos a nivel. En definitiva, son proyectos que determinan la calidad, la seguridad y la fiabilidad del servicio ferroviario y que van a favor de que la ciudadanía se mueva con un medio de transporte sostenible y seguro.

Señora Bágüena, sabemos que parte de esas inversiones están en marcha o previstas, pero no se ha ofrecido una visión global ni un calendario detallado que permita conocer el grado real de ejecución ni la programación de las actuaciones pendientes. Desde el Grupo Vasco, entendemos que especialmente la ciudadanía merece conocer con claridad qué proyectos se han ejecutado, cuáles están licitados, cuáles pendientes de adjudicación y cuáles se prevén a medio plazo. Si algo caracteriza al PNV es que fomentamos una gestión eficaz, el cumplimiento de los acuerdos y la planificación seria de las inversiones públicas. Por eso, insistimos tanto y le damos tanta importancia al traspaso de las competencias, porque creemos que desde la cercanía a la ciudadanía se gestiona mejor. Y en materia ferroviaria, esa planificación es clave para garantizar un servicio moderno, sostenible y competitivo, que conecte mejor el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 23

territorio desde comarcas a ciudades y que ofrezca alternativas reales al transporte privado por carretera. Por eso, señora Báguena, le preguntamos cuál es el estado actual de las inversiones ferroviarias en Euskadi, incluidas en ese compromiso de 400 millones de euros.

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, quiero trasladarle que los compromisos que tenemos con el Gobierno vasco respecto al traspaso son una obligación que tenemos y que habremos de cumplir. Luego, lo comprometido puedo garantizar que se va a cumplir.

Permítame que haga referencia a la gran inversión que está realizando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en las infraestructuras ferroviarias del País Vasco. La inversión ejecutada a través de ADIF y ADIF-Alta Velocidad en Euskadi desde 2018 asciende a 1550 millones de euros, un 63 % más que la inversión ejecutada entre 2012 y 2018. Entre las principales inversiones en marcha por parte del Ministerio de Transportes y sus empresas ADIF y ADIF-Alta Velocidad, destaca la Y vasca, pero también la conexión de alta velocidad entre Burgos y Vitoria, el tercer carril entre Astigarraga e Irún, las obras de la nueva estación de Irún, las actuaciones en fase de proyecto para la integración ferroviaria en Vitoria y en Bilbao y el estudio informativo para la conexión del corredor navarro desde Pamplona con la Y vasca, a lo que se suman también otras actuaciones en la red convencional, como por ejemplo la nueva electrificación en la línea Karrantza-Aranguren de la red de ancho métrico —en servicio desde mayo—, el impulso a la integración en Olabeaga, las obras de la plataforma logística de Jundiz —ya en fase final—, las adaptaciones en estaciones para trenes de 750 metros o el proyecto en redacción para la nueva variante en Zalla y la supresión de pasos a nivel en Las Encartaciones, Enkarterri.

Muchas gracias.

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

La señora **RENTERIA LASANTA**: Muchas gracias, señora Báguena, por su respuesta, pero nos preocupa que la falta de concreción o los posibles retrasos de esos 400 millones puedan afectar a la calidad del servicio, a la seguridad de las infraestructuras o a la coordinación con el Gobierno vasco en materia de movilidad. No se trata de una reclamación partidista, sino de una exigencia de buena gestión pública. Y desde el Grupo Vasco valoramos los pasos dados, por supuesto, y reconocemos la voluntad de cooperación entre las Administraciones, pero creemos que ha llegado el momento de dar más concreción y más certidumbre. Su ministerio tiene aún muchos proyectos pendientes, también en alta velocidad. Se lo dijimos al ministro la pasada semana en el Pleno, aunque salió por peteneras con la encomienda de gestión. Conoce bien lo fructífera que ha sido esta manera de gestión para poder avanzar con la Y vasca. No se equivoquen, si el TAV no está culminado, ha sido porque los diferentes Gobiernos en Madrid no han querido. Y sabe perfectamente que no hablo de estos últimos años, sino de la consecuencia de otros anteriores. Además, la Y vasca por sí misma no nos conecta con Europa. Para engancharnos a la red del eje atlántico hace falta aún que la infraestructura fuera de Euskadi, como el tramo de Vitoria-Burgos, se materialice, tal como ha respondido ahora y ha respondido a la diputada del Grupo Socialista. No le digo ya la que conecta con Madrid, con Extremadura y hasta con Lisboa, hasta ahí llega por el sur el eje atlántico de alta velocidad, del que la Y vasca es un punto estratégico, y hacia el norte, hacia París, el impulso también tiene que llegar de la mano de su ministerio.

En resumen, de ahí nuestra necesidad de conocer la planificación de sus inversiones en la red convencional y, de paso, que no se olvide de que seguimos esperando la conexión a la alta velocidad.

Eskerrik asko. Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Concluye el debate la señora secretaria general.

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

Señoría, solo quiero decirle que las actuaciones se irán programando en función de las posibilidades de explotación de la red, de la evolución de los servicios y las posibilidades técnicas de ejecución. Pero es importante reseñar que la colaboración con el Gobierno vasco es fructífera y constante. Mantenemos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 24

un diálogo continuo y la programación se tiene que adaptar, precisamente, a las necesidades del servicio y garantizar que se mantiene la calidad.

En relación con la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, la Y vasca a la que hacía referencia, quiero decirle que se han ejecutado más de 5000 millones de euros a fecha 30 de septiembre. Y el 85 % de todos los tramos de plataforma están ya finalizados. En el ramal vizcaíno hablamos de quince finalizados y cuatro en ejecución, de los diecinueve tramos de plataforma. Y en el ramal guipuzcoano —cuya construcción acometió el Gobierno del País Vasco con financiación estatal a cuenta del cupo— hay dieciséis finalizados y uno en ejecución, de los diecisiete tramos en los que se divide la plataforma.

En cuanto a la superestructura, se está desarrollando el proyecto de montaje de vía del ramal guipuzcoano y en octubre se adjudicó el contrato para la construcción de la base de montaje en Martutene, por 19,7 millones. Y ya está adjudicado el contrato para la redacción de los proyectos de la base de montaje para los ramales alavés y vizcaíno. En septiembre se ha adjudicado el tendido de la catenaria en toda la Y vasca por más de 86 millones de euros para poder iniciar pronto las primeras obras de electrificación. También se avanza en el despliegue del tercer carril en el tramo Astigarraga-Irún para adaptarlo a circulaciones de ancho ibérico y ancho estándar hasta la frontera. Aquí, como sabe, hace diez días se ha podido recuperar la doble vía entre Lezo e Irún y continúan los trabajos del nuevo edificio de viajeros en la estación de Irún. También, se han firmado los correspondientes convenios con el Gobierno vasco para construir la nueva estación de Astigarraga y el nudo ferroviario de Arcaute para la integración en Vitoria-Gasteiz.

Y, también, ADIF Alta Velocidad ha adjudicado la construcción del primer tramo de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, eje que conecta la Y ferroviaria vasca al resto de la red de alta velocidad.

Muchas gracias.

### — AVANCES QUE HA HECHO EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EN LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN EXTREMADURA.

**AUTOR: RAMOS ESTEBAN, CÉSAR JOAQUÍN (GS)**

**(Número de expediente 181/001465).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 9 del orden del día, sobre los avances que ha hecho el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en los últimos años en la red de carreteras del Estado en Extremadura, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

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

Gracias, secretaria general, por venir a contestarnos y a escuchar nuestras reivindicaciones, nuestras quejas y nuestras propuestas.

En el año 2018 hubo una moción de censura que consiguió llevar al PSOE al Gobierno de España. Siete años antes había estado el Partido Popular en el Gobierno. Y cuando llegamos al Gobierno de España lo que nos encontramos en materia de infraestructuras viarias en Extremadura era, literalmente, un erial. No es, simplemente, que no hubieran aplicado y ejecutado obra nueva, que no hubieran invertido en nuestra tierra, no, no, es que no habían hecho ni los proyectos. A partir de ese momento, el Gobierno socialista se tuvo que poner a aprobar proyectos, a licitarlos y a ejecutarlos.

La situación ha cambiado radicalmente. Lo hemos visto con el puente de Cabezuela del Valle, en el Valle del Jerte, que durante muchos años era una demanda histórica y que no se llevaba a cabo, y el año que viene las obras seguramente estén finalizadas y la gente pueda garantizarse una movilidad mucho más razonable de la que hay hoy.

Pero no es solo eso, están la variante de Malpartida de Cáceres, la variante de Zafra y la autovía Cáceres-Badajoz —que mucho se habla de esa autovía—. Sobre todo, lo que me resulta más curioso es que siempre el Partido Popular reivindica la obra y nos achaca a los socialistas que no vayamos más rápido. Por eso es importante que contemos un poco la historia de la autovía Cáceres-Badajoz. Era una autovía cuya declaración de impacto ambiental el Partido Popular iba a dejar caducar, algo a lo que estamos acostumbrados, pues lo hizo también con la DIA de la línea de alta velocidad en Castilla-La Mancha, y que lo estamos sufriendo todavía. Además, lo que quería el Partido Popular era que esa autovía la pagáramos todos los extremeños, con dinero de los extremeños. En el año 2018 llega al Gobierno de España el Partido Socialista, y decide que esa autovía es de justicia que la pague el Gobierno de España. Hoy en día, el primer tramo está en marcha, está en obras, y seguramente el año que viene

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 25

haya finalizado. También, conocemos que el segundo tramo, más cercano a Badajoz, se licitará próximamente y que el resto de los tramos avanzan.

Entiendo cuando los extremeños se quejan, además con razón, de que no avancemos más rápido en estas infraestructuras, sobre todo en infraestructuras como la autovía Cáceres-Badajoz. Es lógico que la gente se queje, pero también es razonable que pongamos el foco en ver qué han hecho unos y qué han hecho otros, porque eso lo que nos demuestra es qué puede hacer el Partido Popular cuando llega al Gobierno.

A mí me resulta llamativo cuando el consejero de la Junta de Extremadura, del Partido Popular, reclama permanentemente al Gobierno socialista que avancen y que se den más prisa en las obras que son competencias del Gobierno de España, pero de la única autovía que es competencia suya y a la que solo le falta un pequeño tramo de unos 20 kilómetros, entre Moraleja y Monfortinho, no son capaces ni de aprobar el proyecto, ni de sacar la licitación, ni de terminarlo para que el norte de la provincia de Cáceres tenga las mismas condiciones que el resto de Extremadura. Esa es la competencia del Partido Popular que no es capaz de ejecutar.

Por eso, me siento relativamente satisfecho con lo que ha hecho el Gobierno de España, pero evidentemente no me voy a resignar a que no sigamos avanzando. Por eso, pido al ministerio que se siga avanzando en todas las obras que están pendientes. Se ha hecho mucho en la humanización de la Avenida Ricardo Carapeto, en Badajoz, en el enlace norte de Mérida, y, próximamente también, aportando una gran cantidad de dinero para la Avenida Martín Palomino, en Plasencia.

Para nosotros, la autovía Cáceres-Badajoz es una gran prioridad. Los socialistas apostamos por ella. El Partido Popular nos abandonó, y por eso pedimos al Gobierno de España que siga con la obra, para que continuemos defendiendo algo que ha hecho este Gobierno y que nunca había hecho ningún Gobierno por nuestra tierra, por Extremadura.

Ahora llegan las elecciones extremeñas, el 21 de diciembre, y el Partido Popular pedirá que les voten los ciudadanos. Yo solo pido que se fijen en lo que han hecho unos y lo que han hecho otros. El Partido Popular lo que ha hecho por nuestra tierra es cero, simplemente convocar unas elecciones por su incapacidad de gobernar.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señorías, desde junio de 2018, la Dirección General de Carreteras ha destinado más de 327 millones de euros a diversas actuaciones en la Comunidad Autónoma de Extremadura, con el propósito de mejorar, modernizar y ampliar la red de carreteras del Estado. De este importe, cerca de 69 millones de euros se han destinado a la creación de nuevas infraestructuras; 219 millones de euros, a labores de conservación y mejora de las vías existentes; y 39 millones de euros, a proyectos financiados a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Durante este periodo, se ha puesto en servicio y se ha condicionado un tramo de la N-110 entre Tornavacas y Navaconcejo, que ha supuesto una inversión en obra de más de 20 millones de euros. Esta vía constituye el principal eje de comunicación del Valle del Jerte, y las actuaciones realizadas han supuesto una mejora sustancial en la seguridad vial y en la comodidad de la conducción.

A lo anterior hay que añadir otra serie de actuaciones de especial relevancia para Extremadura, que se han impulsado en los últimos años y que se encuentran actualmente en ejecución, y que suponen un volumen de inversión de 226 millones de euros. Entre estas, deseo destacar dos, que permitirán incorporar próximamente 22 kilómetros adicionales a la red de carreteras del Estado. Una es la autovía A-58, Cáceres-Badajoz, de la que se encuentra en construcción su primer tramo, con una inversión de 100 millones de euros. Con 13,6 kilómetros de longitud, parte de Cáceres, donde enlaza con la A-66, y finaliza en el río Ayuela. Su puesta en servicio representará un avance significativo en la transformación del itinerario entre Cáceres y Badajoz, al dotar a la región de una vía de gran capacidad que refuerza la cohesión territorial de Extremadura y mejora la conexión entre sus dos capitales. Además, constituirá una alternativa estratégica a la autovía A-5, favoreciendo el tráfico procedente de Portugal con destino al norte peninsular y el resto de Europa. La otra actuación de relevancia es la variante de Zafra, con un presupuesto cercano a 30 millones de euros y un avance de ejecución del 90%. Esta reducirá significativamente el tránsito de vehículos pesados por el núcleo urbano, mejorando la seguridad vial y la calidad ambiental.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 26

Además, se encuentran en ejecución varias actuaciones financiadas por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, entre las que destacan la variante de Malpartida de Cáceres, el nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle y el acondicionamiento al acceso sur de Badajoz.

De forma paralela, se están redactando treinta y nueve nuevos proyectos, cuatro de nueva infraestructura y treinta y cinco de conservación, así como dos estudios informativos, con una inversión total estimada en los proyectos de 459 millones de euros y de 1500 millones de euros en los estudios. Entre los más relevantes, cabe mencionar el tramo Bótoa-Badajoz, de la autovía A-58, con proyecto de trazado aprobado el pasado mes de septiembre; el tramo Torrefresneda-Santa Amalia, de la autovía A-43, con declaración de impacto ambiental favorable y actualmente en fase de redacción del proyecto de trazado; el estudio informativo para la autovía A-81, en el tramo Badajoz-Zafra, que obtuvo declaración de impacto ambiental favorable el pasado 11 de noviembre, hace apenas unos días; y el estudio informativo para el acondicionamiento de la N-430 entre Santa Amalia, Badajoz, y Ciudad Real.

Todas estas actuaciones reflejan el firme compromiso del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con el desarrollo, la vertebración territorial y la mejora de la movilidad en Extremadura.

Muchas gracias.

### — AVANCES EN MATERIA DE CARRETERAS QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE HA IMPULSADO EN LA PROVINCIA DE BURGOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS.

**AUTOR: MORALES ÁLVAREZ, ÁLVARO (GS)**

**PEÑA CAMARERO, ESTHER (GS)**

**(Número de expediente 181/001469).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto número 10 del orden del día, sobre los avances en materia de carreteras que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha impulsado en la provincia de Burgos en los últimos años, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Morales Álvarez.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, secretaria general.

Queremos poner también el foco en la provincia de Burgos y en cómo en estos últimos años las políticas de infraestructuras del Gobierno de España han supuesto un cambio de rumbo muy claro respecto a la etapa anterior. Y lo digo con total claridad: Burgos es hoy un territorio mejor conectado, con más inversiones, con más obras en marcha y con una estrategia de movilidad moderna, que contrasta profundamente con los años de gobierno del señor Rajoy. Conviene recordarlo: durante la etapa del PP, Burgos sufrió una parálisis evidente en sus grandes corredores. La A-11 avanzaba con cuentagotas, la A-12 apenas registraba progresos, la A-73 quedó prácticamente en el cajón. Se sucedían los anuncios, pero no los hechos y, sobre todo, los burgaleses convivían con una amenaza muy real de que la concesión de la AP-1 pudiera ser prorrogada, a pesar de más de cuatro décadas pagando peaje. Esa era la perspectiva del anterior Gobierno: mantener lo que era injusto, prolongar lo que debía haberse revertido y relegar las demandas del territorio.

Frente a ese modelo, el actual Gobierno tomó decisiones valientes y necesarias. La más emblemática, la liberación del peaje de la AP-1, devolviendo la autopista a la ciudadanía, sin prórrogas, sin excusas y con un compromiso claro con la movilidad y el interés público; una medida que, además de su impacto económico y social, ha mejorado la seguridad vial y ha redistribuido flujos de tráfico que llevaban años saturando la N-1. Pero no solo eso. En estos años, se han reactivado y acelerado proyectos que llevaban demasiado tiempo estancados: la A-11, pieza esencial para la estructura de los corredores del Duero, avanza en sus tramos burgaleses después de años de inacción; la A-12, eje del Camino de Santiago y enlace con La Rioja y Navarra, tiene ya en marcha actuaciones que habían estado detenidas, y la A-73, que dinamiza la conexión con el norte y abre oportunidades logísticas e industriales, ha recuperado un ritmo que jamás debió perder.

Quiero destacar también algo fundamental y a veces olvidado: la apuesta por la conservación y el mantenimiento de la red de carreteras del Estado en la provincia de Burgos. No hablamos solo de grandes autovías, hablamos de firmes renovados, refuerzos estructurales, mejoras de túneles y viaductos, modernización y señalización, implantación de medidas de seguridad vial y actuaciones permanentes que garantizan que la red funcione, sea segura y esté preparada para las necesidades del transporte actual. Durante los años del PP, la inversión en mantenimiento llegó a niveles mínimos, deteriorando tramos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 27

esenciales. Hoy, gracias a una planificación sólida y a una inversión sostenida, la red estatal en Burgos muestra un Estado notablemente mejor que hace una década.

Por ello, señora secretaria general, me gustaría trasladarle la siguiente cuestión: ¿podría detallar cuáles son los principales avances que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha impulsado en estos años en la provincia de Burgos tanto en los grandes proyectos de autovías, A-11, A-12, A-73 y las actuaciones en la A-1, como en la conservación y mantenimiento de la red de carreteras, y cuál ha sido el impacto derivado de la decisión del Gobierno de no prorrogar y liberar definitivamente la AP-1? Es importante que esta Cámara y la ciudadanía conozcan el contraste entre dos modelos: uno que paralizaba y otro que impulsa; uno que recortaba y otro que invierte; uno que miraba hacia otro lado y otro que cumple con Burgos y con su futuro.

Muchas gracias.

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

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

Señorías, desde el mes de junio de 2018 hasta la fecha, la Dirección General de Carreteras del Ministerio ha invertido más de 591 millones de euros en la provincia de Burgos, destinados a actuaciones en la red de carreteras del Estado. De esta cifra, 127 millones de euros se han destinado a la creación de nuevas infraestructuras, 461 millones de euros a trabajos de conservación y mejora de las carreteras existentes, y 3 millones de euros a proyectos financiados a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Durante este periodo se han puesto en servicio dos actuaciones de nueva infraestructura que suman 18 kilómetros de la red de carreteras del Estado y que han supuesto una inversión en obra de cerca de 68 millones de euros. Me refiero al nuevo tramo de la A-73 entre Pedrosa de Valdelucio y Báscones de Valdivia y al acondicionamiento de la N-1 entre Rubena y Fresno de Rodilla. Asimismo, es importante señalar que, en la actualidad, se están ejecutando obras relevantes, por un importe global de 304 millones de euros, que permitirán desarrollar, aproximadamente, 36 kilómetros adicionales de carreteras estatales.

Estas actuaciones contribuirán de manera significativa a mejorar la conectividad, incrementar la seguridad vial y reforzar la cohesión territorial de la provincia de Burgos. Entre las principales infraestructuras en ejecución, destacan el tramo de la A-11 entre Langa de Duero y Aranda de Duero, cuyas obras se iniciaron en mayo de este año, de 2025, que constituye una de las actuaciones de mayor envergadura y coste de la Dirección General de Carreteras en los últimos tiempos; el tramo de la A-73 entre Quintanaortuño y Montorio, y la conexión de la variante de Aranda con la N-122 en el entorno de Castrillo de la Vega.

Paralelamente, se encuentran en redacción dieciséis proyectos nuevos, ocho de nueva infraestructura y ocho de conservación, con una inversión total estimada de 601 millones de euros, entre los que cabe destacar la ampliación de la capacidad de la AP-1 con un tercer carril por calzada, entre el enlace de Zuñeda y el semienlace de Ameyugo; el nuevo tramo de la A-12 entre Ibeas de Juarros y Burgos, con un importe estimado de 126 millones de euros, sometido a información pública en julio de este mismo año, o la mejora de los enlaces de Monasterio de Rodilla y Zuñeda, cuyo proyecto de trazado fue aprobado definitivamente el 16 de junio de 2025.

Actualmente, se encuentra en fase de licitación la redacción del proyecto de construcción del nuevo tramo de la autovía A-11 entre Castrillo de la Vega y el límite provincial de Valladolid, con una inversión total estimada de 116 millones de euros. Asimismo, la semana pasada se adjudicó la actualización del proyecto de construcción del nuevo tramo de la A-12 entre Villamayor del Río y Villafranca Montes de Oca, con una inversión estimada de 160 millones de euros.

Todas estas actuaciones en marcha constituyen una muestra inequívoca del firme compromiso del ministerio con el desarrollo y la vertebración territorial de la provincia de Burgos. Este esfuerzo queda reflejado en los siguientes indicadores de gestión, correspondientes al periodo 2018-2025: la provincia de Burgos ocupa la cuarta posición en el *ranking* nacional de licitaciones de la Dirección General de Carreteras, con un valor total de 533 millones de euros distribuidos en 334 contratos; la séptima posición en volumen de inversión, con un valor acumulado de 591 millones de euros; la octava posición en la ratio de kilómetros de la red de carreteras del Estado por cada 1000 habitantes, con un valor de 2,73 kilómetros por 1000 habitantes, y la quinta posición en inversión por habitante, con un valor de 1694 euros por habitante.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 28

### — OBJETIVOS Y PRIORIDADES QUE SE HAN ESTABLECIDO CON LA TERCERA ADENDA AL CONVENIO DE CARRETERAS DE CANARIAS CON EL ESTADO.

**AUTOR: CORUJO BERRIEL, MARÍA DOLORES (GS)**

**SANTANA AGUILERA, ADA (GS)**

**RODRÍGUEZ SUÁREZ, ESTHER (GS)**

**DIOUF DIOH, LUC ANDRE (GS)**

**ÁLVAREZ GONZÁLEZ, ALICIA (GS)**

**QUINTERO HERNÁNDEZ, JONAY (GS)**

**(Número de expediente 181/001464).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos, en este caso, con el punto número 8 del orden del día, sobre objetivos y prioridades que se han establecido con la tercera adenda al convenio de carreteras de Canarias con el Estado, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora Corujo Berriel.

La señora **CORUJO BERRIEL**: Muchas gracias, presidenta.

Bienvenida, secretaria general.

Hoy preguntamos sobre la tercera adenda del convenio de carreteras en Canarias porque, como bien sabe, es importante entender el significado que tiene para Canarias el recorrido que hemos vivido históricamente con la firma del convenio de carreteras, de dónde partimos y hacia dónde vamos.

El convenio 2006-2017 de carreteras, como bien recuerda, fue denunciado por el Gobierno de Canarias en el año 2014 ante el Tribunal Supremo por los reiterados incumplimientos por parte del Gobierno de España, presidido en aquel momento, con una mayoría absoluta aplastante, por Mariano Rajoy. Desgraciadamente, para la sociedad canaria no es ninguna novedad que, cuando gobierna el Partido Popular, las islas se ven inmersas en litigios judiciales contra el Estado para reivindicar lo que legítimamente les corresponde, ante el desprecio, el incumplimiento y los recortes que afectan a nuestras infraestructuras, también a los servicios públicos y, por tanto, a nuestro propio desarrollo.

La firma del convenio suscrito en diciembre del año 2018, del que contamos hoy con esta nueva adenda, dotado con 1200 millones de euros repartidos en ocho años, no implicó en absoluto la renuncia al litigio que mantenía el Gobierno de Canarias ante el Supremo sobre los recortes del anterior convenio y que permitía reconocer a favor del Gobierno de Canarias una deuda de 945 millones.

Después de diez años, señorías, este conflicto entre Canarias y el Estado llegó a su fin, dando cumplimiento a las demandas realizadas por Canarias. Esto se consiguió gracias al Gobierno liderado por Pedro Sánchez y también al que fuera presidente del Gobierno de Canarias, Ángel Víctor Torres. Ese conflicto tuvo su fin el 22 de septiembre del año 2022. Contamos ya con un nuevo convenio, firmado en el 2018, que data hasta 2027 y cuenta con tres adendas: la primera, que se modificó el 18 de diciembre del 2019; la segunda adenda del 29 de diciembre del 2022, y ahora contamos con una tercera adenda recientemente firmada.

Por eso, secretaria general, me gustaría preguntarle: ¿qué objetivos y prioridades se han establecido en esta tercera adenda al convenio de carreteras de Canarias con el Estado? ¿Garantiza la finalización de las obras pendientes de ejecución? ¿Se reajustan las anualidades? ¿Se prorroga el convenio? Porque hemos podido escuchar que se incluyen dos nuevas actuaciones, tanto la del túnel de Mogán como la adecuación de los túneles de Adolfo Cañas y Piedra Santa, en la isla de Gran Canaria. A nosotros nos sorprende mucho que no se incluya una nueva intervención sobre el soterramiento de la LZ-5 en la isla de Lanzarote, porque así lo habían comunicado el Gobierno de Canarias y, también, el Cabildo de Lanzarote, aunque ya podremos comprobar qué es lo que ha podido pasar.

Es fundamental para nosotros y para nosotras en Canarias seguir avanzando en infraestructuras que mejoren la conectividad entre las islas. Con esta adenda, insisto, me gustaría conocer cuáles son los compromisos del Gobierno de Canarias, si existe la prórroga o no, y si podemos todavía presentar nuevos proyectos en la dotación de infraestructuras y mejoras, porque, evidentemente, lo que sí queda claro es el compromiso del Gobierno de España con Canarias. En estos últimos años se ha incrementado un 63,9% la financiación en nuestra tierra si hacemos una comparativa con el Gobierno del Partido Popular.

Gracias, secretaria general.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 29

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

Señoría, como sabe, la Administración General del Estado viene financiando desde el año 1994 el desarrollo de las principales actuaciones viarias que son competencia del Gobierno autonómico, y esta colaboración se articula a través de los convenios suscritos entre ambas partes. El 30 de noviembre de 1994 se firmó el primer convenio de colaboración en materia de carreteras entre la Administración del Estado y la comunidad autónoma, que fue actualizado en el año 1997. Posteriormente, se firmó un nuevo convenio, el 31 de enero de 2006, que fue modificado con una primera adenda, en el año 2009, y con una segunda, en diciembre de 2017, que prorrogó su vigencia hasta el 28 de febrero de 2019. La inversión contemplada en el convenio de 2006 ascendía a 2437 millones de euros, de los que se han abonado al Gobierno de Canarias 2287 millones. En la actualidad, las actuaciones en ejecución son las contempladas en el convenio suscrito el 22 de diciembre de 2018, actualmente en vigor. El vigente convenio ha sido modificado en tres ocasiones: con una primera adenda, que ya he mencionado, suscrita en diciembre de 2019, con el objetivo de reajustar las anualidades vigentes; con una segunda adenda, suscrita en diciembre de 2022, que incrementó cerca de un 23% el importe del convenio, desde los 1200 millones de euros iniciales; y, con una tercera adenda, que fue firmada el pasado 25 de septiembre, previa autorización del Consejo de Ministros.

Las modificaciones que introduce la tercera adenda son principalmente: reajustar las anualidades del convenio; prorrogar su vigencia por un plazo máximo de cinco años, hasta el año 2030; actualizar y modificar el anexo 1 de las actuaciones objeto de financiación a través del convenio, incorporándose dos nuevas actuaciones, que le confirmo que son el túnel de Mogán, ubicado en el kilómetro 44 de la carretera GC-500, en la isla de Gran Canaria, y las actuaciones para la adecuación a la directiva europea de los túneles Adolfo Cañas y Piedra Santa, de la carretera GC-1, también en la isla de Gran Canaria. Adicionalmente, mediante esta adenda se introducen mejoras en la gestión del convenio, dado que se faculta a la comisión bilateral a acordar los reajustes de anualidades, siempre que no supongan una alteración, al alza o a la baja, del importe global de los compromisos económicos ni tampoco del plazo de vigencia. De este modo, con esta adenda el Gobierno se compromete a seguir financiando la construcción de carreteras en la Comunidad Autónoma de Canarias, con una aportación plurianual, garantizando la finalización de las obras pendientes de ejecución e introduciendo, además, mecanismos para mejorar su gestión. En total, durante la vigencia del convenio de 2018, el ministerio aportará un importe máximo de casi 1500 millones de euros para financiar las obras y la expropiación de terrenos necesaria para su ejecución, de los cuales ya se han abonado algo más de 594 millones de euros.

Por último, cabe recordar que la colaboración del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de infraestructuras viarias no se circunscribe sólo al Gobierno de Canarias, puesto que existen también líneas de colaboración abiertas a través de la Dirección General de Carreteras con cabildos y ayuntamientos de las islas. Así, la inversión total del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en infraestructuras viarias de Canarias desde 2012 asciende a casi 1900 millones de euros, de los cuales se han invertido 1422 millones de euros desde junio de 2018. Ello muestra el compromiso del Gobierno con Canarias y su importante contribución a la mejora de la movilidad viaria en las islas.

Muchas gracias.

### — MOTIVO POR EL QUE EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE HA DESCARTADO LA ALTERNATIVA FERROVIARIA LOGROÑO-MIRANDA APROBADA POR EL PARLAMENTO DE LA RIOJA EN EL AÑO 2021.

**AUTOR: MERINO MARTÍNEZ, JAVIER (GP)**

**GAMARRA RUIZ-CLAVIJO, CONCEPCIÓN (GP)**

**(Número de expediente 181/001443).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto del orden del día inicial número 6, sobre el motivo por el que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha descartado la alternativa ferroviaria Logroño-Miranda aprobada por el Parlamento de La Rioja en el año 2021. La pregunta es del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Merino Martínez.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 30

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Gracias, presidenta.

Buenas tardes, secretaria general del Ministerio de Transportes.

El 4 de junio del 2021 se selló un convenio histórico en la sede del Parlamento de La Rioja. **(Muestra un documento)**. Lo tengo aquí y luego se lo remitiré para que se lo lleve usted. Como decía el título, era un acuerdo por un trazado sostenible que vertebrase La Rioja en el tramo Logroño-Miranda de Ebro, por Pancorbo, dentro del corredor de alta velocidad cantábrico-mediterráneo. Es decir, un acuerdo para la construcción de un nuevo trazado de alta velocidad entre Logroño y Miranda, por Pancorbo. Este acuerdo fue rubricado por todas las fuerzas políticas de la comunidad autónoma —Partido Popular, Partido Socialista, Ciudadanos, Izquierda Unida y Podemos—, junto a los agentes sociales y económicos de la región —Federación de Empresarios de La Rioja, UGT y Comisiones Obreras—. Fue un acuerdo histórico. Se denominó un acuerdo de región. Y, además, por cierto, para que usted lo sepa, fue impulsado por la presidenta en ese momento de la comunidad autónoma, la socialista Concha Andreu. Pero hace menos de un mes —imagino que usted ya lo sabrá—, el 29 de octubre, el Ministerio de Transportes, su ministerio, a través de un correo electrónico al Gobierno de La Rioja, anunció al consejero que la alternativa elegida en el estudio de viabilidad de Logroño-Miranda era otra diferente a la acordada en el acuerdo histórico de las fuerzas políticas de la región que le comentaba. **(Muestra un documento)**.

A través de un correo electrónico, el ministerio se ha despachado con el Gobierno de La Rioja. Ni siquiera una llamada por teléfono ni una reunión. A través de un *e-mail*, de veintidós páginas, ha rechazado la alternativa elegida por todas las fuerzas políticas de La Rioja. ¿Con sus socios catalanes y vascos también se envían correos electrónicos para desechar las demandas que les hacen? Creo que le he escuchado esta tarde que tienen un diálogo continuo con el Partido Nacionalista Vasco. ¿Qué pasa, que en La Rioja somos menos, secretaria general?, ¿somos ciudadanos de segunda para ustedes, que con un *e-mail* nos mandan a paseo? Es que es muy grave lo que están haciendo ustedes. De hecho, ya se ha sabido que ni siquiera ustedes analizaron el proyecto presentado por el Parlamento de La Rioja.

Por eso hoy le pregunto: ¿cuáles fueron los motivos para que el Ministerio de Transportes haya descartado la alternativa ferroviaria Logroño-Miranda de Ebro, aprobada por el Parlamento de La Rioja en el año 2021?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: 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 es el competente en lo relativo a la planificación de la red ferroviaria de interés general y hemos venido trabajando en los últimos años en un estudio de viabilidad del tramo entre Logroño y Miranda de Ebro, que ha tenido en cuenta las reclamaciones de La Rioja. El pasado 29 de octubre, el secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible comunicó al consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación que el estudio de viabilidad de dicho tramo ha obtenido un resultado favorable para varias alternativas contempladas en él, siendo el objetivo poder licitar el estudio informativo en el año 2026.

Muchas gracias.

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

El señor **MERINO MARTÍNEZ**: Gracias.

¡Vaya, la misma contestación que han dado en los periódicos! Pero yo le pregunto aquí y ahora: ¿esas alternativas van a conectar de forma eficaz con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria? ¿Va a ser una conexión eficaz? Porque, como sabrá, no solo es que La Rioja sea la única comunidad autónoma que no tiene servicio de alta velocidad de España, sino que no hay ni proyectado ni en construcción ningún tramo de alta velocidad. Hoy, en la presentación de su ministro, del señor Puente, de la AV350, verá que estamos otra vez aislados si coge el mapa presentado por el propio ministro. No es que no seamos AV, es que somos VL90 —velocidad lenta: 90 por hora— en la comunidad autónoma gracias a ustedes.

La comunidad autónoma se ha quedado aislada completamente. Se han eliminado las frecuencias en fin de semana. ¿Se han pedido más frecuencias por Rioja Baja para Madrid? Si te he oído, no me acuerdo. El tramo Castejón-Logroño se encuentra aún en vía única y convencional. Se comprometió hace un año el ministro con el presidente de la comunidad autónoma a traer trenes de la serie 107. ¿Usted los ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 31

visto? Yo no. Ningún riojano los ha visto. Se comprometió a cambiar el conocido ya como «tren chispita» por los trenes de la serie 490. ¿Usted los ha visto? Allí tampoco. Somos la única comunidad autónoma sin alta velocidad. Somos la comunidad autónoma con menos inversión por habitante y metro cuadrado del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Es vergonzoso.

Los siete años de Pedro Sánchez han sido siete años de retrasos para la Comunidad Autónoma de La Rioja. Por no hablar de la A-12, sin acabar; la Ronda Sur, con dos años de retraso; la N-232, que no se va a duplicar como el resto de la A-68; la obligación de servicio público del aeropuerto, que tampoco la van a hacer... Nos tratan como si fuéramos de segunda. Desde luego que esto no lo vamos a olvidar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, permítame decirle que el compromiso del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible con el ferrocarril en La Rioja es total, como expondré a continuación. Fruto de ello y del espíritu de colaboración con las comunidades autónomas, antes de la licitación del estudio de viabilidad del tramo entre Logroño y Miranda de Ebro, se compartió el pliego con el Gobierno de La Rioja, con la expresa mención que se hizo a cómo se iba a estudiar la solución por Pancorbo y que no se pusieran objeciones. Tras la realización del estudio de viabilidad, los resultados son positivos, ya que se ha obtenido un resultado favorable para varias alternativas contempladas en dicho estudio, cuestión que no siempre sucede, y su desarrollo conllevará una inversión de entre 225 y 400 millones de euros, en función de la alternativa elegida. Esta actuación supondrá un beneficio para los ciudadanos y ciudadanas de La Rioja, ya que conllevará un ahorro de tiempo para los viajeros de más de 21 minutos, incrementando la velocidad comercial en un 46 %, además de la fiabilidad y las prestaciones del servicio existente.

El siguiente paso es llevarlo al Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible para poder licitar el estudio informativo en 2026, estudio que precisamente lo que hará será analizar con más detalle las alternativas favorables del estudio de viabilidad. Para eso lo hacemos. Además, en todas las soluciones se dispondrá de un cambiador de ancho en Miranda de Ebro para poder conectar los trenes del corredor Logroño-Miranda a la alta velocidad Burgos-Vitoria. Para el tráfico de mercancías, cumpliendo así los requisitos que exige la Red Transeuropea de Transporte, se dispondrá de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes de 740 metros para el apartado de estos trenes cuando sea necesario. Como saben sus señorías, el tramo entre Logroño y Miranda de Ebro forma parte del corredor cantábrico-mediterráneo, en el que se trabaja con el objetivo de cumplir los plazos que marca la Unión Europea para la red global transeuropea.

Además de los estudios a los que me acabo de referir, también me gustaría resaltar las actuaciones que estamos llevando a cabo para mejorar las conexiones existentes entre Miranda de Ebro y Logroño. ADIF adjudicó el pasado verano la electrificación de la línea convencional Miranda de Ebro-Logroño por más de 21 millones de euros y ha licitado recientemente por 5,7 millones de euros la redacción del proyecto de renovación de vía de dicho tramo para aumentar su capacidad y operatividad para circulaciones tanto de viajeros como de mercancías.

Por su parte, Renfe puso el pasado mes de abril catorce nuevos servicios ferroviarios entre Madrid, Miranda y Logroño para mejorar la conectividad de la región con más plazas, nuevos horarios y conexiones con varias ciudades de Castilla y León: Burgos, Miranda de Ebro, Valladolid o Segovia. Así, la oferta total de servicios semanales es de veintiséis frente a los doce que había antes de abril.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 32

— **MANTENIMIENTO DE LOS PLANES DE DESMANTELAMIENTO DE RENFE MERCANCÍAS, Y POR TANTO DEL CIERRE DEL TALLER DE MATERIAL REMOLCADO DE MIRANDA DE EBRO EL DÍA 30/06/2026.**

**AUTOR: IBÁÑEZ HERNANDO, ÁNGEL (GP)**

**PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**

**MONEO DÍEZ, MARÍA SANDRA (GP)**

**(Número de expediente 181/001476).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con el punto decimotercero del orden del día: Mantenimiento de los planes de desmantelamiento de Renfe Mercancías y, por tanto, del cierre del taller de material remolcado de Miranda de Ebro el día 30/06/2026, del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Ibáñez Hernando.

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

Señora secretaria general, le voy a dar tres datos. El primero de ellos: Renfe Mercancías ha perdido más de un 36 % de volumen transportado solamente en 2025, un desplome histórico. Segundo: desde el año 2023 el sector público y privado del transporte ferroviario de mercancías está cayendo sin freno, justo lo contrario de lo que exige Europa y justo lo contrario de a lo que se había comprometido Óscar Puente. Tercero: han planteado acuerdos para desconvocar huelgas entre los trabajadores y después están incumpliendo dichos acuerdos.

En Miranda de Ebro los trabajadores nos dicen que no tienen información oficial, y esta pregunta que usted va a responder va a suponer el primer pronunciamiento público, porque ningún grupo de los que da sustento al Gobierno pregunta ni explica nada, solamente el Partido Popular. Los trabajadores temen que Óscar Puente siga la misma pauta que ya hizo con el AVE en Sanabria, lo que quería hacer con las paradas de autobuses en nuestros pueblos. Primero, el Partido Popular denunciaba la amenaza; segundo, el ministerio lo negaba; después, el PSOE decía que era un bulo, y finalmente, se ejecutaba el recorte con premeditación, con alevosía e incluso tomando medidas para que hacerlo después fuera irreversible.

Por eso le pregunto, ¿mantiene el ministerio los planes para Renfe Mercancías y, por tanto, el cierre del taller de remolcado de Miranda de Ebro el 30 de junio de 2026? ¿Van a cerrar el taller de Miranda? ¿Sí o no? Queremos una respuesta clara, sin rodeos y sin cortinas de humo.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, me gustaría ser clara al responder a esta pregunta. Renfe no mantiene ningún plan de desmantelamiento de Renfe Mercancías ni, por tanto, el cierre del taller de material remolcado de Miranda de Ebro.

Muchas gracias.

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

El señor **IBÁÑEZ HERNANDO**: De su exigua contestación extraigo varias conclusiones: sí van a cerrar el taller de Miranda de Ebro, sí están desmantelando Renfe Mercancías y sí están incumpliendo con los compromisos firmados con los trabajadores. Hay cosas que no se dicen, como lo que usted está haciendo hoy aquí, y pesan más que las cosas que después sí se dicen. Lo que ocurre en Miranda no es un hecho aislado, es la consecuencia directa de la política del ministro Oscar Puente, el ministro del caos, el ministro de la mentira, que está dejando morir Renfe Mercancías, igual que ha dejado morir el AVE en nuestra comunidad autónoma.

Hoy nos va a quedar claro que no garantizan absolutamente nada: ni la carga de trabajo, ni los empleos directos, ni los empleos indirectos. No nos ha desmentido que el trabajo se esté desplazando a otros territorios y no responde por qué ocultan esa fecha de cierre del 30 de junio de 2026. Lo grave es que hacen esto después de haber firmado un acuerdo con los trabajadores para desconvocar una huelga en la que prometían que no habría ni cierres ni pérdida de empleo. Eso tiene un nombre: engañar a los trabajadores. Se lo repito indignado, como están indignados nuestros paisanos y hemos tenido posibilidad de comprobarlo en los últimos días.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 33

En Miranda están destruyendo empleo estable, conocimiento técnico y tejido ferroviario, y mientras ahora a lo mejor nos venden humo con un centro digital que ya existía o un taller de motor que no compensa la pérdida real de actividad, los sindicatos nos transmiten que perciben que todo son cortinas de humo, que no dicen nada de cada uno de los puestos de trabajo. ¿Sabe qué? Que nosotros les creemos y creemos que tienen razón.

Lo que está pasando, señora secretaria general, es muy claro: Puente está ejecutando un desmantelamiento progresivo de Renfe Mercancías, tratando de dejar a la empresa sin actividad, sin trabajadores y sin capacidad para competir. Hoy usted tiene la posibilidad de desmentir el cierre del taller de Miranda y veremos si lo hace. Por tanto, creemos que Puente —que es el verdadero jefe de los socialistas de Castilla y León— va a cerrar el taller de Miranda de Ebro, lo que supondría otra agresión más del Gobierno socialista a Castilla y León.

En el Partido Popular vamos a seguir defendiendo a Miranda, a sus trabajadores y a nuestro territorio, y lo vamos a hacer con todas las iniciativas parlamentarias que sean necesarias recordando que, por ejemplo, mientras ustedes acuerdan incumplir la ley de movilidad sostenible en determinadas materias el Partido Popular va a seguir defendiendo el ferrocarril y la vertebración y cohesión de todo el territorio. En Miranda, Burgos y Castilla y León la gente está harta del desprecio y el abandono y de las mentiras del ministro Puente, así que dígame al ministro que no se lo vamos a consentir.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para finalizar el debate, tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, como le decía en mi anterior intervención, Renfe no mantiene ningún plan de desmantelamiento de la sociedad Renfe Mercancías ni el cierre del taller de material remolcado de Miranda de Ebro. Muy al contrario, la compañía está llevando a cabo una profunda transformación industrial en sus instalaciones de Miranda de Ebro orientada a garantizar el empleo, modernizar los medios productivos y adaptar la actividad a las nuevas necesidades del parque ferroviario.

Como conocerá su señoría, en 2022 Renfe anunció la previsión de trasladar progresivamente la actividad de los talleres de la base de motor con el objetivo de optimizar el uso de las instalaciones, reducir consumos y costes de conservación y modernizar los procesos de mantenimiento. Con ello, Renfe busca ampliar el número de trenes que se pueden mantener en la base, adaptándose a las necesidades de nuevos trenes autopropulsados que entrarán en funcionamiento en los próximos años y que se mantendrán en Miranda de Ebro.

Según nos traslada Renfe, esta reorganización no implica pérdida de empleo ni cierre de instalaciones, sino una reconfiguración estratégica que refuerza el papel de Miranda como nodo industrial ferroviario. Además, la base de mantenimiento de material remolcado está siendo adecuada, como sabe, para albergar el Centro de Competencias Digitales, una iniciativa que sitúa a Miranda de Ebro en el centro de la transformación tecnológica del sector ferroviario.

Renfe ha iniciado ya la formación del personal para adaptarse a esta nueva realidad, asegurando la continuidad de la carga de trabajo y la empleabilidad de todos sus trabajadores. De esta forma, en los últimos cuatro años Renfe ha invertido más de 3,75 millones de euros en sus talleres de Miranda de Ebro, y dentro del Plan Integral de Talleres y Mantenimiento 2025-2030 se prevé una inversión adicional de 5,27 millones de euros destinada principalmente a la adecuación de la base de motor. Este plan, dotado con más de 1000 millones de euros a nivel nacional, refuerza el compromiso del Ministerio y de Renfe con la modernización del sistema ferroviario y con el mantenimiento de la actividad industrial de territorios como Miranda de Ebro.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 34

- **RAZÓN POR LA QUE NO ENTREGA LA DOCUMENTACIÓN SOLICITADA POR LOS MIEMBROS DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, TALES COMO EL INFORME PARA LA SUPRESIÓN DE FRECUENCIAS AVE EN SANABRIA, EL ACUERDO ENTRE ESPAÑA Y LA UNIÓN EUROPEA PARA TENER SIETE AÑOS MÁS DE PEAJES EN LA AP-6, AP-51 O AP-61, O EL PRIMER AVANCE DEL ESTUDIO DE ACTUACIONES EN ESTAS AUTOPISTAS TRAS LA FINALIZACIÓN DE LA CONCESIÓN, VULNERANDO ASÍ LOS DERECHOS FUNDAMENTALES CONSTITUCIONALES DE LOS CITADOS PARLAMENTARIOS.**  
**AUTOR: RAMAJO PRADA, ÓSCAR (GP)**  
**PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**  
**VELASCO MORILLO, ELVIRA (GP)**  
**(Número de expediente 181/001477).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 14 del orden del día: Razón por la que no entrega la documentación solicitada por los miembros del Grupo Parlamentario Popular, tales como el informe para la supresión de frecuencias AVE en Sanabria, el acuerdo entre España y la Unión Europea para tener siete años más de peajes de la AP-6, AP-51 o AP-61 o el primer avance del estudio de actuaciones en estas autopistas tras la finalización de la concesión, vulnerando así los derechos fundamentales constitucionales de los citados parlamentarios del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene, en primer lugar, la palabra el señor Palencia Rubio.

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

Señora secretaria general, su tono plano no significa que esté dando respuesta.

Hablaban antes de Ryanair, del aeropuerto de Valladolid y del aeropuerto de Asturias en Oviedo —de verdad, qué nivel tiene este ministerio—, cuando el aeropuerto está en Castrillón; pero bueno, pues nada, que siga el aeropuerto en Oviedo, y que acusen a Fernández Mañueco de no hacer nada cuando ese aeropuerto es asturiano, con un Gobierno del Partido Socialista, que no hace nada... Dejen de tapar su incapacidad de gestión, porque su incapacidad, subiendo los impuestos en las tasas aeroportuarias entre un 30 y un 60 % y no impulsando un plan de bonificación de aeropuertos regionales va a matar todos los aeropuertos regionales de toda España, no solo donde gobierna el PP, sino también donde gobierna el PSOE, porque esas medidas no entienden de política en los territorios.

Y hablaba ahora de Miranda. Ahora a los cierres los llaman, Óscar Puente y usted, reconfiguración. Nuevo titular, diccionario de Óscar Puente, reconfiguración: cómo evitar decir un cierre para defender a Óscar Puente. De verdad que usted tiene un papelón de los de Óscar.

Y dice: venga, es que lo he contestado. No, no, usted no ha dicho si el empleo directo e indirecto —le dejo mi tiempo de esta pregunta para contestar— se mantiene en Miranda o se lo llevan a otro lado; de eso no ha dicho nada. ¿Dónde se va ese empleo? ¿Se quedan o no se quedan los trabajadores directos o indirectos en Miranda de Ebro?

Mire, señora secretaria general, lo que hoy denunciemos en el Partido Popular es de extrema gravedad. Son decenas de solicitudes de documentación que el Ministerio de Transportes, el del caos y la mentira, acumula sin entregar a parlamentarios del Grupo Popular.

¿Conoce usted este documento? (**Muestra un ejemplar de la Constitución Española**). ¿Usted es funcionaria por carné político o por capacidad y mérito? Esta es la Constitución española, y ustedes están violando, están atentando contra el derecho fundamental de los parlamentarios del Partido Popular que reconocen la Constitución española en sus artículos 23, 66 y 56 —supongo que la estudió usted para estar hoy aquí— y el Reglamento del Congreso —que puedo entender que no lo entienda— en su artículo 7.2.

Como hoy nuestra pregunta ponía tres ejemplos, usted ha dado la orden inmediata a su equipo de aparentar y corregir esta situación. Solo estas tres, no el resto, las tres que pusimos de ejemplo, para hoy poder contestar. Esto lo único que demuestra es su intencionalidad, la suya y la del ministro Óscar Puente, en sus actos para no atender la obligación constitucional y reglamentaria de facilitar la documentación en poco más de un mes a un parlamentario. Llevan cuatro meses sin entregar el informe sobre la supresión de las frecuencias a los sanabreses, un nuevo ataque al mundo rural como en A Gudiña. ¿Y dice que la declaración es un documento reservado? Enseñe el documento. Pero ¿quién ha declarado reservado ese documento? Llevan seis meses, dos amparos a la presidenta del Congreso y no entregan ni la documentación ni las comunicaciones del compromiso del Gobierno de Rodríguez Zapatero para prorrogar siete años las autopistas del peaje.

Contésteme. (**Aplausos**).

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 35

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

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

Señoría, permítame decirle que en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible somos plenamente conscientes de la importancia de la labor de control al Gobierno que ejercen los diputados y diputadas del Congreso. Entendemos que esta función es esencial en un sistema democrático y que debe desarrollarse con transparencia y con el máximo respeto institucional. Por ello, desde aquí mis sinceras disculpas en los casos en los que no se ha podido entregar la documentación en plazo. Trabajamos con la máxima diligencia posible todas las solicitudes de información, datos y documentación que formulan. Sin embargo, en muchos casos su preparación requiere un gran trabajo administrativo y técnico, un esfuerzo considerable teniendo en cuenta el elevado volumen de solicitudes. En el Ministerio, en lo que llevamos de legislatura, hemos recibido unas 10 300 iniciativas escritas y están respondidas unas 9600, un 93 %. Con respecto a los expedientes concretos de petición de información y documentación a los que ha hecho referencia, se ha tratado de contestar, de acuerdo con la información disponible, con el máximo rigor que es posible y cumplidos los requisitos legales y técnicos necesarios para su entrega. En todo caso, reitero el compromiso del Ministerio con la transparencia, la colaboración institucional y el respeto a la función de control parlamentario.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra el señor Ramajo Prada.

El señor **RAMAJO PRADA**: Lo entendemos, pero no ha respondido nada a ninguna de las tres cuestiones ni a la falta de documentación que se ha solicitado, y es importante para la labor parlamentaria. No creo que esto sea un secreto de Estado o que no tengan tiempo o un momento para poder contestar cuando en realidad una pregunta es importante.

Sobre la supresión de las paradas de AVE en Sanabria, nos ha negado la documentación diciendo que es información confidencial reservada, pero esto de información confidencial reservada no puede prevalecer sobre el derecho de los diputados en su labor parlamentaria. Aunque algunos datos sean sensibles, el Gobierno siempre está obligado a facilitar y buscar el momento para contestar y dar el expediente, dando la motivación y los criterios para la decisión tomada por la supresión de las paradas. Tenemos derecho a conocer el expediente que lo motiva porque sabemos que no fue una decisión técnica, sino una decisión política tomada por Óscar Puente y el presidente de Renfe a petición del alcalde socialista de Vigo. Y también ha perjudicado a los vecinos de A Gudiña y a los sanabreses. ¿De verdad existe ese expediente, o no existe, y por eso no nos lo ha facilitado?

Desde el 9 de julio, los zamoranos y los sanabreses llevamos ya seis movilizaciones multitudinarias, la última este sábado en el propio corazón de Vigo. Cuénteles al ministro que se prepare, porque muy pronto, como han anunciado las plataformas, será visitado por los zamoranos para que pueda ver que no vamos a parar hasta recuperar las paradas suprimidas, para recuperar lo nuestro y la igualdad de oportunidades y nuestro derecho a vivir donde queremos. Porque Puente es un mentiroso y tomó la decisión de la supresión bajo la destructiva excusa de unir solo los puntos más rápidos y las grandes ciudades, sabiendo que la ley marca que deben protegerse, por política estatal, las zonas de baja densidad de población por rentabilidad social. Y ahora Puente esconde el expediente —usted también— para que no sepamos la verdad, quizá porque lo que dice ese expediente que no nos facilitan es que la línea debe ser de obligación de servicio público, y Renfe, que es una empresa pública, no puede abandonar a los territorios rurales como Sanabria.

Sabemos que a Puente no le gusta rectificar y tampoco cumplir la ley, pero este grupo de diputados va a conseguir esa documentación exigiéndola en diferentes estancias. Lo mismo que vamos a controlar que el ministro cumpla con la ley, cumpla con lo aprobado gracias al Partido Popular en la ley de movilidad, como es recuperar los compromisos de puntualidad de Renfe y las indemnizaciones por retraso.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 36

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

Señoría, con respecto a los expedientes concretos de petición de información y en lo que respecta a los servicios en la actuación de Sanabria Alta Velocidad y a la reorganización del servicio ferroviario entre Madrid y Galicia, quisiera indicarle que tanto el ministerio como Renfe han cumplido con sus obligaciones de transparencia y control parlamentario. Se han respondido por escrito cerca de cincuenta preguntas parlamentarias y se ha remitido contestación por escrito a la solicitud del informe de supresión de frecuencias AVE en Sanabria.

Como se indica en la citada contestación y como sabe, las actuaciones en el corredor Madrid-Castilla y León-Galicia corresponden a servicios comerciales en un mercado liberalizado, no son obligaciones de servicio público y, por lo tanto, atienden a criterios de eficiencia, calidad de servicio y demanda real. Asimismo, al operar Renfe en este mercado, la información utilizada para la toma de decisiones tiene carácter reservado, ya que su difusión podría perjudicar la posición de Renfe frente a otros operadores. **(El señor Ramajo Prada: Eso no es así).**

En relación con otras cuestiones planteadas de solicitud de información relativa a las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61, de octubre de 2025, se ha remitido la documentación relativa al contrato de concesión de Castellana y sus modificaciones, que incluye el Real Decreto 525/2012. En dicho real decreto se incorporan las medidas acordadas por el Gobierno de España y la Comisión Europea en marzo de 2011 para dar cumplimiento a la sentencia de abril de 2010 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Por último, y con respecto a la solicitud del primer avance del estudio informativo relativo a las actuaciones a desarrollar en las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61, que también mencionaban en su pregunta por escrito, se les ha contestado por escrito que dicha documentación corresponde a la fase A del estudio, siendo un documento de trabajo no aprobado y no definitivo, por lo que no es factible su publicación. **(Rumores)**. Una vez que finalice la redacción del estudio informativo, que culminará con la redacción de la fase B, y se apruebe provisionalmente se podrá facilitar la documentación parcialmente o en su totalidad.

Muchas gracias.

— **IMPLICACIONES QUE TIENE PARA LA FUTURA FECHA DE FINALIZACIÓN DEL PEAJE DE LAS AUTOPISTAS AP-6, AP-51 Y AP-61 EL ACUERDO, AL QUE SE ESTÁ IMPIDIENDO ACCEDER A ESTE PARLAMENTARIO, ALCANZADO POR EL GOBIERNO PRESIDIDO POR JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO CON LA COMISIÓN EUROPEA, REFLEJADO EN LA COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN DE FECHA 30/03/2011 EN RESPUESTA AL *NON-PAPER* REMITIDO POR ESPAÑA EL DÍA 23/12/2010, EN LA QUE SE AFIRMA TEXTUALMENTE QUE «LA NUEVA LICITACIÓN (...) SE HARÁ POR UN PERIODO DE 7 AÑOS».**

**AUTOR: PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**

**RODRÍGUEZ CALLEJA, PATRICIA (GP)**

**(Número de expediente 181/001478).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 15 del orden del día: Implicaciones que tiene para la futura fecha de finalización del peaje de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 el acuerdo al que se está impidiendo acceder a este parlamentario alcanzado por el Gobierno presidido por José Luis Rodríguez Zapatero con la Comisión Europea, reflejado en la comunicación de la Comisión de fecha 30 de marzo del 2011, en respuesta al *non-paper* remitido por España el día 23 de diciembre de 2010 en la que se afirma textualmente que la nueva licitación se hará por un periodo de siete años. Del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Señora secretaria general, no es digna del cargo que ostenta. Respeto a la Constitución, respeto a los parlamentarios del Grupo Popular, respeto a un derecho fundamental que establece la Constitución española. **(Rumores)**. Usted lo que nos ha traído hoy son excusas de visita de colegio en el Ministerio, no el Parlamento, no el Congreso de los Diputados, donde se rigen por normas mucho más importantes que sus palabras, que lo único que hacen es mentir y engañar. **(Aplausos.—Rumores)**.

Existe un convenio entre Zapatero y la Unión Europea por mucho que Oscar Puentes lo tenga secuestrado, por mucho que no le deje de decir la verdad, por mucho que usted anteponga su carné

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 37

socialista a su capacidad y mérito como funcionaria. Pese a que el PSOE niegue —y que nuevamente hagan el ridículo en Ávila y en Castilla y León, como hacen siempre que abren la boca— para ser buenos pupilos del ministro de la mentira, del ministro Oscar Puente. ¿Qué significa este documento? **(Muestra un documento)**. Este es el documento que Europa les mandó a ustedes y que no quieren ustedes enseñar. Y la pregunta es clara: ¿Habrán peaje en la AP-6, AP-51, AP-61 entre 2029 y 2036? ¿Sí o no? Si no contesta sí o no, usted está ocultando y secuestrando la democracia en este país. **(Rumores)**. Para que no pueda decir que no tiene el documento, le voy a hacer entrega del documento europeo, porque está visto que usted o el ministro o lo tienen escondido o se piensan que los parlamentarios somos una visita de colegio. **(Se dirige a la Mesa y entrega un documento a la secretaria general.—Aplausos.—Un señor diputado: Estoy por aplaudir).**

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

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

Señoría, como saben, la concesión vigente fue realizada en el año 1999 por el Gobierno del Partido Popular y adjudicada mediante el Real Decreto 1724/1999, con una duración de la concesión de entre un mínimo de treinta y dos años y un máximo de treinta y siete, plazo por el que finalizaría la concesión el 19 de noviembre de 2036. Este plazo debería fijarse transcurridos veinte años desde el inicio **(el señor Palencia Rubio: No le he preguntado eso)** para tomar en consideración la evolución real del tráfico.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, respetemos el turno.  
Tiene la palabra la secretaria general.  
Muchas gracias. **(Rumores)**. No hay diálogo, por favor.  
Gracias.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Que vaya a la cuestión.

La señora **PRESIDENTA**: Por favor, no tiene la palabra.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Es que me está contestando lo de la comisión pasada.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: ¿Es que piensa que somos unos críos?

La señora **PRESIDENTA**: No tiene la palabra. Vamos a continuar la comisión.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Es que está faltando a la cuestión. **(Un señor senador del Grupo Parlamentario Socialista: Relájate)**.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Palencia, le llamo al orden por primera vez. Gracias.  
Continúa la secretaria general.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Pero que se atenga a la cuestión, que usted es la presidenta. Le pido amparo, señora presidenta, para que vaya a la cuestión.

La señora **PRESIDENTA**: Le acabo de indicar que no tiene la palabra, señor Palencia. Estamos acostumbrados a que no respete el turno.

Por favor, respetemos todos a la secretaria general.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Yo pido, presidenta, que se atenga a la cuestión.

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la comisión.  
Muchas gracias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Como sabe, antes de que llegara esa fecha, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea emitió en abril de 2010 una sentencia que dice que se vulneraron las directivas comunitarias sobre contratación pública al no haberse publicado en el pliego de cláusulas administrativas particulares del concurso la totalidad de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 38

obras a ejecutar por el concesionario. Las medidas del acuerdo de ejecución de sentencia se plasmaron en el Real Decreto 525/2012. Una primera medida fue el establecimiento de una reducción del periodo concesional de Castellana de Autopistas de siete años. Con base en los condicionantes de este Real Decreto y con la obligatoriedad del Real Decreto 525/2012 de reducir en siete años el periodo concesional, se determinó la finalización del plazo de la concesión. Esto se recogió mediante un acuerdo del Consejo de Ministros que estableció la finalización del plazo de la concesión el 19 de noviembre de 2029. Por tanto, y como ya le indiqué en esta comisión el pasado 28 de octubre, la concesión vigente de las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 finalizará el 19 de noviembre de 2029, cumpliendo con lo establecido en el real decreto de adjudicación de la concesión, aprobado en el año 1999, y el real decreto de modificación de la concesión, aprobado en 2012. También el Real Decreto 525/2012 establece la obligación de licitación de la concesión de explotación de las citadas autopistas por el periodo de siete años, que se redujo en la concesión de Castellana de Autopistas a contar a partir de la finalización del periodo concesional. Dado el tiempo que resta hasta la finalización de la concesión, no se ha adoptado por el momento ninguna decisión sobre el futuro modelo de gestión de la AP-6, AP-51 y AP-61 una vez que finalice la misma en el año 2029.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene el turno el señor Palencia Rubio.

El señor **PALENCIA RUBIO**: La verdad, hubiera preferido que me hubiera dado la previsión meteorológica del día de hoy. Hubiera sido más útil que repetir usted otra vez la pregunta. Es una vergüenza. Ustedes son una mafia. (**Rumores**). Han secuestrado la democracia, y si creen que me voy a cansar de pedir la documentación van ustedes listos.

¿Sabe usted leer? Porque está visto que de Constitución no tiene ni idea. (**Vuelve a mostrar la Constitución española**). Ya sabemos cómo entró usted en el ministerio. ¿Sabe usted leer? Porque la pregunta le pide no todo lo que usted nos ha dicho, que es como *El libro gordo de Petete*, la verdad, lo que usted ha dicho. (**Un senador del Grupo Parlamentario Socialista: Un poquito más de educación**). Solo le he pedido esto. (**Muestra el documento que entregó en su intervención anterior**). Que interprete esta contestación a un documento que envió el Gobierno de Zapatero el 23 de diciembre de 2010. Aquí dice: «La nueva licitación que tendrá lugar se hará por periodo de siete años», y la pregunta que le he hecho es muy clara: ¿Habrá peaje en la AP-6, AP-51 y AP-61 entre 2029 y 2031? Usted no ha contestado nada. De verdad. ¿Pero cómo me mira así? ¿Usted cree que hoy va a ir a casa y es digna del sueldo y del cargo que ostenta? ¿De verdad? (**El señor Ramos Esteban: ¡Qué nivel, Maribel!**). ¿Me va a contestar? Señor Ramos, ya que la presidenta no le llama al orden, porque yo no le he faltado ni le he interrumpido a usted. (**El señor Ramos Esteban: Nos ha llamado mafia**). Pues, hombre, si ustedes se dan por aludidos, es que el PSOE es una mafia.

La señora **PRESIDENTA**: Disculpe, señor Palencia.

He dicho que esto es una sesión de preguntas y respuestas, no se da lugar a la conversación. Continúe, señor Palencia.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Le recordaba que en la anterior comisión —y usted me respondió entonces— que, respecto a la plataforma de la travesía de la A-6 por San Rafael, el ministerio ya informó al Defensor del Pueblo lo de la nueva licitación. No lo dice Europa, se lo dicen también ustedes al Defensor del Pueblo. ¿Por qué merece más respeto cualquier otro organismo que un diputado en esta Cámara? ¿No merecen respeto los abulenses, los segovianos, los madrileños, los castellanoleoneses, los gallegos, los asturianos? Todos aquellos que usan estas autopistas se merecen su contestación, se merecen que responda a la pregunta que le han hecho. Lo que usted hoy ha hecho es una falta de respeto a la democracia y a este grupo parlamentario que simplemente le ha preguntado qué vinculaciones tiene este documento (**muestra un documento**) que firmó y que acordó Zapatero con la Unión Europea. Lo demás, vuelvo a decirle, son palabrerías. Si tengo que volver a preguntarlo por tercera vez, lo haré; y si tengo que ir a otras instancias, lo haré. Pero se acabará sabiendo, se lo dije. Hoy ya sabemos qué respondió Europa. (**Vuelve a mostrar el documento**). Ustedes se definen así solos, con los silencios y con las palabras, sobre todo con los silencios. Se lo dije la última vez, hay silencios que dicen más de ustedes que todas las palabras que puedan decir. (**Aplausos**).

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra la secretaria general.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 39

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

Señoría, permítame proporcionarle una información que pone de relieve la gestión de las autopistas de peaje por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en los últimos años y evidencia la política del Gobierno en esta materia. De manera generalizada, se ha procedido a la liberación de peajes de las autopistas que finalizan sus contratos concesionales, de modo que, por primera vez, no se han prorrogado los peajes mediante nuevas concesiones al vencer el periodo concesional. Un ejemplo de ello es la AP-1 que se ha puesto antes de manifiesto. Así, desde junio de 2018, cuatro de cada diez kilómetros de autopistas del Estado han pasado a ser gratuitas. **(El señor Palencia Rubio: Le he preguntado por Ávila, por la AP-6, la AP-51 y AP-61).** Y se ha impulsado la aplicación de bonificaciones...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Palencia, por favor, mantenga el respeto a la intervención, que, en este caso, tiene la palabra la señora secretaria general. **(El señor Palencia Rubio: Pero si es que el respeto es contestar. Es que no le he preguntado por eso).** No, no hay debate. No hay debate, por favor. **(El señor Palencia Rubio: ¡Pero, de verdad...?).**

Muchas gracias, señor Palencia.

Tiene la palabra la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE** (Báguena Rodríguez): Se ha impulsado la aplicación de bonificaciones a vehículos ligeros y pesados en determinados tramos de autopista. Adicionalmente, en lo relativo a las autopistas que gestiona Seittsa, se ha procedido a la rebaja de tarifas en un 30% y el establecimiento de la gratuidad en periodo nocturno.

Muchas gracias.

### — EXPLICACIÓN ACERCA DE LOS NUEVOS ACUERDOS RELATIVOS A LA CONEXIÓN FERROVIARIA MADRID-LISBOA, QUE CONTRADICEN TODO LO DEFENDIDO HASTA AHORA POR EL GOBIERNO, Y QUE DAN LA RAZÓN A LO DENUNCIADO POR LA SOCIEDAD EXTREMEÑA.

**AUTOR: TENIENTE SÁNCHEZ, CRISTINA (GP)**

**FLORIANO CORRALES, CARLOS JAVIER (GP)**

**MACÍAS GATA, ALFONSO CARLOS (GP)**

**CAVACASILLAS RODRÍGUEZ, ANTONIO (GP)**

**PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**

**(Número de expediente 181/001479).**

La señora **PRESIDENTA**: Seguimos con el orden del día. En este caso, con la pregunta número dieciséis. Explicación acerca de los nuevos acuerdos relativos a la conexión ferroviaria Madrid-Lisboa, que contradicen todo lo defendido hasta ahora por el Gobierno, y que dan la razón a lo denunciado por la sociedad extremeña, del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la señora Teniente Sánchez.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Buenas tardes.

Señora secretaria general, antes de que comience su respuesta, le voy a pedir algo como extremeña. Le voy a pedir que se salga del guion y que deje de leer lo que trae escrito, a ver si apelando al sentimiento de injusticia y de agravio del pueblo extremeño conseguimos algo. Entienda la indignación del pueblo extremeño con la alta velocidad. Entiéndalo, entienda lo que el pueblo extremeño lleva reivindicando durante décadas: una cadena de promesas fallidas, de incumplimientos y de retrasos en la conexión Madrid-Lisboa por alta velocidad que se demora de 2030 a 2034. Piense en la frustración que se siente cuando durante años se espera lo que nunca llega.

Llevamos casi cuatro años ya desde la inauguración bulo del AVE a Extremadura. ¿Lo recuerda usted? Fue un auténtico ridículo. Después de esa propaganda, que se cayó en pedazos, casi cuatro años después seguimos con tramos sin trazado, con tramos sin electrificación, con estaciones sin licitar, con los mismos retrasos e incidencias, pero con un agravante: ya sin compromiso de puntualidad ni indemnizaciones por retraso; algo que tendrán que recuperar gracias a una enmienda del Grupo Popular, salvo que quieran declararse también en rebeldía y no cumplir con la ley de movilidad, que espero que también pueda aclararlo hoy aquí.

En el marco de las Red Transeuropea de Transporte se fija como fecha de entrada en servicio de la línea de alta velocidad Madrid-Lisboa el año 2030 y ustedes han llegado a un acuerdo —ya lo avisamos—

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 40

de que la fecha se demora hasta 2034. Queremos saber cómo justifican estos nuevos acuerdos y lo que supone para regiones como Extremadura o Castilla-La Mancha. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, el Gobierno de España, en coordinación con el Gobierno de Portugal, mantiene un firme compromiso con el impulso de la conexión ferroviaria Madrid-Lisboa incluida en los corredores prioritarios de la red básica transeuropea. Este compromiso fue reafirmado en la XXXV Cumbre Luso-Española celebrada en octubre de 2024, en la que se acordó impulsar las conexiones transfronterizas, en particular en el corredor atlántico, para cumplir con los reglamentos comunitarios y retomar los trabajos del Grupo de Coordinación sobre Conexiones Ferroviarias España-Portugal. Además, como fruto del compromiso adquirido en la cumbre, hemos trabajado conjuntamente y en octubre de este año se ha adoptado formalmente la decisión de ejecución de la Comisión Europea para el desarrollo de la conexión ferroviaria de alta velocidad entre Lisboa y Madrid.

Por tanto, no solo los plazos están coordinados y son los mismos que manejábamos ambos Estados, sino que es la propia Comisión la que con este documento reconoce y pone en valor el trabajo y el compromiso de ambos países. Y, lo que también es muy importante, con esta decisión la Comisión Europea pone la conexión ferroviaria entre Lisboa y Madrid como ejemplo y referente de colaboración transfronteriza con el objetivo de establecer una red europea de alta velocidad entre las principales capitales de los Estados miembros.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Teniente Sánchez.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Pues no, no lo hemos conseguido. Ni apelando a los sentimientos hemos conseguido que usted se salga del guion.

No es cierto lo que dice, en el documento de ejecución no se dice eso. Esconden un acuerdo que se ha producido —que se avisó— que es 2034. Yo le pido, por favor, que al menos me conteste con claridad, con un sí o un no, a una serie de preguntas que le tengo que hacer. Afirman que el tramo español estará terminado en 2030. ¿Será alta velocidad o será la línea convencional electrificada? Esto es clave. ¿Estará terminado el tramo Oropesa-Toledo? ¿Será alta velocidad? ¿Estará operativa la conexión internacional Elvas-Badajoz? ¿Tendrá circunvalación ferroviaria Cáceres? ¿Estarán terminadas las estaciones integradas en línea en Cáceres y en Plasencia? ¿Sí o no? Entenderá nuestras dudas, porque llevan casi ocho años en el Gobierno y aún no han adoptado decisiones clave, como el trazado por Castilla-La Mancha.

El ministro anunció en la comparecencia de hace unos días que pronto se aprobará el trazado de Toledo. ¿Me puede explicar qué significa «pronto»? Ha anunciado que dentro de poco circularán trenes a Extremadura a 300 kilómetros por hora. ¿Puede explicar qué significa «dentro de poco»? ¿Qué trenes? ¿Cuánto tiempo nos ahorraremos de Madrid a Badajoz? ¿Qué trenes serán?, ¿no serán los trenes de segunda mano que suelen mandar a Extremadura recauchutados porque no sirven en otras regiones? Esa es la realidad de Extremadura, esa ha sido la realidad durante estos últimos años. Ahí están las incidencias y las averías. El ministro ha dicho que el AVE a Extremadura va imparable. Lo que avanza imparable es la velocidad de sus bulos frente a la lentitud de las obras. Tenían que estar con otro ritmo de ejecución para llegar a 2030.

Los extremeños estamos cansados ya, señora secretaria general, cansados de excusas, cansados de retrasos, cansados de mentiras. El AVE Madrid-Lisboa en 2034 no puede ser. Es una traición a Extremadura, es un ataque a nuestra dignidad. Un fracaso, su fracaso. La conexión Madrid-Lisboa tiene que estar en 2030. Ni en 2034 ni cuando se pueda, en 2030. Ha sido nuestra presidenta María Guardiola la que les ha dicho «basta ya», Extremadura no puede esperar eternamente. No pedimos privilegios, pedimos igualdad **(el señor Ramos Esteban: ¡El tiempo ha terminado!)**, pedimos respeto también, señor Ramos. **(El señor Ramos Esteban: ¡El tiempo ha terminado!)**. Pedimos respeto porque yo he respetado su turno y usted no ha dicho nada más que mentiras en esta comisión. **(El señor Ramos Esteban: ¡El tiempo!)**. Yo he respetado su turno. **(El señor Ramos Esteban: ¡Su tiempo ha terminado!)**.

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, por favor.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 41

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Usted ha dicho que la autovía autonómica de Moraleja-Monfortinho, que no se ha hecho... **(el señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben)**.

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, por favor.  
Tiene que ir terminando, señora Teniente.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: Hombre, es que está interrumpiendo continuamente. Ya está bien, ya está bien... **(Rumores)**.

La señora **PRESIDENTA**: Silencio, por favor.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: ... porque no ha dicho nada más que mentiras...

La señora **PRESIDENTA**: Continúe, señora Teniente. **(El señor Ramos Esteban: ¿Cómo que continúe? ¡El tiempo ha terminado!)**.

La señora **TENIENTE SÁNCHEZ**: ... una detrás de otra.  
Y pedimos que los plazos se cumplan, señora secretaria general. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Para concluir el debate, tiene la palabra la secretaria general.

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

Señoría, la citada decisión de ejecución de la Comisión Europea indica claramente los objetivos para 2030 y para 2034, y establece una serie de hitos con los que estamos trabajando ambos países. Permítame hacer un breve repaso de los avances en la conexión de alta velocidad ferroviaria Madrid-Castilla-La Mancha-Extremadura y los que se están dando para cumplir estos objetivos.

Desde 2018 hay más de 1420 millones de euros invertidos en la red ferroviaria para Extremadura, y la inversión total prevista supera los 3400 millones de euros. El tramo Badajoz-Frontera portuguesa ya está construido y tiene concluida la implantación de los sistemas de señalización y telecomunicaciones, que se encuentran en pruebas y en coordinación con Portugal para el nuevo trazado Évora-Elvas. Por otro lado, desde el año 2022 está operativo el primer hito entre Plasencia y Badajoz, con 150 kilómetros de nueva línea y una inversión total de 1700 millones de euros para la alta velocidad. No se trata solo de infraestructuras, también mejor servicio con trenes nuevos, mayores servicios, fiabilidad, confort y mejores tiempos de viaje. Un año después, en diciembre de 2023, comenzó la circulación de trenes con tracción eléctrica entre Badajoz y Cáceres y después en todo el tramo nuevo hasta Plasencia. En marzo de 2025 se puso en servicio el baipás de Mérida, que permite la conexión directa entre Cáceres y Badajoz y aporta mayor flexibilidad y funcionalidad a la línea. Y se sigue avanzando con la instalación del sistema estándar europeo RTMS, que se encuentra en fase de pruebas. Entre Talayuela y Plasencia ya está finalizada la plataforma en la mitad del tramo y el resto está en ejecución. Y se sigue avanzando a través de ADIF-Alta velocidad en las siguientes fases de montaje de vía, electrificación e instalaciones de señalización y comunicaciones. Precisamente, el 6 de octubre, se adjudicó por 42 millones de euros la electrificación del tramo y el 31 de octubre de 2025 se adjudicaron, por 157,5 millones de euros, la señalización, las comunicaciones y la base para montaje de vía.

Por lo que respecta al tramo en Castilla-La Mancha, hubo que comenzar un nuevo estudio informativo, que se encuentra ahora mismo pendiente de su tramitación ambiental, porque la declaración de impacto ambiental del estudio anterior había caducado con el Gobierno anterior.

En cuanto a las indemnizaciones que señala por los retrasos en los trenes de alta velocidad de Renfe, el ministro ya ha dicho que la cuestión que se ha recogido en la Ley de Movilidad Sostenible vulnera la competencia al disponerse únicamente para el operador ferroviario Renfe y no para los operadores privados, y que ya se verá su posibilidad real de aplicación.

En definitiva, nuestro compromiso con la futura conexión internacional es firme, una conexión en alta velocidad con la que cumpliremos con los compromisos europeos y que supondrá unos tiempos de viaje realmente eficientes entre Madrid y la frontera y entre Madrid y Lisboa, así como las comunicaciones intermedias de estos territorios con Castilla-La Mancha y con Extremadura.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 42

— **RAZÓN POR LA QUE EL GOBIERNO SE NIEGA A REALIZAR UN ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA IMPLANTAR SERVICIOS DE CERCANÍAS EN ALMERÍA, CONCRETAMENTE ENTRE EL PONIENTE Y LA CAPITAL.**

**AUTOR: MARTÍNEZ LABELLA, ANA (GP)**

**SÁNCHEZ TORREGROSA, MARIBEL (GP)**

**HERNANDO FRAILE, RAFAEL ANTONIO (GP)**

**PALENCIA RUBIO, HÉCTOR (GP)**

**(Número de expediente 181/001480).**

La señora **PRESIDENTA**: Continuamos con la pregunta número 17, razón por la que el Gobierno se niega a realizar un estudio de viabilidad para implantar servicios de cercanías en Almería, concretamente entre el Poniente y la capital del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Martínez Labella.

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

Señora secretaria general, viendo cómo está transcurriendo la comisión, permítame decirle que tiene un talento natural para convertir cualquier respuesta en un somnífero parlamentario. **(Aplausos)**. Neutraliza la comisión con sus respuestas y viene a decir muchas frases, pero si analizas cada una de las palabras, no nos da respuesta absolutamente a ninguna de las cuestiones que planteamos. Aun así, voy a plantearle la mía, permítame que se la haga de manera concreta, porque es un tema que preocupa e indigna profundamente a los almerienses y que usted ha contribuido personalmente a alimentarlo.

Su ministerio se niega a elaborar un estudio de viabilidad para un posible servicio de cercanías entre Almería capital y el Poniente, alegando que no existe población suficiente ni demanda acreditada. Sin embargo, y usted lo sabe bien, precisamente la función de un estudio de viabilidad es determinar con rigor la población servida, la demanda potencial, los escenarios de crecimiento, la rentabilidad socioeconómica, etcétera. Parece que en el Ministerio de Transportes tienen una capacidad extraordinaria para conocer los resultados sin necesidad de hacer los estudios. Y hemos llegado a una conclusión en Almería, que o bien ustedes tienen dotes de adivinación o simplemente adolecen de una falta de rigor que se funde con un sectarismo brutal. Y es que resulta difícil no percibir en esa negativa una falta de voluntad y un sesgo político territorial que inevitablemente deriva en decisiones que afectan gravemente al desarrollo equilibrado de la provincia. La negativa no solo es llamativa, sino que además es relevante. Y me explico. Si el estudio les diera la razón, ¿por qué no hacerlo? Pero si pudiera demostrar lo contrario, ahí es donde quedan ustedes en evidencia, porque así se entiende mejor que prefieran no abordar el tema.

Por ello, le pregunto, ¿por qué se niega el Ministerio a realizar el estudio de viabilidad que permitiría saber con datos reales y no con supuestos si es viable el tren cercanías entre Almería y el Poniente? Y, además, contésteme, ¿qué justificación técnica puede sostener una decisión tomada precisamente sin la información técnica necesaria?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, como sabe, el 28 de octubre respondía en esta comisión a una pregunta muy similar a esta, formulada en ese caso por el Grupo Parlamentario SUMAR. Al estar hablando de planificación de infraestructuras con criterios y características objetivas, los argumentos no han cambiado en apenas 20 días.

Los cercanías representan un modelo de transporte masivo, óptimo para la movilidad recurrente de la ciudadanía en los grandes núcleos de población, y por esto están declarados como obligación de servicio público en España. Ahora bien, para que funcionen adecuadamente, se requieren unas condiciones de ocupación y de frecuencia elevadas, y claro está, una infraestructura ferroviaria disponible. En el caso del poniente almeriense, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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. Esto, por supuesto, sin perjuicio de que puedan implantarse otras medidas para el impulso del transporte público con modos más ajustados a las necesidades del territorio.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 43

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

La señora **MARTÍNEZ LABELLA**: Me ha dicho palabra por palabra lo mismo que dijo en la comisión pasada. **(El señor Ramajo Prada: Lo mismo que me ha hecho a mí)**. Es que es verdad. Tiene usted que decirnos algo. Es que cuando le digo que los almerienses se indignan con usted personalmente es porque dio esa respuesta. Es que, precisamente, si se pide un estudio de viabilidad, es para analizar las razones técnicas. Usted no puede decir que por población no se justifica, que las circunstancias no lo justifican o miles de historias más. Aborden el tema de manera real y eficiente. Los estudios de viabilidad sirven para eso. Porque es que, si no, parece, lo que le he dicho, que ustedes juegan a adivinos, a Rappel, o que simplemente quieren dejar a Almería fuera de la infraestructura por un sectarismo brutal. Es que no se corresponde.

Ya está, no quieren hacerlo; pues nada, tendremos que aceptarlo y pensar que siguen ustedes castigando a la provincia de Almería, que es una de las provincias peor comunicadas de toda la península. Nos sentimos como si viviésemos en una isla, viviendo en la península.

Si eso es así, muchísimas gracias por su respuesta, que no viene a decir nada.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

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

Señoría, como le decía, comparecí aquí hace dos semanas y difícilmente le voy a dar una respuesta diferente a la que di entonces. Como sabe, en la planificación nacional de los últimos años no ha estado contemplada una nueva conexión ferroviaria en el poniente almeriense ni tampoco en la Red Transeuropea de Transportes, cuyo reglamento se ha revisado recientemente. Ello no significa que se renuncie a ningún proyecto, se trata de ser eficientes en la organización y gestión de un servicio público que, por el volumen de población y características del territorio, pueden encajar mejor en el ámbito autonómico.

Ya indiqué entonces, hace tres semanas, que la propia Junta de Andalucía incluyó en el periodo 2007-2013, la previsión de un tranvía para el poniente andaluz en su plan de infraestructuras, el PISTA, aunque posteriormente no se siguió avanzando con el proyecto. Tampoco en este periodo la Junta de Andalucía ha contemplado, entre sus prioridades, mejorar la movilidad del poniente almeriense en su planificación para 2030 recogida en el vigente Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2030. Este plan sí incluye, sin embargo, otras actuaciones de ámbito metropolitano en Sevilla, Granada, Jaén, Córdoba, Málaga o Cádiz, pero no en Almería.

En cuanto a las inversiones de nueva infraestructura ferroviaria en Almería, merece la pena recordar que el ministerio está llevando a cabo actuaciones e inversiones de muchísimo calado y completamente históricas para mejorar las conexiones ferroviarias en Almería. Desde la línea de alta velocidad Murcia-Almería, con más de 3600 millones de euros previstos para la realización de esta conexión, hasta la conexión Almería-Granada que, a finales del año 2024, entró en servicio el cambiador de ancho de Granada, que, como sabe, permite conectar la línea de alta velocidad Madrid-Granada con la línea de ancho ibérico Moreda-Granada. Se adjudicó en octubre de 2024 el estudio informativo que incluye el cambio de ancho y el estudio de variantes de trazado que mejorarán notablemente los tiempos de viaje. En paralelo, también se adjudicó el contrato de servicios para la redacción de los proyectos de construcción y acondicionamiento del tramo Granada-Almería.

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 de la provincia.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 44

### — VALORACIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA DIFÍCIL SITUACIÓN QUE ATRAVIESA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN NUESTRO PAÍS.

**AUTOR: MEJÍAS SÁNCHEZ, CARINA (GVOX)**

**RUEDA PERELLÓ, PATRICIA (GVOX)**

**FLORES JUBERÍAS, CARLOS (GVOX)**

**(Número de expediente 181/001482).**

La señora **PRESIDENTA**: Pues terminamos la sesión con la última pregunta, la número 19, valoración del Gobierno acerca de la difícil situación que atraviesa el sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país, del Grupo Parlamentario VOX.

Tiene la palabra el señor Flores Juberías.

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

Vamos a cambiar de tema, a ver si cambiando de tema y cambiando —al menos yo también— de tono, conseguimos que la compareciente cambie también de tono y responda con un poquito más de detalle.

Siendo usted la secretaria general de Transporte Terrestre, no hará falta que le recuerde que el sector del transporte de mercancías por carretera aporta en España un valor añadido bruto de 20000 millones de euros, que supone el 5% de nuestro PIB, que da empleo a más de un millón de trabajadores, que mueve el 96% del transporte de mercancías en España y que canaliza casi las tres cuartas partes de nuestras exportaciones a la Unión Europea. Pero quizás sí sea necesario —y si no lo es para usted, lo será para el resto de mis compañeros— recordar algunos datos menos halagüeños sobre este sector. Por ejemplo, que de los 253000 conductores con licencia para conducir camiones, 114000 superan los 50 años, hallándonos, por lo tanto, ante un sector notablemente envejecido. El sector del transporte de mercancías por carretera ha dejado de ser atractivo para la población joven y se enfrenta a un déficit de 40000 camioneros. El problema del relevo generacional se ve en la distancia. Si en el año 2023 había en España 109000 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, solo en el pasado año cerraron 2300 de ellas y, más grave todavía, el 21% de las empresas dedicadas a la distribución de última milla han cesado su actividad. Las empresas de un solo vehículo siguen siendo más de la mitad del sector, hallándonos, por lo tanto, ante un serio problema de competitividad que igualmente tocará encarar. Además, el sector del transporte de mercancías por carretera es uno de los sectores con mayor índice de accidentes laborales mortales, el 45% de ellos sufridos por trabajadores mayores de 55 años. Existe una gravísima falta de seguridad en las áreas de descanso disponibles para los camioneros: el 17% de los transportistas declara haber sufrido algún robo, y estos han provocado pérdidas que se cuantifican en 8200 millones de euros. Y, por supuesto, como todos sabemos —camioneros y usuarios de vehículos—, nuestras carreteras se encuentran en un estado lamentable.

Así las cosas, ¿cuál es la valoración del Gobierno acerca de la situación que atraviesa el sector del transporte de mercancías por carretera en nuestro país?

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

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

Señoría, en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible somos conscientes de la importancia estratégica del transporte de mercancías por carretera y de los retos específicos que afronta. El ministerio mantiene, como una de las principales líneas de acción, un compromiso firme a abordar junto a los agentes implicados los retos del transporte por carretera, tanto estructurales como coyunturales, para fortalecer al sector. Así, en los últimos años, el Ministerio de Transportes ha venido realizando un trabajo continuo con los representantes del sector, abordando sus principales preocupaciones y dando respuesta a reivindicaciones históricas de los transportistas, que han mejorado significativamente la calidad del trabajo de los conductores y la sostenibilidad de la actividad de empresas y autónomos.

Muchas gracias.

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

El señor **FLORES JUBERÍAS**: ¿Tenemos traducción simultánea, no es así? ¿Del 'politiqués' al castellano tenemos traducción simultánea? Porque es el idioma que ha utilizado usted. Todo está bien,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 45

nos estamos esforzando, las dinámicas son positivas... y, como decimos en Valencia, de forment, ni un gran: de trigo, ni un gramo.

Lo que les preocupa a los trabajadores del sector no son las dinámicas de blablablá... Lo que les preocupa son las condiciones de las pólizas de seguros. Lo que les preocupa es la necesidad de establecer una revisión fiscal y que se otorguen ayudas para modernizar la flota de camiones. Lo que les preocupa es que se vayan a imponer peajes en las carreteras españolas, después de que los 21 500 millones de euros que el Estado recauda de los impuestos asociados a los combustibles debieran bastar para tener nuestras carreteras en un mejor estado. Lo que les preocupa es que no se apliquen criterios objetivos en la elección de sus representantes en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, el organismo que representa los intereses del sector ante la Administración pública, dado que el 90% del sector del transporte de mercancías por carretera está compuesto por autónomos y pymes, pero este consejo está copado por las grandes empresas. Lo que les preocupa es que no se redefinan y no se adapten los tiempos de trabajo para hacer viable la operatividad del sector para poder llevar a cabo su actividad, que no se implante una moratoria en el control de la jornada de trabajo. Lo que les preocupa es que no haya una formación profesional que no se limite a la simple obtención del carné de vehículos pesados. Lo que les importa es que se implanten las euroviñetas. Solo en el año 2023 los impuestos por el consumo de gasóleo generaron más del 60% de la recaudación por combustibles. Con estos ingresos, el mantenimiento de las carreteras debiera estar ya cubierto. Por lo tanto, la implantación de nuevos peajes o de euroviñetas constituiría una doble carga fiscal absolutamente injustificada. Y, sobre todo —y termino—, lo que les preocupa a los camioneros es la fiscalidad del gasoil. Equiparar la fiscalidad del gasoil y de la gasolina implicaría una subida del 24% en el precio del primero. España ya cumple con la directiva europea que fija el impuesto mínimo al gasóleo, por lo tanto, no existe ninguna obligación de igualar su fiscalidad con la gasolina, y hacerlo sería letal para el sector.

Lo que a estos trabajadores les preocupa es que, a pesar de lo que usted haya dicho, siguen sin ser recibidos por el ministerio. Nosotros, que estamos en la oposición, nos hemos reunido con ellos y los hemos escuchado; no sé a lo que esperan ustedes, ¿tal vez a estar en la oposición?

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria general.

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

Señoría, fruto del trabajo continuo que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible lleva a cabo y de la interlocución con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, hemos abordado las principales preocupaciones del sector, tratando de mejorar las condiciones de los transportistas.

En los últimos años se ha establecido la prohibición con carácter general de que el conductor realice la carga y descarga de la mercancía. Se ha establecido la obligatoriedad de la revisión del precio del transporte por la variación del precio de los combustibles desde el momento de la contratación hasta la realización efectiva del transporte. Se ha establecido un régimen sancionador pionero contra la morosidad de los pagos del transporte. Asimismo, se han recogido un conjunto de medidas para evitar el trabajo por debajo de los costes del transportista, incluyendo sanciones de hasta 4000 euros para garantizar su cumplimiento. Se han creado cuatro grupos de trabajo en el seno del Comité Nacional del Transporte por Carretera para atender individualmente sus principales preocupaciones: la escasez de conductores profesionales que mencionaba, los efectos económicos de la descarbonización, la aplicación efectiva de la ley de cadena del transporte y la digitalización.

A través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se ha articulado un importante volumen de ayudas al sector. Hemos puesto en marcha un programa de transformación de flotas dotado con 400 millones de euros con cargo al plan de recuperación y que hemos ampliado con 50 millones de euros procedentes de fondos propios del ministerio. Gracias a este se han conseguido financiar un total de 600 camiones de cero y bajas emisiones.

Además, se han articulado ayudas a la capacitación digital. El ministerio gestiona 33 millones de euros para formar a 12 000 profesionales con este fin. Se han dispuesto, a través de las comunidades autónomas, líneas de inversión para empresas de transporte y cargadores por un importe de 110 millones de euros para acelerar la digitalización y mejorar la competitividad. También estamos canalizando ayudas estructurales al sector: ayudas anuales a la formación, por importe de 3,8 millones de euros en 2025; ayudas anuales al abandono de la profesión, por importe de 9,75 millones de euros, y ayudas de 3000 euros de manera individual para la obtención de los carnés C y D, que han sido publicadas recientemente

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 447

17 de noviembre de 2025

Pág. 46

y que forman parte del Plan Reconduce impulsado por el ministerio para fomentar la captación de talento e incorporar nuevos conductores profesionales del transporte por carretera. Además, estas ayudas son el primer paso antes de nuestro objetivo principal, que es conseguir, gracias al trabajo conjunto que estamos realizando con la DGT y el Ministerio de Educación, evolucionar la formación profesional de modo que integre la obtención de los carnés C y D y el certificado de actitud profesional, CAP. Es un cambio sustancial que tiene su complejidad, pero que estamos impulsando con decisión. Y no dejamos de trabajar en la captación de otros colectivos prioritarios que se consideran idóneos para incorporar nuevos conductores profesionales al sector.

En relación con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, que ahora se encuentra en proceso de renovación, le digo que agrupa a veinticuatro asociaciones diferentes, que representan tanto a pequeñas y medianas empresas como a grandes operadores.

Creo que con mi intervención queda demostrada toda la labor que está haciendo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de cara a tener en cuenta todas las reclamaciones y todas las preocupaciones del sector del transporte por carretera.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Con esta contestación, concluye la pregunta.

Muchas gracias, secretaria general.

Concluimos la sesión.

**Eran las ocho y un minuto de la noche.**

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.