



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2025

XV LEGISLATURA

Núm. 465

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARTA MADRENAS I MIR

Sesión núm. 8

celebrada el martes 25 de noviembre de 2025

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Para mejorar las carreteras de titularidad estatal y la iluminación de acceso a la ciudad de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000870) 2
- Sobre promover la incorporación de jóvenes al sector del transporte por carretera y mejorar las condiciones laborales de los profesionales. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/002525) 7
- Sobre la mejora de la seguridad vial en la carretera N-420 a su paso por Gandesa y la ejecución urgente de la variante. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002563) 13
- Relativa a la construcción de la Rolda Oeste en el Concello de Fene. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002746) 18
- Proposiciones no de ley. (Votación) 23

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 2

Se abre la sesión a las once y seis minutos de la mañana.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— PARA MEJORAR LAS CARRETERAS DE TITULARIDAD ESTATAL Y LA ILUMINACIÓN DE ACCESO A LA CIUDAD DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000870).

La señora **PRESIDENTA**: Molt bon dia. Si els hi sembla començarem.

Molt bé, en primer lloc, la proposició no de llei per millorar les carreteres de titularitat estatal i la il·luminació d'accés a la ciutat de Lugo.

El grup proponent és el Grup Parlamentari Popular i farà la proposta la diputada Abades Martínez.

Endavant, si us plau.

Buenos días. Si les parece, empezamos.

En primer lugar, la proposición no de ley para mejorar las carreteras de titularidad estatal y la iluminación de acceso a la ciudad de Lugo.

El grupo proponente es el Grupo Parlamentario Popular y hará la propuesta la diputada Abades Martínez.

Adelante, por favor.

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

Abordamos con esta proposición no de ley la situación de las carreteras de titularidad estatal en los accesos a la ciudad de Lugo.

Señorías, Lugo es la ciudad peor comunicada de Galicia. No tenemos aeropuerto, no hace falta; nos conformaríamos con llegar a las ciudades que tienen un tren decente, pero no podemos. Lugo ha sido excluida del AVE, es la única capital de Galicia sin alta velocidad, y el Gobierno central ha renunciado a las variantes. Solo nos quedan las carreteras.

Para llegar a Lugo dependemos casi exclusivamente de la red viaria, como en la época de los romanos, pero Lugo necesita carreteras del siglo XXI. Lo triste es que el Gobierno apenas muestra interés y conocimiento sobre nuestras infraestructuras, y prueba de ello es la declaración del presidente del Gobierno el mes pasado en el Congreso, cuando afirmaba que la A-54, la autovía que une Lugo con Santiago, estaba plenamente operativa. Debería estarlo, cuando la previsión inicial era concluirla en 2010, pero la realidad es que hoy sigue en obras. Si esto ocurre con una autovía, imagínense el interés del Gobierno con el resto de las carreteras estatales.

Así es difícil que atiendan las demandas de los lucenses. Sería bueno que los representantes del Partido Socialista en la provincia —si hay alguno en esta sesión— informaran de la situación de las carreteras al señor Sánchez y al señor Puente, porque, señorías, esta carencia de infraestructuras condena al aislamiento y limita nuestras oportunidades de desarrollo.

Los accesos a la ciudad de Lugo no están en mejores condiciones: tramos con el firme en mal estado, falta de iluminación y de mantenimiento; situación que compromete la seguridad vial, incrementa el riesgo de accidentes y penaliza la movilidad de las personas que utilizan estas vías para trabajar, estudiar o acceder a servicios básicos. Da igual la zona por la que entremos a la ciudad, la realidad es que las vías de titularidad estatal están abandonadas.

Si accedemos por la N-540, la que nos conecta con Orense y la alta velocidad, llegamos a Lugo por una de las vías más peligrosas, por el estado de abandono de todo su trazado. Si accedemos por la A-54, la que nos conecta con Santiago, lo haremos por el Puente Blanco, un puente que precisa de una puesta a punto de mantenimiento y limpieza; si entramos por el norte, por la Ronda Norte, una vía con gran intensidad de tráfico, actualmente está sin desdoblarse y sin iluminación, lo cual supone un peligro al tener varias rotondas en su trazado; y si venimos de Madrid, de la meseta, entramos por Nadela y vemos cómo el Gobierno ha apagado las luces con el consiguiente riesgo para la circulación y los peatones. Nadela es una de las principales puertas de entrada a la ciudad de Lugo, punto estratégico en el que confluyen seis vías de comunicación de gran relevancia, dos autovías, la N-VI y varias carreteras autonómicas; es una rotonda que por su configuración y volumen de tráfico requiere de unas condiciones adecuadas de visibilidad y seguridad, pero el Gobierno de Sánchez decidió apagar las luces en 2023, provocando una sensación de inseguridad, tanto para los conductores como para los peatones, y generando un mayor riesgo viario, lo que provoca una reivindicación vecinal importante para iluminar esta rotonda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 3

En el Partido Popular llevamos tiempo reclamando que los accesos a Lugo cuenten con entradas seguras y bien iluminadas. En mayo de 2024, los diputados por Lugo preguntamos al Gobierno si tenía previsto encender la iluminación en los accesos a la ciudad y en Nadela, y el Gobierno nos contestó que la normativa vigente no justifica la iluminación de dichos enlaces, ya que la intensidad del tráfico no alcanza los 17 000 vehículos/día.

Quiero recordar que, en abril, tras tomar posesión el nuevo alcalde de Lugo, en la primera reunión que mantuvo con el delegado del Gobierno presumió de haber logrado el compromiso para remodelar el firme de la travesía de Nadela e iluminar la glorieta antes de finalizar 2025. Dado que las luces continúan apagadas, volvimos a preguntar al Gobierno por el firme y la iluminación de Nadela, y, leyendo la última respuesta, mucho nos tememos que el Gobierno de Sánchez no tiene intención de actuar en esta zona porque nos dice: El estado actual del firme de la N-VI en la travesía de Nadela es apto para la circulación que soporta y la iluminación de la glorieta de Nadela está pendiente de la aprobación del acuerdo de cesión por parte del Ayuntamiento de Lugo. Esta contestación evidencia las contradicciones de los socialistas: se pasan la pelota del Gobierno central al Gobierno local y, mientras tanto, el BNG, socio de Sánchez en Madrid, se pone de perfil, lo que nos lleva a pensar que los dos partidos en el Gobierno no tienen voluntad de solucionar esta situación. Señorías, Lugo no está en el mapa del Gobierno de Sánchez ni en los planes del ministro Puente; una situación que perjudica a los lucenses y al desarrollo de nuestro territorio. Por eso sometemos esta proposición no de ley a los grupos parlamentarios, para reclamar que se mejoren el pavimento y la iluminación de las carreteras estatales en los accesos a la ciudad de Lugo y se encienda la iluminación de la rotonda de Nadela.

En definitiva, lo que estamos pidiendo es que el Gobierno de Sánchez cumpla los compromisos adquiridos con los lucenses. Mejorar las carreteras de acceso a Lugo es garantizar la seguridad de nuestros vecinos, la competitividad de nuestras empresas y la igualdad de nuestra provincia con el resto de España es apostar por la cohesión territorial y por el futuro de Galicia. Por todo ello, les pido su apoyo a esta iniciativa, porque cada kilómetro de carretera que se mejora en Lugo es un paso más hacia una provincia más segura, más competitiva y porque, además, hace justicia con nuestra ciudad y con nuestra provincia.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari Mixt, el BNG, sa senyoria Rego Candamil, per tres minuts.

Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, BNG, su señoría Rego Candamil. Tiene tres minutos.

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

A verdade é que cando escoitamos calquera iniciativa do Partido Popular sempre nos entra a mesma dúbida, se o interese real é resolver os problemas da cidadanía ou é facer partidismo barato e, por veces, mal argumentado. Eu, claro, ía facer unha intervención —teño que dicilo— absolutamente limpa, apoiando a proposta do Partido Popular, a pesar de algúns elementos xa no inicio, que me parecen un pouco sorprendentes porque creo que esaxerar as cousas non favorece en absoluto as solucións. Lamentablemente, a realidade é ás veces tan dura que non é preciso esaxerala. Creo que xa saímos das vías romanas, mais, en todo caso, o PP non puido evitar lanzar críticas a un lado e a outro, incluído o BNG que non ten ningunha responsabilidade de goberno nin na Xunta nin no goberno central, que eu saiba, non temos aínda ningún ministerio ningunha consellaría e no entanto si o ten o Partido Popular que goberna na Xunta de maneira ininterrompida dende o ano 2009 e gobernou durante sete anos, ultimamente no goberno do Estado.

A a situación tan catastrófica que describe a deputada de Lugo, pois terá algo que ver tamén coa falta de actuación dese goberno do Partido Popular encabezado por Mariano Rajoi e do que, por certo, foi ministra de Fomento, Ana Pastor, que era deputada por Galiza. Se a A-54 non está finalizada é responsabilidade tamén do Partido Popular. Se non hai AVE de alta velocidade a Lugo será tamén responsabilidade do Partido Popular, entre outras cousas, Ana Pastor —hai que lembralo— o que fixo foi suprimir en varios tramos a conexión á dupla vía para deixar vía única. E si hai hoxe a punto de inaugurarse unha liña moderna e electrificada entre Lugo e Ourense é grazas ao BNG que o incorporou ao acordo de investidura do ano 2020.

Entón deixen de facer propaganda barata e intenten resolver os problemas. Nós imos votar a favor, entre outras cousas, porque a pesar de que vostede di que o BNG se pon de perfil —non sei onde— nós

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 4

esta iniciativa xa o temos trasladado ao Congreso e estaba revisando a resposta, por exemplo, a unha pregunta xa do ano 2021 en que efectivamente o goberno argumentaba unha pregunta do veterano do Partido Popular do ano 2021 en que o Goberno argumentaba que non era necesaria a eliminación porque a pesar de que se alcanzaban os 120 días de chuvia, non se alcanzaban os 70 000 vehículos. Nós, evidentemente, non concordamos con esta resposta, cremos que é unha cuestión de seguranza viaria e por tanto, a pesar de toda a súa demagogia, porque nos preocupa realmente resolver os problemas, imos votar a favor.

Moito obrigado.

Gracias, señora presidenta.

La verdad es que, cuando escuchamos cualquier iniciativa del Grupo Popular, siempre nos entra la misma duda: si el interés real es resolver los problemas de la ciudadanía o es hacer partidismo barato y a veces mal argumentado.

Claro, iba a hacer una argumentación limpia apoyando la propuesta del Grupo Popular, a pesar de algunos elementos ya en el inicio que me parecen un poco sorprendentes. Exagerar las cosas no favorece en absoluto las soluciones; lamentablemente, la realidad a veces es tan dura que no es necesario exagerarla, creo que ya salimos de las vías romanas. En todo caso, el PP no ha podido evitar hacer críticas a un lado y a otro, incluido el BNG, que no tiene ninguna responsabilidad de Gobierno, ni en la Xunta ni en el Gobierno central, que yo sepa. Todavía no tenemos ningún ministerio, ninguna consejería; sin embargo, el PP sí los tiene, porque gobierna en la Xunta de manera ininterrumpida desde el año 2009 y gobernó durante siete años, últimamente, el Gobierno del Estado. Así que la situación tan catastrófica que describe la diputada de Lugo tendrá algo que ver también con la falta de actuación del Partido Popular encabezado por Mariano Rajoy, del que, por cierto, fue ministra de Fomento Ana Pastor, que era diputada por Galicia. Si la A-54 no está finalizada, es responsabilidad también del Partido Popular. Si no hay AVE a Lugo, será también responsabilidad del Partido Popular. Entre otras cosas, hay que recordar que lo que hizo Ana Pastor fue suprimir en varios tramos la conexión, la doble vía para dejar vía única, y si hoy está a punto de inaugurarse una línea moderna y electrificada entre Lugo y Ourense, es gracias al BNG, que lo incorporó al acuerdo de investidura el año 2020. Así que dejen de hacer propaganda barata e intenten resolver los problemas.

Nosotros vamos a votar a favor, entre otras cosas porque, a pesar de que usted dice que el BNG se pone de perfil —no sé dónde—, nosotros esta iniciativa ya la trasladamos al Congreso. Estaba revisando la respuesta a una pregunta del BNG del año 2021, por ejemplo, en la que, efectivamente, el Gobierno ya argumentaba que no era necesaria la iluminación porque, a pesar de que se alcanzaron los 120 días de lluvia, no se alcanzaban los sesenta mil vehículos. Nosotros, evidentemente, no estamos de acuerdo con esta respuesta. Creemos que es una cuestión de seguridad vial y, por lo tanto, a pesar de toda su demagogia, porque nos preocupa realmente solucionar los problemas, vamos a votar a favor.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Plurinacional SUMAR, sa senyoria Alonso Cantorné.

Muchas gracias.

Por el Grupo Plurinacional SUMAR, su señoría Alonso Cantorné.

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

Bo día.

Nos encontramos hoy ante una proposición no de ley del Grupo Popular que reclama una mejor iluminación en las entradas a Lugo, y la verdad es que es una petición cuando menos paradójica. Resulta curioso que reclamen una intervención que está pendiente de la aprobación de acuerdos por parte del mismo ayuntamiento con el Gobierno del Estado. Pero, más allá de esa contradicción, lo que me pregunto es: ¿dónde está esa misma urgencia y esa exageración cuando hablamos de la iluminación de la muralla? Es una muralla Patrimonio de la Humanidad, recordemos —competencia directa de la Xunta de Galicia—, que sufre desde hace tiempo graves carencias en su iluminación: muchos de sus focos están fundidos, lo que dificulta su visita y disfrute, especialmente en épocas de días cortos como los de ahora. Se trata de una queja constante de los ciudadanos y también de los turistas; sin embargo, no vemos al Partido Popular, que gobierna la Xunta, mostrar la misma diligencia que hoy nos exige para un ámbito municipal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 5

Además, la situación de la muralla no solo se limita a la luz. En vísperas de conmemorar el 25.º aniversario como Patrimonio de la Humanidad, la imagen que ofrece es de cierto abandono: la maleza cubre los muros de forma generalizada, una imagen que dista mucho de la excelencia que se debe proyectar.

Señorías, no se trata de restar importancia a la iluminación de las entradas a la ciudad, que sin duda es necesaria; se trata de poner en contexto las prioridades y de señalar una clara desproporción en el nivel de exigencia. Mientras se pide máxima celeridad en una competencia municipal y/o de transportes, asistimos a una cierta pasividad en una competencia autonómica —lo habitual— que afecta a un símbolo universal.

Agradecemos las preocupaciones que se plantean, pero invitemos también a la Xunta a aplicar en la muralla la misma contundencia que el PP nos pide en otras actuaciones. Luchemos juntos por la iluminación digna de toda la ciudad, cierto, pero empezando por nuestro propio patrimonio de la humanidad.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.
Pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria García Gomís.

Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario VOX, su señoría García Gomis.

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

Me ha gustado mucho que SUMAR compare iluminar una muralla con la iluminación de una carretera, que puede salvar vidas. No sé dónde está parado en el limbo, igual que tampoco entiendo que en el Congreso hablemos de municipalismo. Cualquier excusa es buena para no apoyar una iniciativa del partido contrario. Si ustedes trabajaran igual o buscasen las vueltas para no contestar o justificar sus votos en contra, les iría mucho mejor a los españoles, pero, bueno, vamos a comparar salvar vidas y mejorar la circulación viaria de una carretera con iluminar una muralla, que es necesario, pero no entiendo el paralelismo en ningún momento.

La falta de iluminación en Lugo que se reclama en esta PNL es una tónica habitual en las carreteras españolas: pavimento en mal estado y rotondas peligrosas que, más allá de las imágenes negativas que podamos tener de acceso a una ciudad, suponen un riesgo real para conductores y peatones. Y digo que es una tónica general porque, cuando hubo el *boom* económico, se llenaron nuestras carreteras de farolas, farolas que ahora permanecen apagadas, sin utilización, y en las que se despilfarraron miles de euros, porque, si las pones y no las usas, se llama despilfarro. Me acuerdo todavía de aquel momento en el que se pusieron las señales a 110 y de lo que nos costó. ¿Y dónde estarán esas señales de 110 guardadas? ¿Quién se lo llevaría muerto en aquel momento?

Lo que estamos constatando —y mire que yo a esta comisión vengo de vez en cuando— es un continuo abandono y una dejadez por parte de los Gobiernos que han ido teniendo competencias en la red de carreteras del Estado, por parte de unos y de otros, como decía el señor Rego Candamil. Pero es que ustedes llevan sosteniendo durante siete años a un Gobierno que no ha hecho nada, no en Lugo, sino en toda Galicia y prácticamente en toda España: parches sí, pero soluciones reales ninguna.

Nosotros vamos a apoyar esta iniciativa porque consideramos que los vecinos de Lugo se merecen tener un pavimento en buen estado. Y tenemos que acabar con esas rotondas peligrosas e iluminar los accesos a la ciudad, porque es una situación gravísima que en días de baja visibilidad, de lluvia, los conductores no puedan ver bien si un peatón cruza o no cruza. Como estamos diciendo, esta es la tónica general en el resto de España, no solamente en Lugo, por lo que, por nuestra parte, seguiremos apoyando todas aquellas iniciativas que vayan en favor de los ciudadanos, de la seguridad vial y de proteger la vida de los conductores y de los viandantes.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.
Per part del Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria Otero Rodríguez.

Muchas gracias, señoría.
Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, su señoría Otero Rodríguez.

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

A verdade é que cústame moito dicilo é polo cariño que lle teño, pero a señora Abades, un *totum revolutum* nesta iniciativa, chea de xeneralidades, chea de imprecisións, chea de pedirnos ao goberno de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 6

España que arregle todos os puntos de titularidade estatal, todos os puntos: montes, carreteras, puntos de acceso xeral, o que é unha incongruencia, é unha incongruencia total.

Eu creo que traballaron moi pouco esta iniciativa e que ademais descoñece bastante tamén o territorio, por moito que viva en Lugo, porque todos os accesos á cidade están igual, señora Abades? Todos os accesos non están igual. E que vostede chegou a falar da A-54 e hai que ter moi pouca vergoña para vir aquí e falar da A-54. Dixo vostede que tería que estar rematada no ano 2010 e cando chegamos no goberno no ano 2018 tiñan esta infraestrutura metida nun caixón e é certo, está a piques de ser rematada, esta posta en funcionamento toda esta infraestrutura.

Chegou a falar vostede da alta velocidade a Lugo, pero que se estaba sen electrificar a vía e que máis de 650 millóns postos por este goberno para poder electrificar a vía Lugo-Monforte-Ourense, que é o paso previo para poder ter alta velocidade. Polo tanto, vostede hoxe veu aquí e leu o que lle escribiron, pero a verdade é que sen moito coñecemento do territorio.

Nós claro que estamos a favor de mellorar a seguridade vial en tódolos sitios, pero en tódalas estradas, de titularidade autonómica tamén, de titularidade estatal, por suposto, pero titularidade autonómica, tamén. Eu quero lanzarlle unha pregunta, señora Abades, se estas infraestruturas, estas rotondas, estas iluminacións, que, por certo, a iluminación era a mesma que había que o goberno de Mariano Rajoi, non veñan vostedes agora aquí a mentir e a terxiversar a realidade porque eu preocupeime de mirar a realidade e non é verdade os datos que vostede está porque a iluminación é a mesma que cando gobernaba un galego aquí en Madrid. E mire eu voulle lanzar unha pregunta, señora Abades, se estas obras e melloras que vostedes están reclamando hoxe aquí, nesta comisión, están incluídos nos Presupostos Xerais do Estado, que van facer vostedes? Van apoialos? Non, digo porque o seu partido, e nomeadamente o seu líder, xa dixo en reiteradas ocasións que non ía apoiar os Presupostos Xerais do Estado. Se estas melloras van nestes orzamentos, señora Abades, que van facer vostedes? Vanos apoiar? Vanos a rechazar? Porque mire, non vaia ser que vostedes hoxe veñan aquí a pedir a esta comisión o que logo non van apoiar, polo tanto, un pouquiño de cabeceña.

Pero mire se queremos falar de seguridade viaria na nosa provincia e incluso falar de accesos á provincia de Lugo e á cidade de Lugo, pois falemos do que é competencia da Xunta de Galicia. Que pasa coa rolda leste de Lugo? Que pasa co Plan Paradai? Se subimos un pouquiño máis para arriba, que pasa coa costa norte? Non, que xa no ano 2002 se presentaba o estudo informativo e agora di a Xunta de Galicia que ata o ano 2028 non estará, perdón, co corredor Nadela-Monforte, que ata o ano 2028 non estará rematado. Que pasará? Ademais, olvidándose de todo o desdoblamento total Lugo— Monforte, agora só unha parte.

Polo tanto, mire, se vostedes queren mellorar a seguridade vial da nosa provincia, tamén insten a Xunta de Galicia a que mellore a seguridade vial nas estradas, que son de competencia autonómica.

Pola miña parte nada máis e moitas grazas.

Gracias, presidenta.

La verdad es que me cuesta bastante decirlo, pero, señora Abades, esta iniciativa es un totum revolutum, llena de generalidades y de imprecisiones, llena de peticiones al Gobierno de España para que arregle todos los puntos de titularidad estatal: montes, carreteras, puntos de acceso general. Es una incongruencia total. Creo que han trabajado muy poco esta iniciativa y que, además, desconoce bastante el territorio, por mucho que viva en Lugo, porque no todos los accesos a la ciudad están iguales, señora Abades. Y usted ha llegado a hablar de la A-54, que hay que tener muy poca vergüenza para venir aquí y hablar de la A-54. Dice que tenía que estar acabada en el año 2010, pero cuando llegamos al Gobierno, en 2018, tenían esta infraestructura metida en un cajón. Cierto, está a punto de ser acabada y de ser puesta en funcionamiento toda esta infraestructura. También ha llegado usted a hablar de la alta velocidad a Lugo. ¡Pero si estaba sin electrificar la vía! Más de 650 millones puestos por este Gobierno para poder electrificar la vía Lugo-Monforte-Ourense, que es el paso previo para poder tener alta velocidad. Usted ha venido aquí y ha leído lo que le han escrito, pero sin mucho conocimiento del territorio.

Nosotros claro que estamos a favor de mejorar la seguridad vial en todos los sitios, pero en todas las carreteras; por supuesto, en las de titularidad estatal, pero también en las de titularidad autonómica. Quiero lanzarle una pregunta, señora Abades. Si estas infraestructuras, estas rotondas, estas iluminaciones... Por cierto, la iluminación era la misma que había con el Gobierno de Mariano Rajoy, no vengan ahora ustedes a mentir y a tergiversar la realidad, porque yo me he preocupado de mirar la realidad y no son ciertos los datos que ustedes dan, porque la iluminación es la misma que la que había

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 7

cuando gobernaba un gallego aquí, en Madrid. Le voy a lanzar una pregunta. Si estas obras y mejoras que ustedes están reclamando hoy aquí, en esta comisión, están incluidas en los presupuestos generales del Estado, ¿qué van a hacer?, ¿las van a apoyar? Lo digo porque su partido, concretamente su líder, ya ha dicho en reiteradas ocasiones que no va a apoyar los presupuestos generales del Estado. Si estas mejoras se incluyen en los presupuestos, señora Abades, ¿qué van a hacer ustedes?, ¿las van a apoyar?, ¿las van a rechazar? Porque no vaya a ser que ustedes hoy vengan aquí a pedir a esta comisión lo que luego no van a apoyar. Por lo tanto, un poco de cabeza.

Si queremos hablar de seguridad vial en nuestra provincia, incluso hablar de accesos a la ciudad de Lugo, hablemos de lo que es competencia de la Xunta de Galicia. ¿Qué pasa con la Ronda Este de Lugo? ¿Qué pasa con el Plan Paradai? ¿Qué pasa con la costa norte? En el año 2000 se presentaba el estudio informativo y dice la Xunta que el corredor Nadela-Monforte hasta el año 2028 no estará finalizado. ¿Qué pasará? Y, además, olvidándose de todo el desdoblamiento Lugo-Monforte. Mire, si ustedes quieren mejorar la seguridad vial de nuestra provincia, también insten a la Xunta de Galicia a que mejore la seguridad vial de las carreteras que son de competencia autonómica.

Por mi parte, nada más. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

— SOBRE PROMOVER LA INCORPORACIÓN DE JÓVENES AL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y MEJORAR LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS PROFESIONALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/002525).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Passem a la segona PNL sobre promoure la incorporació de joves al sector de transport per carretera i millorar les condicions laborals dels professionals.

Defensarà aquesta proposició, sa senyoria Granollers Cunillera.

Pasamos a la segunda PNL, sobre promover la incorporación de jóvenes al sector del transporte por carretera y mejorar las condiciones laborales de los profesionales.

Defenderá esta proposición su señoría Granollers Cunillera.

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

Avui portem a debat una proposició no de llei que respon a una necessitat urgent, compartida i inajornable, que és la incorporació de nous professionals al sector del transport per carretera i la millora de les condicions laborals dels que ja hi treballen. No és una qüestió menor. Estem parlant d'un dels sectors essencials del país, un sector que garanteix que la vida funcioni, que les mercaderies arribin, que el transport públic s'ampliï i que la transició ecològica no quedi només en paraules. Com vostès saben, a l'Estat espanyol falten més de 30 000 conductors de camions i gairebé 5 000 conductors d'autobús. És una xifra que per si sola ja explica l'abast del problema. I si no hi posem remei aviat, el dèficit s'agreuja. Un 60% dels conductors avui ja superen els 50 anys i el relleu generacional no està garantit. Davant d'aquest panorama, el Ministeri ha anunciat un nou programa d'ajudes per obtenir els carnets C i D, que evidentment celebrem perquè van en la bona direcció. Però els mateixos representants del sector ens alerten que el model actual només beneficiarà aproximadament un 1% dels nous professionals que es necessiten. És a dir, una acció que és positiva, però que també és clarament insuficient. Si volem que sigui efectiva, cal ampliar-la, reforçar-la i, sobretot, democratitzar-la. I això és precisament el que plantegem a la nostra PNL.

Primer, demanem ampliar l'abast de les ajudes per als carnets professionals, perquè arribin al màxim nombre de persones i que no es quedin només en una mesura simbòlica. Parlem de carnets que poden costar entre 3 000 i 5 000 euros, una barrera econòmica que impedeix a molts joves, dones o persones desocupades accedir a una professió on tindrien una feina assegurada. Segon, proposem crear xecs de formació, una eina senzilla i efectiva que molts països europeus ja utilitzen. Xecs que permetrien finançar els cursos necessaris no només dels carnets C i D, sinó també d'altres certificats professionals que també són imprescindibles i que també tenen un alt cost econòmic, una manera directa, doncs, d'eliminar barreres. I tercer, demanem un pla integral per captar nous professionals amb mesures específiques per incorporar-hi també aquests joves, incorporar el sector femení al sector i aturats de llarga durada. No n'hi ha prou amb donar ajudes. Cal una estratègia completa que inclogui orientació, incentius i millores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 8

estructurals. Perquè, i aquí sí que vull ser especialment clara. No es tracta només de formar més conductors, sinó de garantir que aquestes persones vulguin i puguin quedar-se al sector. Necessitem millorar condicions laborals —imprescindible— acabar amb la competència deslleial, garantir tarifes justes per a qui està fent aquesta feina i reforçar la protecció legal i sanitària d'aquests treballadors. Perquè sense dignitat laboral no hi ha futur per al transport ni hi ha futur per a cap altra feina.

També proposem agilitzar i facilitar els tràmits, un calendari clar, procediments digitals, transparència i ampliació del pressupost quan la demanda del sector ho requereixi. Les ajudes tenen sentit si arriben a temps i també si arriben a tothom.

I, finalment, incorporem una proposta amb sentit comú per Catalunya: delegar el Servei Català de Trànsit, la gestió dels exàmens teòrics i pràctics dels permisos C i D per descongestionar la DGT, reduir temps d'espera i millorar el servei. És una mesura que suma per a tothom. Senyories, aquesta proposta no és una ideologia, és una proposta útil i no és partidista, és de país. Catalunya necessita que pensem, doncs, amb aquestes cues que hi ha i no va només dirigida al sector del transport. És un instrument per garantir que la nostra economia, el transport públic i també la seguretat viària i la cohesió territorial tinguin cabuda amb aquesta PNL. Per tant, votar a favor és apostar per un futur amb més oportunitats pels joves, més capacitat pel transport, més competitivitat per les empreses i també millors condicions pels treballadors. Per tant, és una proposta raonable, responsable i necessària. I per tot això els hi demano el seu suport. Aquests últims accidents que hem vist aquestes últimes setmanes a l'AP-7 és un resum del que està passant. Falten conductors. Els conductors van sobrepassats d'hores de conduir i això el que provoca és una inseguretat viària. El que no pot ser és que tinguem aquests problemes de trànsit, aquests accidents a les carreteres, i mentrestant, tinguem la DGT enfrescada en no alliberar que hi pugui haver més conductors i facilitar aquests exàmens de conduir. És que no té cap lògica. La DGT hauria d'estar per prevenir aquests accidents de trànsit i sembla que, amb la seva política de col·lapse, el que està fent és provocar accidents de trànsit, sobretot a l'AP-7, que és un gran drama a Catalunya.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Hoy traemos a debate una proposición no de ley que responde a una necesidad urgente, compartida e inajornable, que es la incorporación de nuevos profesionales al sector del transporte por carretera y la mejora de las condiciones laborales de los que trabajan. No es una cuestión menor. Estamos hablando de uno de los sectores esenciales del país, un sector que garantiza que la vida funcione y que las mercancías lleguen, que el transporte público se amplíe y que la transición ecológica no quede solo en palabras. Como ustedes saben, en el Estado español faltan más de treinta mil conductores de camiones y casi cinco mil conductores de autobús. Es una cifra que por sí sola ya explica el alcance del problema y, si no lo remediamos, el déficit empeorará. Un 60% de los conductores superan los cincuenta años y el relevo generacional no está garantizado. Ante este panorama, el ministerio ha anunciado un nuevo programa de ayudas para obtener los carnés C y D, que celebramos porque va en la buena dirección, pero los mismos representantes del sector nos alertan de que el modelo actual solo beneficiará aproximadamente a un 1% de los profesionales que se necesitan. Es decir, una acción que es positiva, pero que es claramente insuficiente. Si quieren que sea efectiva, hay que ampliarla, reforzarla y, sobre todo, democratizarla, y eso es precisamente lo que planteamos en nuestra PNL.

Primero, pedimos ampliar el alcance de las ayudas para los carnés profesionales para que lleguen al máximo de personas posible y que no se quede solo en una medida simbólica. Hablamos de carnés que pueden costar entre 3000 y 5000 euros, una barrera económica que impide a muchos jóvenes, mujeres y personas desocupadas acceder a una profesión en la que tendrían un trabajo seguro. Segundo, proponemos crear redes de formación, una herramienta efectiva que muchos europeos ya utilizan. Cheques que permitirían financiar los cursos necesarios, no solo de los carnés C y D, sino también otros certificados profesionales que también son imprescindibles y que tienen un alto coste económico, una manera directa de eliminar barreras. Y, tercero, pedimos un plan integral para captar nuevos profesionales, con medidas específicas para incorporar a estos jóvenes, al sector femenino y también a parados de larga duración. No solo bastan ayudas, sino una estrategia completa que incluya orientación, incentivos y mejoras estructurales, porque —aquí sí que quiero ser especialmente clara— no se trata solo de formar a más conductores, sino de garantizar que estas personas quieran y puedan quedarse en el sector. Necesitamos mejorar condiciones laborales, acabar con la competencia desleal, garantizar tarifas justas para los que ya están haciendo este trabajo y reforzar la protección legal y sanitaria de estos trabajadores, porque sin dignidad laboral no hay futuro para el transporte ni para ningún otro trabajo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 9

También proponemos agilizar y facilitar los trámites, un calendario claro, procedimientos digitales, transparencia y ampliación del presupuesto cuando la demanda del sector lo requiera. Las ayudas tienen sentido si llegan a tiempo y si llegan a todo el mundo.

Finalmente, incorporamos una propuesta con sentido común para Cataluña: delegar en el Servicio Catalán de Tráfico los exámenes de los permisos C y D para descongestionar la DGT, reducir el tiempo de espera y mejorar el servicio. Es una medida que suma para todo el mundo. Esta propuesta no es una ideología, es una propuesta útil; y no es partidista, es de país. Cataluña necesita que pensemos en estas colas que hay. Y no va dirigida solo al transporte, sino que es un instrumento para garantizar que nuestra economía, el transporte público y la seguridad viaria tengan cabida en esta PNL. Por lo tanto, votar a favor es apostar por un futuro con más oportunidades para los jóvenes, más capacidad para el transporte, más competitividad para las empresas y mejores condiciones para los trabajadores. Es una propuesta razonable, responsable y necesaria y por todo ello les pedimos su apoyo. Estos accidentes de estas últimas semanas en la AP-7 es un resumen de lo que está pasando: faltan conductores, los conductores van sobrepasados de horas de conducción y esto provoca una inseguridad viaria. Lo que no puede ser es que tengamos estos problemas de tráfico y estos accidentes en las carreteras y, mientras tanto, tengamos a la DGT enfrascada en no liberar que pueda haber más conductores facilitando estos exámenes de conducir. La DGT tendría que estar para prevenir estos accidentes de tráfico y parece que con su política de colapso lo que está haciendo es provocar accidentes de tráfico, sobre todo en la AP-7, que es un gran drama en Cataluña.

Gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

I ara, per defensar les esmenes, té la paraula en nom del Grup Parlamentari VOX, sa senyoria Alcaraz Martos.

Gracias.

Ahora, para defender las enmiendas, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario VOX, su señoría Alcaraz Martos.

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

Esta propuesta que hace el grupo separatista de Esquerra Republicana de Cataluña, obviamente, es una propuesta de maquillaje y no una determinación para solucionar los problemas reales de este país, de España. De hecho, en su iniciativa hay incluso algún punto cuya naturaleza les lleva precisamente a mirar por los intereses de Cataluña expresamente. VOX propone una solución real para los problemas del sector en toda España y por eso hemos presentado esta enmienda. Es conveniente que todo el sector conozca las enmiendas que harían frente real a los problemas que tiene el sector.

En el primer punto proponemos desarrollar una estrategia nacional para garantizar el relevo generacional en el sector que al menos incluya las siguientes medidas: reducción de las tasas públicas para la obtención de la licencia de conducción de camiones, flexibilización de los requisitos y trámites para ejercer como gestor de transporte en España, concesión de ayudas a jóvenes para la creación o adquisición de empresas de transporte de mercancías por carretera y reducción de impuestos y de cargas sociales a las empresas del sector que contraten a jóvenes trabajadores.

En el segundo punto, proponemos mejorar la infraestructura de transportes por carretera, en particular, invertir en el área de descanso con el objetivo de incrementar el número de aparcamientos seguros en España para el sector del transporte de mercancías por carretera; en el apartado b), reforzar la seguridad de los polígonos y áreas de servicio existentes mediante un plan de vigilancia que prevenga los robos en los camiones de las mercancías que tienen y garantizar que los centros de carga y descarga cuenten con las instalaciones adecuadas, incluyendo zonas para descanso, alimentación e higiene y gestión documental.

En el tercer punto proponemos derogar el acuerdo con Marruecos, que permite la homologación de carnés de conducir de camiones marroquíes, garantizando que cualquier reconocimiento de estas licencias cumpla con los mismos requisitos exigidos para los conductores españoles. Al igual que pedimos con el sector primario, en la agricultura y la ganadería, esa competencia desleal tampoco se puede llevar al transporte.

En el cuarto y último punto, proponemos impulsar los cambios normativos necesarios para actualizar las tablas de enfermedades profesionales de los conductores de transporte por carretera, adaptándolas a las condiciones actuales y a las nuevas contingencias del sector, y modificar las normativas sobre representatividad en el Comité Nacional del Transporte por Carretera para garantizar una representación equitativa. Los criterios de acceso deben reflejar fielmente la realidad del sector, asegurando la adecuada representación de autónomos y de pequeños empresarios, que constituyen la base principal del mismo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 10

Por último, pedimos que se reconozca el papel fundamental de los autónomos y las pequeñas y medianas empresas en el transporte de mercancías por carretera, promoviendo medidas que refuercen su competitividad. Esta enmienda sí es una solución real para el transporte y para todos los españoles.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

També per defensar la seva esmena, en nom del Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria Cacho Isla.

Muchas gracias, señoría.

También para defender su enmienda, en nombre del Grupo Socialista, su señoría Cacho Isla.

El señor **CACHO ISLA**: Gracias, presidenta.

Buenos días. Egun on guztioi.

Señorías, han pasado cuarenta años del éxito de Loquillo y Los Trogloditas *Yo para ser feliz quiero un camión*, y el problema actual es que hoy no hay quien los conduzca. Para eso, el Gobierno de España y sus distintos ministerios están poniendo medidas para atenuar este problema: las ayudas anuales a la formación destinadas a empresarios, profesionales y trabajadores del sector; se articulan adicionalmente ayudas a la capacitación digital con el hito de formar a casi 12000 personas, y se acaba de aprobar otra convocatoria de cheque digital para universidades y centros de formación profesional, como las ayudas que han nombrado en la proposición, de 3000 euros, para la obtención de los carnés C y D del Plan Reconduce. El objetivo de esta medida es que aquellas personas que estén cursando el grado medio de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera y, por tanto, ya han mostrado un interés por dicha profesión, puedan recibir la ayuda y terminen el título y con el permiso. En 2023 se expidieron casi 40800 permisos del C y D. Si se quisiera subvencionar con los 3000 euros a cada uno de ellos, ascendería a un presupuesto de 43 millones de euros.

Para asegurar las medidas contra la competencia desleal y asegurar las tarifas justas, los reales decretos ley 3 y 12 del año 2022 establecieron las siguientes medidas en estas materias: barajaban una indemnización al cargador si se retrasaba tanto en la carga como en la descarga, introducían la revisión del transporte y la variación de tarifas en función del precio de los combustibles y recogían unas medidas para evitar que el transportista trabajara por debajo de los costes. También la competencia desleal la evitaba la Inspección de Trabajo destapando esas falsas cooperativas que no daban de alta en el RETA o las empresas buzón que operaban desde otro país europeo para contratar en origen, lo que suponía una precarización absoluta del sector y, por ende, una distorsión de las tarifas en ese trabajo. Desde la prevención de riesgos laborales, también se analizan esos datos de accidentes y, por supuesto, la problemática derivada de esto.

Voy acabando. En el Ministerio de Transportes existe una interlocución clara y constante con el Comité Nacional del Transporte por Carretera para mejorar las condiciones actuales de los conductores profesionales. El Ministerio de Educación ha lanzado una convocatoria de concesión de subvenciones para el año 2025 para formación, becas y ayudas. No solo eso, también saben que en el SEPE hay una colaboración constante con las distintas comunidades autónomas, creando un catálogo de especialidades formativas en la familia profesional del transporte. Además, saben ustedes que el punto octavo, en el que hablan del encargo al Servicio Catalán de Tráfico, no lo soportan ni la normativa europea ni la normativa española. Lo que sí se ha hecho ha sido ampliar el número de examinadores para dar un servicio ágil y de calidad. Por todo esto, no podrán contar con nuestro apoyo.

Muchas gracias. Mila esker. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Per defensar també les seves esmenes, en nom del Grup Parlamentari Popular, sa senyoria Verano Domínguez.

Muchas gracias, señoría.

Para defender también sus enmiendas, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría Verano Domínguez.

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

En primer lugar, ya que es la única oportunidad que tengo para hablar en esta comisión, me gustaría preguntar a la señora Otero, que ya se ha marchado, si ellos van a apoyar los presupuestos en la Xunta, igual que nos ha preguntado aquí a nosotros. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 11

También me llama la atención una cosa muy clara: aquí se está dando golpes en el pecho el Grupo Socialista; lo acaba de hacer ahora mismo su portavoz. Llama sumamente la atención que cuando nos llegó el orden del día de las PNL que habían registrado los distintos grupos políticos, teniendo el cupo que tenía, el Grupo Socialista no hubiera presentado absolutamente nada. Por lo tanto, ahí se demuestra el interés que tiene el Grupo Socialista por la seguridad vial de todos los españoles.

Entrando ya en la defensa de mis enmiendas, cabe decir que, como se ha comentado aquí, el transporte por carretera vive una situación límite que afecta directamente a la economía, a la movilidad y, por supuesto, a la seguridad vial. Faltan conductores, algo que está totalmente contrastado por las entidades del sector y por el Ministerio de Transportes. En nuestro país hay más de 30 000 vacantes de conductor profesional y cerca de 4 700 puestos de conductor de autobús. Solo en InfoJobs, el pasado año, más de 3 000 ofertas de conducción de vehículos pesados quedaron por cubrir. Así que imagínense la situación que está afectando ahora mismo a empresas, a logística, a transporte de viajeros y, en última instancia, por supuesto, a la calidad del servicio que reciben todos los ciudadanos.

A esta realidad se le suman problemas especialmente graves. La edad media de los conductores supera los 50 años, algo que los informes internacionales califican como una amenaza directa de relevo generacional. Los jóvenes no se incorporan porque se encuentran barreras económicas, falta de oportunidades y también desigualdad territorial en el acceso a la formación, que son muy importantes. También hay que señalar otra realidad: las mujeres siguen estando claramente infrarrepresentadas en este sector. No lo decimos nosotros, lo ha reconocido el propio ministerio, que dice que tiene que impulsar políticas para ello. A ver si trabajan en ello y lo hacen. Este es el verdadero debate, señores: un sector que sostiene España realmente, pero que necesita medidas eficaces, serias y realistas para asegurar su futuro y que el Gobierno no está llevando a cabo.

Con esa visión, hemos presentado una serie de enmiendas. Proponemos destinar todos los recursos necesarios para garantizar la igualdad de oportunidades en la obtención de esos permisos C y D. Las ayudas aprobadas por este Gobierno no están resolviendo el problema, como estamos demostrando aquí hoy todos. Son ayudas limitadas, dirigidas únicamente a quienes cursan el título, que apenas se imparte en unos pocos centros del país. También lo que acaba de comentar este señor, que lo desconocíamos. Cuando una medida nace con un alcance tan tan restringido, porque es muy restringido, se queda en el anuncio, como hace el Gobierno. No se pueden anunciar las cosas y después que no funcionen. No son soluciones reales para el sector, y eso es lo que nos trasladan las asociaciones. Existen herramientas, pero no llegan a quienes realmente lo necesitan.

Nosotros defendemos que cualquier joven, viva donde viva, pueda acceder a esas oportunidades. Eso es responder a las necesidades del sector y actuar con justicia territorial. También pedimos que se evalúen en esta comisión, a través de comparecencias, estas herramientas.

Por último, quiero decir que no estamos de acuerdo con el encargo de gestión al Servicio Catalán de Tráfico. Nuestra enmienda, al igual que hace VOX, lo enfoca en que lo que necesita la Dirección General de Tráfico no es la fragmentación competencial, sino el refuerzo en la coordinación y la mejora en todo el territorio español. No sigo porque me he quedado sin tiempo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara sí, per fixar posició, pel Grup Plurinacional SUMAR, Alonso Cantorné.

Muchas gracias, señoría.

Ahora sí, para acabar de fijar posición, por el Grupo Plurinacional SUMAR, Alonso Cantorné.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Moltes gràcies, presidenta.

Fa setmanes, des d'Esquerra Republicana, amb aquesta PNL, igual que els comuns, alertàvem del pla de Reconduce, que es quedava curt per afrontar l'estrangulament que pateix el sector del transport. Una situació que no és només una xifra, sinó una realitat que ja vam viure durant les obres ferroviàries del túnel de Roda de Berà, quan vam haver de recórrer a conductors d'altres països, en aquest cas de Perú per cobrir mancances cròniques de la nostra pròpia xarxa. Avui l'actitud és una altra. El Ministeri de Transportes ha recollit les demandes del sector i ha ampliat les ajudes. I volem començar a valorar positivament aquesta voluntat de diàleg i aquesta capacitat de reacció. L'aprovació recent del Reial decret que eleva les ajudes fins a 3 000 euros per a l'obtenció dels permisos C i D de camió i autobús, és un pas en aquesta direcció correcta. Tanmateix, cal que siguem honestos i exigents. La magnitud del repte és àmplia i les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 12

mesures i tot necessàries, encara poden i han de ser molt més ambicioses. El sector necessita amb urgència 30 000 transportistes i 4700 conductors d'autobús. És una xifra aclaparadora, que evidencia una crisi estructural. I aquest dèficit no només posa en perill l'activitat econòmica i logística, sinó que també és un obstacle per a la transició ecològica, perquè sense conductors és impossible ampliar i millorar el transport públic col·lectiu. Les condicions laborals, sobretot els baixos salaris, recordem-ho, la competència deslleial i l'envelliment de la professió, amb més d'un 60 % dels professionals per sobre dels 50 anys, conformen un còctel que dissuadeix el relleu generacional.

Per això, encara que les ajudes de 3000 euros són una bona notícia, des del sector ja s'ha alertat que amb l'abast actual del programa només es podria cobrir al voltant de l'1 % de les necessitats reals dels professionals. Aquestes ajudes han de ser una primera línia de fons, no l'única, i cal anar més enllà i és necessari atacar de manera integral les condicions laborals del sector, combatent la competència deslleial i garantint que la feina es realitzi en condicions segures i dignes. Una professió amb tanta responsabilitat social i econòmica no es pot sostenir sobre la precarietat. Concloem: Valorem el pas donat pel Ministeri. Ara bé, no podem conformar-nos. La situació ho exigeix: totes les polítiques públiques, tota l'ambició. Hem de convertir aquestes ajudes inicials en una veritable palanca que assegurí el futur del transport, un sector estratègic per a l'economia.

Gràcies.

Desde hace tiempo, Esquerra Republicana, junto con los Comunes, con esta PNL hablamos de enmendar el plan que queda corto. Es una realidad que ya vivimos durante las obras ferroviarias de Roda de Berà, donde tuvieron que venir conductores de otros países, en este caso de Perú, para cubrir deficiencias de nuestra red. Hoy la actitud es otra. El Ministerio de Transportes ha recogido las demandas del transporte y ampliado las ayudas. Queremos valorar positivamente esa voluntad de diálogo. El decreto, que eleva las ayudas a los 3000 euros para los conductores de camión y autobús, es un paso en la dirección adecuada, pero tenemos que ser honestos y exigentes. La magnitud del desafío es enorme y las medidas tienen que ser más ambiciosas. El sector requiere con urgencia 30 000 transportistas y 4700 conductores de autobús; una cifra aplastante que pone de manifiesto una crisis aplastante y pone en peligro la situación y es un obstáculo para la transición ecológica, porque sin esos conductores va a ser imposible llevar adelante los transportes colectivos. También hay bajos salarios, competencia desleal y envejecimiento de la población, con un 60 % de los conductores por encima de los 50 años. Eso dificulta el relevo generacional.

Aunque las ayudas de 3000 euros sean una buena noticia, el sector ya ha lanzado un mensaje de alerta, y se dice que con el alcance actual del programa se cubre solo el 1 % de las necesidades reales de los profesionales. Es, digamos, un flotador salvavidas, pero hay que ir más allá. Hay que luchar contra la competencia desleal y hay que velar por que el trabajo se lleve a cabo en condiciones dignas. Un trabajo con tanta responsabilidad social y económica no puede estar sujeto a precariedad. Está bien lo que se está haciendo, pero no basta con esto. Hay que aplicar más medidas y más ambición. Estas medidas tienen que ser un efecto palanca que garantice el futuro del transporte, que es un sector estratégico para la economía.

Gracias.

La senyora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

I ara, per posicionar-se sobre les esmenes, la senyora Granollers.

Señora Granollers, para posicionarse sobre las enmiendas.

La senyora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Evidentment, no recolliren la solució del problema. Per tant, la votarem amb els seus termes.

Gràcies.

No, no recogerían la solución del problema, con lo cual las votaremos en sus términos.

Gracias.

La senyora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 13

— SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA CARRETERA N-420 A SU PASO POR GANDESA Y LA EJECUCIÓN URGENTE DE LA VARIANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002563).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Passem a la tercera proposició no legislativa sobre la millora de la seguretat viària a la carretera N-420 al seu pas per Gandesa i l'execució urgent de la variant. En aquest cas fa la defensa de la iniciativa sa senyoria Vedrina Conesa.

Pasamos a la tercera propuesta no legislativa, sobre la mejora de la seguridad vial en la carretera N-420 a su paso por Gandesa y la ejecución urgente de la variante. En este caso, va a defender la iniciativa su señoría Vedrina Conesa.

La señora **VEDRINA CONESA**: Gràcies, presidenta.

Señorías, la N-420 sigue cruzando la trama urbana de Gandesa y la vida de los gandesanos, con un volumen constante de vehículos, también pesados. A estas alturas nos resulta difícil considerar aceptable que una capital de comarca mantenga todavía una travesía de estas características por el centro del municipio. Esta situación prolongada en el tiempo constituye un riesgo evidente para Gandesa y la Terra Alta. El 31 de marzo de 2025, señorías, varios diputados del Grupo Parlamentario Popular registramos una batería de preguntas escritas para conocer el estado real del proyecto. En esa iniciativa ya señalábamos la adjudicación realizada en agosto de 2023 por 820 000 euros y un plazo de ejecución de dieciocho meses, junto al resto de cuestiones esenciales. El Gobierno respondió el 13 de mayo. En su contestación menciona contactos técnicos sin fecha ni contenido, una vigilancia ordinaria que no incorpora actuaciones específicas y un proyecto que sigue en fase de redacción, tras completar únicamente trabajos iniciales. La respuesta no aporta fechas ni para la tramitación ni para la aprobación técnica ni para la futura licitación.

Esa respuesta, confrontada con los datos que ya constaban en nuestras preguntas, permite una conclusión inequívoca: el plazo contractual expiró en febrero de 2025 y, a pesar de ello, el proyecto no ha avanzado más allá de la fase preliminar. Mientras tanto, Gandesa continúa afrontando las consecuencias de esta falta de avances. El 15 de julio de 2025, un atropello múltiple causó la muerte de una vecina y dejó a otra persona herida, y a finales de septiembre se registró otro atropello con una persona herida; dos episodios que revelan la fragilidad creciente de la travesía urbana. La iniciativa que hoy defendemos propone completar la redacción del proyecto, fijar un calendario verificable y coordinar medidas provisionales que reduzcan el riesgo mientras llega la solución definitiva. Señorías, en Gandesa los vecinos conviven cada día con un flujo continuo de vehículos por la N420, mientras la variante sigue sin aprobarse, a pesar de que el contrato para redactarla venció hace meses. La Terra Alta no puede seguir esperando. Esta demora afecta a la seguridad vial, al bienestar de la comarca y a la confianza en las instituciones. Urge aprobar el proyecto, urge fijar un calendario real y urge aplicar medidas provisionales ya. Gandesa necesita soluciones, no excusas.

Señorías, por esto, esta proposición no de ley busca alcanzar un mandato nítido de esta comisión al Gobierno: avanzar en el proyecto, establecer fechas comprobables y adoptar medidas provisionales que disminuyan la exposición diaria de los vecinos. Ese es el sentido de nuestra proposición, ese será el sentido de nuestro voto y el motivo por el que pedimos a todas sus señorías su aprobación.

Muchas gracias. **(Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!)**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per la defensa de l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria Mellado Sierra.

Muchas gracias.

Para defender la enmienda presentada por el Grupo Socialista, su señoría Mellado Sierra.

La señora **MELLADO SIERRA**: Gràcies, presidenta.

Bé, com que tinc molt poc temps, la veritat, doncs em centraré en tres missatges molt, molt clars. El primer missatge el voldria enviar a la ciutadania de Gandesa i a totes aquelles persones que habitualment utilitzen la Nacional 420 al seu pas per aquesta població de Tarragona. I, mirin, el missatge clar és que amb el govern de Pedro Sánchez la variant està cada dia més a prop. Des del grup socialista i el govern progressista compartim totalment la necessitat de construir una variant que permeti millorar la seguretat viària i la qualitat de vida dels veïns de Gandesa. Ja ho estàvem, de fet, el 2007, quan es va impulsar el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 14

projecte amb el govern de Rodríguez Zapatero i ho continuem estant ara, després d'haver-lo tret del calaix on el va deixar el govern del Partit Popular. Com saben, ho ha comentat la senyora del grup popular, actualment s'està redactant el projecte constructiu seguint el procés i per complir amb totes les garanties d'un projecte d'aquestes característiques.

El segon missatge clar és que, com he dit, el govern progressista està compromès amb la millora de la seguretat viària de Gandesa i, per això, no esperem a tenir el projecte per actuar. De fet, ja s'estan prenent una sèrie de mesures, com és la instal·lació de radars pedagògics, el reforç de la senyalització dels passos de vianants i la pintura vial per senyalitzar l'inici de la zona urbana, a més de col·laborar tant amb el Servei Català de Trànsit com amb el propi Ajuntament de Gandesa per a l'aplicació d'altres mesures. Tot això sempre per millorar la seguretat viària i evitar situacions de risc a la població. I en aquest punt, la veritat, no vull deixar passar tampoc l'ocasió per expressar el nostre pesar, el del grup socialista, i la nostra preocupació també pels accidents ocorreguts en els darrers mesos.

Dit això, el tercer missatge és per les senyories del grup popular. Demanen vostès la tramitació d'urgència per aquest projecte, cosa que no és necessària perquè els tràmits estan en marxa i els treballs avancen també a bon ritme. Llavors la pregunta seria: Per què fan ara aquest exercici, que podríem denominar de cinisme, demanant la urgència per una obra que ja seria realitat si vostès no haguessin enterrat el projecte ja elaborat pel govern Zapatero el 2011?

Vaig finalitzant. Mirin, els ciutadans i les ciutadanes de Gandesa i de la Terra Alta poden estar molt segurs que, amb els governs socialistes i de progrés, el projecte no tornarà a quedar en un calaix i la Nacional sortirà definitivament del centre de Gandesa.

Moltes gràcies.

Muchas gracias, presidenta.

Como tengo muy poco tiempo, me voy a centrar en tres mensajes muy claros. El primer mensaje quiero mandarlo a la ciudadanía de Gandesa y a todas esas personas que utilizan habitualmente la N-420 a su paso por esa población de Tarragona. El mensaje claro es que con el Gobierno de Pedro Sánchez la variante está cada vez más cerca. El Grupo Socialista y el Gobierno progresista compartimos totalmente la necesidad de construir una variante que permita mejorar la seguridad vial y la calidad de vida de los vecinos de Gandesa. Bueno, ya pensábamos así en 2007, cuando se impulsó el proyecto con el Gobierno de Rodríguez Zapatero, y lo seguimos pensando hoy, cuando lo sacamos del cajón donde lo dejó el Gobierno del Partido Popular. Como saben —lo comentó su señoría del Grupo Popular—, se está redactando en la actualidad el proyecto de construcción siguiendo el proceso y para cumplir todas las garantías de un proyecto de tal envergadura.

El segundo mensaje claro que quiero mandar es que, como ya he dicho, el Gobierno progresista está comprometido con la seguridad vial de Gandesa y, por eso, no esperamos a tener el proyecto para actuar. Ya se están tomando toda una serie de medidas, como la instalación de radares pedagógicos, refuerzo de la señalización de los pasos de peatones y otras señales, además de colaborar con el Servei Català de Trànsit y otros servicios para la aplicación de otras medidas para mejorar la seguridad vial y evitar situaciones de riesgo para la población. Bueno, no quiero dejar pasar la ocasión para expresar nuestro pesar en el Grupo Socialista y la preocupación en relación con los accidentes que se han producido en los últimos meses.

Dicho esto, el tercer mensaje es para sus señorías del Grupo Popular. Ustedes piden que se tramite con urgencia este proyecto, algo que no es necesario porque los trámites están en marcha y los trabajos avanzan a buen ritmo. La pregunta sería: ¿por qué llevan a cabo ahora este ejercicio, que podríamos denominar un tanto cínico, pidiendo urgencia para una obra que ya se habría hecho realidad si ustedes no hubieran enterrado el proyecto ya elaborado por el Gobierno Zapatero en el año 2011?

Voy acabando. Los ciudadanos y las ciudadanas de Gandesa y de la comarca de Terra Alta pueden estar segurísimos de que con los Gobiernos socialistas y progresistas el proyecto no volverá a quedar en un cajón y la nacional saldrá definitivamente del centro de Gandesa.

Gracias. (Aplausos).

La senyora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Ara per la defensa de posicions pel Grup Republicà, sa senyoria Salvador i Duch.

Muchas gracias.

Para defender su posición, en nombre del Grupo Republicano, su señoría Salvador i Duch.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 15

El señor **SALVADOR I DUCH**: Bon dia. Gràcies, presidenta.

De vegades un té vergonya d'estar on està, no? Senyors el PP, és una gran ironia que avui ens demanin l'execució urgent —urgent— de la variant de Gandesa de la nacional 420. O bé tenen una gran desmemòria o bé tenen molt poca vergonya. Perquè si després de 25 anys —estem parlant de 25 anys— encara no s'ha fet ni un metre de la variant és responsabilitat de dos, PP i PSOE. Des de l'any 2000 —estem al 2025— des de l'any 2000, quan es va publicar l'estudi de les tres variants de la nacional 420, l'Estat ha estat governat per PSOE i PP, però no s'ha fet ni un metre de cap de les variants, realitats. Amb els anys, les partides pressupostàries que estaven es van reduir fins a desaparèixer el 2016, amb el PP al govern. I, gràcies a la feina del senador republicà Miquel Aubà —en pau descansi— vam saber que entre l'any 2000 —i, repeteixo, l'any 2000— a 2017, de tots aquells milions pressupostats, que estaven pressupostats, l'Estat només s'havia gastat 334 000 euros amb la variant de Gandesa. Disset anys després —compte! disset anys després— només 334 000 euros. Això és menyspreu a un territori. La inacció de PP i PSOE van fer caducar l'any 2012 —ho repeteixo, van fer caducar l'any 2012— les declaracions d'impacte ambiental de les tres variants. Ja la tenim! Quan Esquerra Republicana va portar una moció al Senat per actualitzar-les, el 2018, el PP la va tombar. Ojo! La va tombar. Després el PSOE va arribar al govern, va prometre reprendre els tràmits com ara, però tampoc va complir. No va ser fins el 2023 que el BOE va anunciar la licitació del projecte de la variant de Gandesa. Dos anys després encara no hem vist res. I és també l'exemple de com l'Estat actua de manera diferent segons on s'hagin de fer les obres i qui n'hagi de ser l'empresa constructora, un exemple vergonyant.

El mateix BOE de l'any 2000, al mateix BOE on sortia l'estudi de la variant de Gandesa, també sortia l'estudi de l'autopista AP-41 Madrid-Toledo, 57 quilòmetres i 400 milions d'euros adjudicats a ACS, l'empresa de Florentino Pérez. Quatre anys després ja s'hi feien obres. Al cap de sis anys, els cotxes ja hi circulaven, però per acabar-ho d'adobar, senyories, aquella autopista va fer fallida i l'Estat va haver de rescatar amb diners de tothom. Ja està rescatada. Bé, a Gandesa, en canvi, 25 anys després no hi ha ni una sola paletada feta, realitats. I ara, després d'aquest historial, el PP ens ve a demanar l'execució urgent de la variant. Potser només per mirar de quedar bé amb el seu regidor de Gandesa, que ja està bé, pobre senyor! La variant de Gandesa fa dècades que és imprescindible per treure el trànsit pesant del nucli urbà, per millorar la seguretat viària i la qualitat de vida de la gent, per reduir la contaminació i el soroll. Estem absolutament d'acord i per això sempre ho hem defensat i hem fet mocions i de tot. Però a més, aquesta variant és imprescindible per dignificar la Nacional 420 com a eix estratègic entre el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre —no només és un tema local— i l'Aragó. És un eix importantíssim per a aquest biaix i tota la gent que s'omple la boca de l'Espanya del despoblament, etcètera, etcètera. Doncs coses com aquestes fan que les coses vagin millor. Per tot això, Esquerra Republicana votarem a favor, però ho deixarem clar, deixarem clar, que si avui estem exactament on érem fa 25 anys, exactament on érem fa 25 anys, és per la irresponsabilitat i el maltractament acumulat dels governs espanyols del PP i el PSOE cap a les Terres de l'Ebre i cap a la Terra Alta.

Bé, esperem que aquesta vegada, doncs això vagi una mica millor, encara que som bastant escèptics de molt bla, bla, bla. Però la veritat, el que surti aprovat aquí —que crec que ha de sortir aprovat, perquè no crec que ningú voti en contra d'això— a lo millor dintre d'uns anys tornem a estar fent un altre PNL sobre aquest tema.

Moltes gràcies.

Gracias, señora presidenta.

Señores del PP, es una ironía que nos pidan la ejecución urgente de la variante de Gandesa, de la N-420. O tienen amnesia o tienen poca vergüenza, porque si después de veinticinco años no se ha hecho ni un metro de la variante es responsabilidad de dos: PP y PSOE. Desde el año 2000, cuando se publicaron las tres variantes, el Estado ha sido gobernado por el PSOE, pero no se ha hecho nada. Con los años, las partidas presupuestadas se redujeron hasta desaparecer en 2016, con el PP en el Gobierno. Gracias al senador republicano, Miquel Aubà, supimos que de todos esos miles de millones que estaban presupuestados, solo se habían gastado 334 000 euros en la variante de Gandesa; diecisiete años después, solo 334 000 euros. Eso es menospreciar un territorio. La inacción del PP y el PSOE hicieron que caducaran en 2012 las declaraciones de impacto ambiental de las tres variantes. Cuando Esquerra Republicana presentó una moción en el Senado para actualizarlas en 2018, el PP la tumbó. La tumbó, repito. Luego llegó el PSOE al Gobierno, prometió retomar los trámites, como ahora, pero no cumplió. No fue hasta el 2023 que el BOE anunció la licitación de la variante de Gandesa. Dos años después, aún no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 16

hemos visto nada. Es un claro ejemplo de cómo se actúa de forma diferente en función de dónde hay que llevar a cabo las obras y quién tiene que ser la empresa constructora. Es vergonzante.

En el mismo BOE del año 2000, donde se hablaba del estudio de la variante de Gandesa, se hablaba de la variante AP Madrid-Toledo. 400 millones de euros adjudicados a ACS, la empresa de Florentino Pérez. Cuatro años después ya se llevaban a cabo las obras y, tras seis años, los coches ya circulaban. Pero esa autopista quebró y el Estado la tuvo que rescatar con dinero de todos. Ya está rescatada. En Gandesa, sin embargo, veinticinco años después, no se ha clavado ni una pala. Y ahora el PP nos pide que se ejecute de forma urgente la variante. ¿Por qué? ¿Para quedar bien con el regidor de Gandesa, que ya está mayor? La variante de Gandesa hace décadas que es imprescindible para sacar el tráfico del núcleo, mejorar la seguridad vial, la calidad de vida de la gente, reducir contaminación y ruido. Y estamos de acuerdo, estamos de acuerdo, por eso siempre lo hemos defendido y hemos hecho mociones; pero también es imprescindible para dignificar la N-420 como eje estratégico entre Camp de Tarragona, las Terres de l'Ebre y Aragón. Es fundamental. Hay mucha gente que habla de la España despoblada, etcétera. Pues cosas como esta hacen que las cosas mejoren. Por eso, Esquerra Republicana votará a favor, pero dejando claro que, si hoy estamos donde estábamos hace veinticinco años, es por la irresponsabilidad y el maltrato acumulado de los Gobiernos del PP y del PSOE hacia Terra Alta, las Terres de l'Ebre.

Espero que esto mejore, aunque no dejamos de ver esto con ojos escépticos: mucho ruido y pocas nueces. Pero bueno, a ver si dentro de unos años seguimos aquí planteando PNL sobre el mismo tema. Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies.

En nom del Grup Plurinacional SUMAR, sa senyoria Alonso Cantorné.

Gracias.

En nombre del Grupo Plurinacional, su señoría, Alonso Cantorné.

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

Com ens ha recordat su señoría Salvador, fa 25 anys que esperem la variant de la Nacional 420, 25 anys en què la vida a Gandesa ha estat marcada pel perill, pels embussos i, tristament, pels accidents. Els accidents dels darrers mesos és un recordatori cruent de la realitat insostenible que tots i totes coneixem. Per això, és necessari analitzar on som realment. D'una banda, tenim la realitat del carrer, el pas constant de camions per un nucli urbà que no està dissenyat per suportar-ho. Això posa en risc la seguretat dels ciutadans i minva la nostra qualitat de vida. És un fet objectiu. D'altra banda, tenim la resposta institucional. I aquí és on volem centrar-nos avui. El Ministeri de Transports, quan li hem preguntat, ens respon que el projecte de construcció es va entregar el 2012, però la caducitat de la declaració d'impacte ambiental, al gener del 2012, n'impedeix l'aprovació, motiu pel qual es va procedir a la recepció dels treballs i a la liquidació del contracte de redacció. Qui governava el 2012? Sí, vostès, el Partit Popular.

Tanmateix, no podem ignorar que el temps corre en aquest tràmit administratiu i l'emergència quotidiana que vivim. La pregunta que totes i tots els veïns i veïnes ens fan és: Quant temps haurà de passar encara entre els fulls del projecte i la iniciació de les obres? El Ministeri assenyala que la variant és una actuació prioritària. Aprofitem aquesta declaració per exigir aquesta prioritat es vegi reflectida en l'agilitat i en els pressupostos, que esperem s'aprovin. No podem permetre'ns nou anys de dilacions. Instar a continuar la redacció del projecte del traçat i construcció de la variant de la Nacional 420 al seu pas per Gandesa, per a la seva aprovació i posterior construcció, quan ho permetin les disponibilitats pressupostàries establertes en la planificació del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Necessitem pressupostos. És moment de passar de la planificació a l'acció. La paciència de la gent de la Terra Alta s'esgota.

La nostra voluntat és de diàleg i col·laboració —i aquí li recordo al senyor de Vox, les senyories de VOX, que nosaltres votarem a favor, cosa que vostès mai fan amb nosaltres— com sempre ho ha estat, però amb la fermesa i l'exigència que els passos endavant siguin ara irreversibles i amb la mateixa celeritat. Exigim, per tant, un calendari clar i vinculant a l'aprovació dels Pressupostos Generals de l'Estat del 2026. Exigim que les mesures provisionals es concretin i que es despleguin sense més dilació i exigim que la prioritat —prioritat de la qual parla el Ministeri— es tradueixi en fets mesurables.

Moltes gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 17

Gracias, señora presidenta.

Como nos recordó su señoría Salvador, hace veinticinco años que esperamos la variante de la N-420. Veinticinco años en los que la vida de Gandesa ha quedado marcada por el peligro, los accidentes y demás. En los últimos meses ha habido accidentes salvajes, que muestran la realidad que todos conocemos. Y por eso es necesario analizar cómo están las cosas realmente. Por un lado, tenemos la realidad sobre el terreno: el paso constante de camiones por un núcleo urbano no diseñado para soportar ese tráfico. Eso pone en peligro la seguridad de los ciudadanos y reduce nuestra calidad de vida. Es un hecho objetivo. Por otro lado, tenemos la respuesta institucional, y es aquí donde queremos centrarnos hoy. El Ministerio de Transportes, cuando le hemos preguntado, nos responde que el proyecto de construcción se entregó en 2012, pero la caducidad de la declaración de impacto ambiental en enero de 2012 no impedía su aprobación, por lo que se procedió a aceptar los trabajos y liquidar el contrato de redacción. ¿Quién gobernaba en 2012? Sí, ustedes, el Partido Popular.

Sin embargo, no podemos ignorar que el tiempo va pasando en este trámite administrativo y la emergencia cotidiana que vivimos. La pregunta que los vecinos y las vecinas se formulan es: ¿cuánto tiempo más tendrá que pasar entre pliegos de descargos y el inicio de las obras? El ministerio dice que la variante es una actuación prioritaria. Aprovechemos esta declaración para exigir que esa prioridad se refleje en la agilidad de los presupuestos que esperamos se aprueben. No podemos permitir nueve años de dilaciones hasta que se redacte el proyecto del trazado y la variante en su paso por Gandesa, para que se apruebe y se construya cuando lo permitan las disponibilidades presupuestarias establecidas en la planificación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Nos hace falta presupuesto. Hay que pasar de la planificación a la acción. La paciencia de la gente de Terra Alta se va agotando. Nuestra voluntad es de diálogo y colaboración.

Recuerdo a los señores de VOX que vamos a votar a favor, cosa que ustedes nunca hacen con nosotros. Bueno, siempre ha sido así, pero ahora con firmeza, y que los pasos ahora sean irreversibles y se ejecuten con la misma celeridad. Exigimos un calendario claro, vinculado a la aprobación de los presupuestos generales del Estado; que las medidas provisionales se concreten y se desplieguen sin más dilación, y que la prioridad de la que habla el ministerio se traduzca en hechos mensurables.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria Alcaraz Martos.

Muchas gracias.

En nombre del Grupo Parlamentario VOX, su señoría Alcaraz Martos.

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

Estamos hablando de la N-420, entre Tarragona y Córdoba, que está calificada como una de las más peligrosas de España. **(Muestra un recorte de prensa)**. Y eso implica vidas. Lo que no es de recibo, y me he quedado sorprendido, es que el Grupo Socialista haga una enmienda cuando en el año 2010 **(muestra un documento)** su ministro anunció que se iba a hacer aquella variante de 5 kilómetros y hoy en día este problema sigue estando sobre la mesa de esta comisión, y así, sucesivamente, durante estos últimos quince años, según toda la información que he ido recogiendo.

Señorías, el problema de esta carretera, la N-420, a su paso por Gandesa, en Tarragona, es un problema que viene sumándose al abandono generalizado de las carreteras de España; un abandono que tiene un déficit de mantenimiento de 13 500 millones de euros. ¡13 500 millones de euros! Nunca jamás las carreteras de España han estado tan mal cuidadas, tan descuidadas como lo están con este Gobierno, con el Gobierno de Sánchez. Y apunto: no es solo un problema de adaptar la velocidad o de peligro; estamos hablando de que el fiscal de Seguridad Vial ya ha anunciado en varias ocasiones que una de cada tres muertes en carretera —tomen nota— se debe precisamente a la falta de mantenimiento de las carreteras. Por lo tanto, aquí hay un problema de seguridad que el Partido Socialista, que es el que gobierna, ha tenido siete años para solucionar y no lo ha hecho.

Por lo tanto, vamos a aprobar y a apoyar esta PNL, y esperemos que no acepten esta enmienda del Grupo Socialista, porque, la verdad, una cosa es predicar y otra cosa es dar trigo, y lo que queremos ya los españoles es trigo, no que prediquen que se van a arreglar los problemas de las carreteras mientras seguimos acumulando ese déficit de 13 500 millones de euros de carreteras en mal estado.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 18

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Per posicionar-se sobre l'esmena presentada, sa senyoria Vedrina Conesa.

Muchas gracias.

Para posicionarse sobre la enmienda presentada, su señoría Vedrina Conesa.

La señora **VEDRINA CONESA**: Perdó, presidenta, no acceptarem l'esmena.

Gràcies.

Disculpe, presidenta, no vamos a aceptar la enmienda.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gràcies.

— RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LA ROLDA OESTE EN EL CONCELLO DE FENE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002746).

La señora **PRESIDENTA**: Passem a la darrera de les proposicions no legislatives, relativa a la construcció de la Rolda Oeste en el Concello de Fene. Serà substanciada per sa senyoria Rego Candamil.

Pasamos a la última de las propuestas no legislativas, relativa a la construcción de la Rolda Oeste en el Concello de Fene. La va a presentar su señoría Rego Candamil.

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

O obxectivo desta proposición non de lei do BNG é resolver un problema importante de seguranza viaria no concello de Fene, de mobilidade no concello de Fene, un Concello, que presenta unha singular configuración polo feito de acoller unha instalación industrial moi importante como é Navantia Fene, con máis de un millón de metros cadrados, unha instalación industrial en que non só se constrúen grandes buques, senón tamén que se fabrican actualmente megaestruturas para a industria eólica mariña.

E a pesar desa dimensión, o certo é que Navantia Fene non ten uns accesos adecuados. O acceso dos grandes camiós que transportan os compoñentes para esas megaestruturas circulan por unha estrada nacional como é a 651, que é realmente o eixo dun núcleo urbano de Fene densamente poboado e a travesía principal de Fene. Ou tamén desde a AP-9 para a AC-115, unha estrada de carácter local ou comarcal, atravesando zonas urbanas consolidadas, o que xera importantes problemas de tránsito e impacto ambiental, mais tamén, como dicíamos, de seguranza viaria.

Porén, tanto no Plan Xeral de Ordenación Municipal do Concello de Fene como no Plan de Estradas de Galiza está recollida a previsión dunha nova vía de conexión entre o polígono industrial de Vilar do Colo e a entrada principal de Navantia Fene, a coñecida como rolda oeste, que permitiría unir directamente unha vía de alta capacidade como é a AP-9, autoestrada do Atlántico, coa entrada de Navantia no inicio da ponte das Pías, novamente na nacional 651 e por tanto, canalizando todo o tráfico de mercadorías e todo o tráfico pasante que deixaría de circular polo centro do núcleo urbano de Fene. E isto non só permitiría garantir máis a seguranza viaria, senón que tamén posibilitaría desenvolver unha actuación de humanización e de calmado do tránsito na avenida Naturais de Fene, como digo, o principal eixo viario deste concello.

Estamos falando dunha actuación que pola súa dimensión non é excesivamente custosa que máis ben unha cuestión de vontade política para atender unha necesidade evidente, tanto do propio Concello de Fene, dos veciños e veciñas e da súa institución municipal, como, por outro lado, dotar duns accesos adecuados unha instalación industrial da importancia que ten Navantia Fene.

Por iso, nesta proposición non de lei o que facemos, o que fai o BNG, é instar o goberno a elaborar o estudo informativo e técnico necesario para a construción desa rolda oeste, que conecte o polígono do Vilar do Colo e a AP-9 coa entrada principal de Navantia Fene; que se inclúa esa actuación nos plans de infraestruturas do Ministerio de Transporte co obxectivo de mellorar a seguranza viaria e a competitividade industrial da comarca de Ferrol; que se coordine este proxecto tanto co Concello de Fene como coa Xunta de Galiza para garantir a súa correcta integración territorial e a compatibilidade ambiental e urbanística e, por último, que de maneira paralela se prevé o desenvolvemento de actuacións de humanización e integración da trama urbana da Travesía Nacional, da travesía que hoxe representa a estrada nacional 651 no concello de Fene entre a conexión coa Penélope e o inicio da Ponte das Pías. Entendemos que é unha cuestión de sentido común e por tanto, esperamos que sexa apoiada nesta comisión.

Moito obrigado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 19

Muchas gracias, señora presidenta.

El objetivo de esta proposición no de ley del BNG es resolver un problema importante de seguridad vial en el Ayuntamiento de Fene, de movilidad en ese ayuntamiento; un ayuntamiento que presenta una configuración singular por el hecho de acoger una instalación industrial muy importante como es Navantia.

Fene, con más de un millón de metros cuadrados, tiene una instalación industrial grande, en la que no solo se construyen grandes buques, sino que también se fabrican actualmente megaestructuras para la industria eólica marina. Y, a pesar de esa dimensión, lo cierto es que Navantia-Fene no tiene unos accesos adecuados. Los grandes camiones que transportan los componentes para esas megaestructuras circulan por la carretera N-651, que es realmente el eje del núcleo urbano de Fene, densamente poblado. Esta carretera constituye la travesía principal de Fene. O también la AP-9 por la C-115, una carretera de carácter local comarcal. Esto atraviesa zonas urbanas consolidadas y genera importantes problemas de tránsito, de impacto ambiental, pero también, como decíamos, de seguridad viaria.

Sin embargo, tanto el Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Fene como el Plan de Carreteras de Galicia recogen la previsión de una nueva vía de conexión entre el polígono industrial de Vilar do Colo y la entrada principal de Navantia-Fene, la conocida como Rolda Oeste. Esto permitiría unir directamente una vía de alta capacidad, como es la AP-9, la autopista del Atlántico, con la entrada de Navantia al principio del puente de As Pías, por donde pasa la N-651, canalizando, por lo tanto, todo el tráfico de mercancías y el tráfico pasante, que dejaría de circular por el centro del núcleo urbano de Fene. Esto no solo permitiría garantizar mayor seguridad viaria, sino que también posibilitaría el desarrollo de una actuación de humanización y de calmado del tráfico en esta avenida principal de Fene, uno de los principales ejes de este ayuntamiento. Estamos hablando de una actuación que, por sus dimensiones, no es excesivamente costosa. Es más bien una cuestión de voluntad política para atender a una necesidad evidente, tanto del propio Ayuntamiento de Fene, de los vecinos y vecinas y de su institución municipal, como, por otro lado, también dotar de unos accesos adecuados a una instalación industrial de la importancia que tiene Navantia-Fene.

Por eso, en esta proposición no de ley, lo que hace el BNG es instar al Gobierno a elaborar el estudio informativo técnico necesario para la construcción de esta Rolda Oeste, que conectaría el polígono de Vilar do Colo y la AP-9 con la entrada principal de Navantia-Fene. También, que se incluya esta actuación en los planes de infraestructuras del Ministerio de Transporte para mejorar la seguridad vial y la competitividad industrial de la comarca de Ferrol. Que se coordine este proyecto, tanto con el Ayuntamiento de Fene como con la Xunta de Galicia, para garantizar su correcta integración territorial y la compatibilidad ambiental y urbanística. Y, por último, que de manera paralela se contemple también el desarrollo de actuaciones de humanización e integración en el tramo urbano de esta travesía nacional, la travesía que hoy representa la carretera N-651 del Ayuntamiento de Fene, entre la conexión con la AP-9 y el inicio del Puente de As Pías. Entendemos que es una cuestión de sentido común y, por lo tanto, esperamos que sea apoyada en esta comisión.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

Per la defensa de l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria Taboadela Álvarez.

Muchas gracias, señoría.

Para la defensa de la enmienda, por el PSOE, tiene la palabra la señora Taboadela Álvarez.

La señora **TABOADELA ÁLVAREZ**: Moitas grazas, señora presidenta.

Señorías, bo día.

Todas e todos sabemos o que significa Navantia Fene para a comarca de Ferrolterra, hoxe, unha factoría ligada á eólica mariña que fabrica e distribúe infraestruturas de primeiro nivel e nun sector punteiro.

Navantia conseguiu reinventarse e especializarse, e o que queremos é que siga dando emprego de calidade e benestar ás veciñas e veciños de Fene, que xa foron duramente castigados pola reconversión industrial hai uns anos. Agora ben, tamén sabe o señor Rego que os pilotes e as plataformas e os materiais que saen da antiga Bazán non van pola estrada, van polo mar, van en barco. É dicir, unha parte moi importante dese tráfico industrial pesado non afecta ás vías das que hoxe estamos falando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 20

E tamén sabe vostede que o tramo Fene-Ferrol, Fene pola autoestrada AP-9 é gratuito para as persoas usuarias, polo que as veciñas e veciños de Fene teñen garantida a mobilidade comarcal gratuíta por unha vía segura e de alta capacidade.

Esa é unha realidade que ás veces se agocha no debate, pero que existe e está ao servizo da cidadanía da zona. Iso non significa nin moito menos que o Estado mirara para outro lado. De feito, por exemplo, a actuación das curvas de Santa Ana da EN651 onde no ano 2018 se instalou na barreira de formigón e se reordenou o xiro á esquerda a petición do propio concello, logrando reducir de xeito moi notable a sinistralidade nun treito que acumulaba unha alta accidentalidade. Este é un exemplo moi concreto de como se actuou cando había un problema real de seguridade viaria nunha estrada estatal.

Agora ben, eu emprazo ao señor Rego a que leve esta cuestión á comisión de transportes, porque máis que unha cuestión de seguridade vial, que é a que ten competencias nesta comisión, no que vostede relátanos na súa PNL non consta un problema de sinistralidade que xustifique a intervención desde este ámbito. Podemos debatir sobre planificación, sobre trazados, sobre o modelo de infraestruturas, pero cada cousa na comisión que lle corresponde, claro.

Do que non cabe dúbida é do compromiso deste goberno por mellorar as infraestruturas estatais co fin de mellorar a mobilidade e a seguridade da cidadanía. E tamén, por certo, no ámbito da industria de emprego con investimentos millonarios que foron dende o goberno de Pedro Sánchez para a comarca de Ferrolterra.

Por outra banda, boa parte do que se formula nesta PNL non é só que non dependa desa comisión, senón que está fóra das propias competencias do Estado. Como vostede comentou, correspóndelle á Xunta de Galicia e ao propio concello de Fene no marco das súas competencias, o deseño e a execución da variante ou ronda que mellore os accesos aos polígonos e ordene o tráfico interno do municipio. Por iso, como compartimos o obxectivo de máis seguridade, mellor mobilidade e máis futuro industrial para Fene, presentamos unha emenda que se axusta ás competencias do Estado e ás necesidades reais de Fene e da comarca e que agardamos sinceramente que acepte.

Moitas grazas.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, buenos días.

Todas y todos sabemos lo que significa Navantia-Fene para la comarca de Ferrolterra, una factoría ligada a la eólica marina que fabrica y distribuye estructuras de primer nivel en un sector puntero. Navantia consiguió reinventarse y especializarse y queremos que siga dando empleo de calidad y bienestar a los vecinos de Fene, que han sido duramente castigados por la reconversión industrial hace unos años.

Ahora bien, también sabe el señor Rego que los pilotes y las plataformas y materiales que salen de Bazán no van por carretera, sino por el mar, en barco. Es decir, una parte muy importante de ese tráfico industrial pesado no afecta a las vías de las que hoy estamos hablando. Y también sabe usted que el tramo Fene-Ferrol-Fene, por la autovía AP-9 es gratuito para las personas usuarias. Así que los vecinos y vecinas de Fene tienen garantizada la movilidad comarcal gratuíta por una vía muy segura. Esto es algo que muchas veces se esconde en el debate, pero está al servicio de la ciudadanía. Esto no significa ni mucho menos que el Estado mire para otro lado. De hecho, por ejemplo, en la actuación en las curvas de Santa Ana de la N-651, en el año 2018, se instaló una barrera de hormigón y se reordenó el giro a la izquierda, a petición del propio ayuntamiento, logrando reducir notablemente la siniestralidad en un tramo que acumulaba una gran siniestralidad. Este es un ejemplo muy concreto de cómo se actuó cuando había un problema real de seguridad vial en una carretera estatal.

Ahora bien, le emplazo, señor Rego, a que lleve esto a la Comisión de Transportes porque, más que una cuestión de seguridad vial, quien tiene competencias es esta Comisión. No consta en la PNL un problema de siniestralidad que justifique la intervención de este tramo. Podemos debatir sobre planificación, trazados, modelo de infraestructuras, pero cada cosa a la comisión que le corresponde, claro. No cabe duda del compromiso de este Gobierno por mejorar las infraestructuras estatales con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de la ciudadanía. También, en el ámbito de la industria y empleo con inversiones millonarias desde el Gobierno de Pedro Sánchez para la comarca de Ferrolterra.

Por otra parte, mucho de lo que se propone en esta PNL no solo no depende de esta Comisión, sino que está fuera de las competencias del Estado, como usted ha comentado. Le corresponde a la Xunta de Galicia y al propio Ayuntamiento de Fene, en el marco de sus competencias, el diseño y ejecución de la variante o ronda que mejore los accesos a los polígonos y ordene de otra forma el municipio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 21

Por lo tanto, como compartimos el objetivo de más seguridad, mejor movilidad y más construcción industrial para Fene, presentamos una enmienda que se ajuste a las competencias del Estado y a las necesidades reales de Fene y de la comarca y que esperamos, sinceramente, que acepte.

Muchas gracias. (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara per fixar posicions, pel Grup Plurinacional SUMAR, sa senyoria Alonso Cantorné.

Muchas gracias.

Ahora, para fijar posiciones, por el Grupo Plurinacional SUMAR, su señoría Alonso Cantorné.

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

Intervengo en nombre de Esquerda Unida para reafirmar que la política municipal debe tener un único objetivo: servir a las personas, garantizando su seguridad y mejorando su calidad de vida. Por ello, es imprescindible una gestión urbanística valiente, con visión de futuro y ejecutada con transparencia.

Quiero comenzar con el reconocimiento público de la excelente labor de la concejala Mari Carmen Martínez, al frente de Urbanismo. Su trabajo demuestra que es posible gestionar lo público con rigor, priorizando las necesidades de la ciudadanía y ejecutando proyectos que transforman positivamente el municipio. Es desde esta certeza, desde esta experiencia de buena gestión y compromiso con el territorio, desde donde reafirmamos nuestra determinación de hacer de la Ronda Oeste de Fene una realidad. No se trata de un capricho, sino de una infraestructura crucial y estratégica, prevista en los planes de ordenación. Es una necesidad para descongestionar el tráfico rodado, conectar de forma segura y eficiente el polígono industrial con Navantia y mejorar la movilidad de todos los vecinos y vecinas.

Ahora bien, nos encontramos con una contradicción política que no podemos ignorar. Son las autonomías las que han de asumir sus propias responsabilidades. Finalmente, no podemos permitir esta cabriola política que confunde a la ciudadanía. Por ello, instamos a la Xunta de Galicia y a la Diputación de A Coruña, Administraciones que gobierna el Partido Popular, a que asuman de una vez sus competencias, que, en el ámbito de sus atribuciones en materia de accesos a polígonos y vías locales, desarrolle la variante que se estime procedente para estos núcleos urbanos. Ya, en 2018, se actuó en la N-651, con una barrera de las curvas de Santa Ana, como ha dicho anteriormente mi compañera del PSOE, y ahora es el momento de dar un paso más ambicioso y decisivo. Nuestro compromiso es firme. Continuaremos impulsando la mejora de la seguridad vial en las carreteras estatales a su paso por Fene, promoviendo siempre actuaciones que se ajusten a la legalidad, a los criterios técnicos y a la disponibilidad presupuestaria. No cejaremos en este empeño. La Ronda Oeste es una cuestión de coherencia, de justicia territorial y de progreso para Fene.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Pel Grup Parlamentari VOX, sa senyoria García Gomís.

Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, su señoría García Gomis.

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

Señor Rego, a pesar de que apoyamos la finalidad de la propuesta, que no es otra que mejorar la seguridad vial, la competitividad industrial en la región y la conectividad, la iniciativa que usted nos presenta se nos antoja débil, endeble e insuficiente. Su propia iniciativa ni siquiera aclara las competencias, más allá de que usted pide que se pongan de acuerdo entre el Concello de Fene y la Xunta de Galicia. Eso generaría incertidumbre de cumplimiento y de solución real a lo que usted pretende con esta PNL, a la que, como usted y yo sabemos, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda para meterla en un cajón durante años.

Nosotros siempre vamos a estar en la defensa de nuestro sector industrial, de nuestros empleados económicos y creadores de empleo. Siempre vamos a estar a favor de poner todos los medios disponibles y facilidades posibles para que nuestros núcleos industriales y urbanos tengan muy buenas conexiones, que faciliten el desplazamiento de todos los vecinos y visitantes. Y, por supuesto, vamos a velar por la mejora de la seguridad vial. Esta iniciativa, como le he dicho, se nos antoja un brindis al sol, que no propone soluciones reales, que simplemente es como dejar en el aire que se solucione y va a terminar, como le he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 22

dicho, nuevamente en un cajón cerrado, cogiendo polvo, cuando la Ronda Oeste de Fene es más que necesaria, como han puesto de manifiesto alguna vez nuestros representantes de VOX en la región.

Por eso, señor Rego, no vamos a participar de engaños ni de iniciativas que se queden a medias y que solamente busquen o bien un titular o bien quedarse a medias, porque ya le digo que es una iniciativa débil, endeble e insuficiente a todas luces. Creo que los vecinos de Fene no se merecen esto.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.

I, finalment, pel Grup Parlamentari Popular, sa senyoria Moraleja Gómez.

Muchas gracias, señoría.

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, su señoría Moraleja Gómez.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Gracias, presidenta.

Me gustaría comenzar hoy, 25 de noviembre, con un recuerdo a todas las mujeres que han sido asesinadas por sus parejas o exparejas en este año, igual que a todas las víctimas. No podemos devolverlas a la vida, pero sí enviar todo nuestro cariño a sus familias, y así me gustaría que constase en esta comisión en el día de hoy. **(Aplausos)**.

Entrando a debatir la proposición no de ley que hoy trae el Bloque Nacionalista Galego a esta comisión, le digo, señor Rego, que llega usted tarde con esta Ronda Oeste. Voy a explicar a sus señorías el porqué, puesto que veo que hay un poco de desconocimiento.

Señor Alonso, en la Diputación de A Coruña gobierna el Partido Socialista. Es solo un recordatorio. Creo que a usted se le pasó ese pequeño detalle.

Señorías, hace un cuarto de siglo, en la madrugada del 13 de enero de 1998, miles de vecinos amanecían perplejos ante la inverosímil estampa de un barco, el Discoverer Enterprise —amarrado al muelle de Astano de Fene, donde se estaba construyendo—, porque se había empotrado en el puente más icónico de Ferrol y su principal eje de comunicación, el puente de As Pías. El suceso condenó a la ciudad naval a un aislamiento con la urbe que retrocedía treinta años en el tiempo. Fue una jornada negra, pero, a la vez, se tornó en una oportunidad para garantizar la conexión viaria de los ferrolanos, ya que el desastre anticipó la llegada de la autopista hacia la ciudad. Así llegó, primero, la reconstrucción de As Pías en solo 56 días. El 10 de marzo reabría el tráfico con cuatro carriles en lugar de dos. Con lo cual, aquellos atascos que se estaban viviendo en aquel momento dejaron de producirse, porque cinco años más tarde la principal compensación de la tragedia fue la llegada a la urbe naval, a finales del 2003, de la autopista AP-9 con un nuevo tramo de 9,1 kilómetros y la construcción de otro puente hacia el fondo de la ría entre Narón y Neda, además de, como se decía aquí también, su gratuidad desde Fene. Todo el tráfico de entrada y salida de la ciudad, como comentaba, tuvo que ser desviado por Narón y Neda. En aquel momento, obligaban a dar un rodeo de 14 kilómetros. Ahora mismo, eso no sucede, señor Rego.

Ya ha pasado un cuarto de siglo de todo esto en la ría de Ferrol. Ahora hay que plantearse —usted también debería hacerlo— si será necesario otro accidente para que Ferrol tenga una conexión ferroviaria que se corresponda con el siglo XXI. Hoy me lo han comentado así los alumnos del IES Terra de Trasancos, de Narón, que han venido hasta el Congreso de los Diputados para visitarlo y tuvieron que desplazarse desde Narón a la ciudad de A Coruña para llegar a Madrid. Planes de altas velocidades que nunca llegaron, promesas, es verdad, que no se han cumplido, y el resultado es el que es, señor Rego, una unión por tren con A Coruña y Madrid totalmente obsoleta que hace que esta modalidad de transporte colectivo no sirva para nada a la mayoría de sus potenciales usuarios, totalmente excluidos de Ferrol y su comarca del eje atlántico ferroviario. Están esperando todavía algún tipo de solución, aunque solo sea un cercanías que agilice los trayectos entre Ferrol y A Coruña. Al menos eso. Pero no, no es así. Lo dicho: ¿tiene que suceder otro Discoverer para que se pase a la acción? Esperemos que no, pero no nos engañemos.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que acabar.

La señora **MORALEJA GÓMEZ**: Llevamos desde 2023 sin presupuestos generales del Estado. Señor Rego, usted sigue año tras año apoyando a este Gobierno. Por tanto, aplíquese el cuento y pida a sus socios que ejecuten las obras que usted está reclamando.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 23

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyoria.
I ara té la paraula sa senyoria Rego Candamil per posicionar-se per l'esmena presentada.

*Muchas gracias, señoría.
Ahora tiene la palabra su señoría Rego Candamil para posicionarse sobre la enmienda presentada.*

El señor **REGO CANDAMIL**: Non aceptamos a emenda.

No aceptamos la enmienda.

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: D'acord.
Ara passarem a la votació. Ho farem amb mitjans digitals, amb el control digital.
No s'ha admès cap esmena. Totes en els seus termes, totes en el original.
I farem una prova. Cadascú que voti el que li sembli.
D'acord? Per tant, iniciem la votació de res.
Ha anat perfecte. Votació de la PNL 1. Ara és la 1. Ara és la buena.
S'inicia la votació.

*Ahora, pasaremos a la votación. La haremos por medios digitales con el control digital. ¿De acuerdo?
No se ha admitido ninguna enmienda. Todas se votan en sus términos, en su formato original.
Haremos una prueba. (Se realiza una prueba del sistema de votación).
Comenzamos la votación.
Votación de la PNL número 1.
Comienza la votación. (Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 18; abstenciones, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada amb 18 vots a favor, 0 en contra i 17 abstencions.
Passem a votar la segona PNL. S'inicia la votació ara.

*Queda aprobada.
Pasamos a votar la segunda PNL.
Comienza la votación. (Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 5; en contra, 29; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: No queda aprovada amb 5 vots a favor, 29 vots en contra i 1 abstenció.
Passem a la votació número 3.
S'inicia la votació.

*No queda aprobada.
Pasamos a la votación de la PNL número 3.
Comienza la votación. (Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 34; a favor, 20; abstenciones, 14.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada per 20 vots a favor, 0 vots en contra i 14 abstencions.
I passem a la darrera, la última votació.
S'inicia la votació.

*Queda aprobada.
Y pasamos a la última votación.
Comienza la votación. (Pausa).*

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 5; en contra, 14; abstenciones, 16.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 465

25 de noviembre de 2025

Pág. 24

La señora **PRESIDENTA**: No queda aprovada amb 5 vots a favor, 14 en contra i 16 abstencions.
Moltes gràcies i bon dia a tothom.

S'aixeca la sessió.

No queda aprobada.

Muchas gracias y muy buenos días a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y diecinueve minutos del mediodía.

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

cve: DSCD-15-CO-465