



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 503

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ALBERTO IBÁÑEZ MEZQUITA,
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 21

celebrada el martes 24 de febrero de 2026

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la reapertura de la línea ferroviaria Madrid-Aranda de Duero-Burgos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000735) 2
- Relativa a la adopción de una política efectiva de gestión de la conservación del patrimonio viario. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/001989) 6
- De ayudas al sector del transporte interurbano de viajeros con especial atención a las empresas pequeñas y medianas. Presentada por el Grupo Parlamentario Junts per Catalunya. (Número de expediente 161/002803) 9
- En defensa del sistema concesional del transporte público interurbano en España. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002810) 16
- Para favorecer la formación de pilotos expertos en emergencias aéreas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002814) 20
- Para que el Gobierno implante la bonificación de los peajes de las autopistas AP-6, AP-51, AP-61, AP-66 y AP-71. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002818) 24

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 2

— Relativa a la infraestructura ferroviaria en Zamora. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/002895)	29
— Sobre el impulso a las infraestructuras ferroviarias en Andalucía. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003036)	33
— Para la mejora integral de las líneas RL3 y R13 de Rodalies. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/003039)	36
Proposiciones no de ley. (Votación)	45

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Si os parece, vamos a empezar la comisión del día de hoy con tres cuestiones previas.

La primera es dar la bienvenida a la diputada Laura Vergara, que se incorpora a la comisión. Bienvenida.

Segunda, dos cuestiones de orden del día. Por un lado, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso retira una enmienda a la PNL número 4 y el Grupo Parlamentario VOX retira una de sus enmiendas a la PNL número 4 y la presentada a la PNL número 5.

Y, tercera, el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR ha pedido que su PNL, la número 7, pueda ser debatida la última. Ha habido un problema de transporte y han tenido que bajar de un avión y subir a otro. Entiendo que, por cortesía parlamentaria, si no tienen ningún problema, podría ser debatida al final. Ningún otro grupo nos ha hecho llegar ninguna otra modificación del orden del día. Por tanto, en principio, excepto la del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR que se debatirá al final en caso de que el ponente no llegue, el resto se hará según el orden del día previsto.

Si todos los grupos ya han trasladado al letrado quién intervendrá en cada una de las proposiciones no de ley, empezamos la comisión de hoy. Les pido que me lo pongan fácil, porque espero no volver a presidir esta comisión. Les digo que me voy a parecer más al vicepresidente que a la presidenta del Congreso y que voy a ser estricto en el uso de los tiempos con todos los grupos.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA REAPERTURA DE LA LÍNEA FERROVIARIA MADRID-ARANDA DE DUERO-BURGOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000735).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Pasamos al primer punto del orden del día, proposición no de ley relativa a la reapertura de la línea ferroviaria Madrid-Aranda de Duero-Burgos, cuyo ponente es el Grupo Popular.

Don Ángel Ibáñez, tiene seis minutos.

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

Necesariamente hoy tenemos que iniciar esta comisión con una noticia gravísima sobre una presunta actuación de ADIF llevándose pruebas del accidente de Adamuz sin permiso judicial. **(Muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»)**. Esto es gravísimo; hacen falta explicaciones y hace falta darlas ya. Por eso pedimos a la Presidencia que se convoque de modo urgente la comisión, con las comparecencias de los presidentes de ADIF y de Renfe, que están solicitadas desde hace más de un mes y medio y que no han tenido respuesta. Por respeto a los cuarenta y seis fallecidos, a su memoria y a sus familias. No lo hagan por el Partido Popular, háganlo por ellos. **(Aplausos)**.

Traemos esta iniciativa para impulsar una actuación que es justa para la provincia de Burgos, muy necesaria y demandada por la sociedad burgalesa, que es la reapertura de la línea ferroviaria conocida como tren directo. Esta línea, que va de Madrid a Burgos pasando por Aranda de Duero y la provincia de Segovia, se inauguró en el año 1968 y tiene 282 kilómetros de recorrido, uniendo de modo directo Burgos y Madrid. Debido a un desprendimiento en el túnel de Somosierra, en Robregordo, en el año 2011, una bateadora que hacía trabajos de mejora quedó sepultada y la línea fue abandonada para el tráfico. De eso se cumplen ahora quince

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 3

años sin conexión con Madrid desde Aranda de Duero. En los tiempos de funcionamiento, esta línea se frecuentaba por muchos trenes y tenía gran parte del tráfico industrial entre Madrid y el sur de España, y también se dirigía a la frontera con Irún, incluso con trenes internacionales hacia Europa.

En la actualidad, la mitad del recorrido está abierto y funciona —presta servicio comercial e industrial para el transporte de mercancías entre Burgos y Aranda de Duero—, pero el resto está cerrado al tráfico entre Aranda y la zona norte de la Comunidad de Madrid. Es necesario recuperar esta línea directa por la importancia del tráfico de mercancías en el eje Bilbao-Algeciras, con salidas de Madrid al sur de España y norte de África y al norte hacia Irún y hacia Francia, Reino Unido, Países Bajos o Alemania.

Además, no podemos permitir que Castilla y León, todo el sur de la provincia de Burgos y el este de la provincia de Segovia, incluido el que es el tercer polígono industrial de nuestra comunidad, que es el de Aranda, se quede sin conexión directa con Madrid estando tan solo a 150 kilómetros. Esta línea sería un impulso para asentar población, para que las empresas que ya están instaladas puedan seguir desarrollando su actividad y también para atraer nuevas industrias en esas zonas que vertebran el norte de Madrid, el este de Segovia y la mitad sur de Burgos.

Han sido muchos los contactos que se han establecido todos estos años con el sector empresarial de Madrid, de Bilbao, de Valencia, de Andalucía y también con representantes de comunidades autónomas y de entidades locales y provinciales que también demandan esta reapertura. Haciendo historia, el Ayuntamiento de Burgos y la Diputación Provincial se encontraron con negativas iniciales de los Gobiernos del Partido Popular en su momento, pero la llegada del ministro De la Serna en 2017 abrió la puerta a la reapertura, cuestión que también ratificó el presidente Rajoy en mayo de 2018, siempre que se justificara la demanda. Por eso, las instituciones locales y empresariales contrataron un estudio al respecto que, tras su elaboración, se registró en el ministerio en el mes de junio de 2018.

Llegó Sánchez a la Moncloa y, desde entonces —pronto se van a cumplir ocho años— ocho años de la nada. Han sido decenas de iniciativas aprobadas por ayuntamientos como los de Burgos y Aranda, por las diputaciones de Burgos y Segovia, por las Cortes y hasta por la propia Junta de Castilla y León, que ha comprometido su implicación en la gestión de la explotación de la línea una vez abierta. En noviembre de 2021, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, anunció en Burgos 10 millones de euros para reabrir el túnel de Somosierra y relanzar la línea. ¿Lo hicieron? Evidentemente, no. En 2023, la ministra de nuevo anuncia que se trabaja en la reapertura de la línea del tren directo y que iban a licitar un nuevo estudio de viabilidad para su reapertura. De eso han pasado tres años y todavía no tenemos el estudio de viabilidad.

Posteriormente, llegó el ministro Puente —a la sazón el que es realmente jefe de los socialistas de nuestra comunidad autónoma, de Castilla y León— y cifró en 1300 millones de euros el coste aparejado a la reapertura del tren directo, una cifra muy alejada de la que siempre han hablado los expertos ferroviarios y que les ha dejado a todos estupefactos. Puente no ha demostrado nunca el más mínimo interés en ninguna infraestructura para Burgos y menos en este ferrocarril, usando siempre la excusa de engordar el coste para justificar la negativa a afrontar el proyecto. Cómo será que incluso dirigentes socialistas, como la presidenta de esta comisión —que hoy no nos acompaña—, que es secretaria del Partido Socialista en Burgos, lo ha criticado. Voy a abrir comillas sobre sus declaraciones. Dijo: «Es verdad que el ministro, haciendo ciertas apreciaciones sobre números o sobre posicionamientos generales, ha lanzado una opinión que es su opinión, no se sustenta en absolutamente nada más». Añadió: «La posición del Partido Socialista es firme y contundente, es la reapertura del directo». Continuaba: «Hay criterios no solamente económicos a valorar, hay criterios de rentabilidad social». Y finalizaba: «Nosotros no estamos a torpedear, estamos a procurar soluciones y a procurar que quien pueda arrimar el hombro lo haga». De estas declaraciones hacen casi dos años y en Burgos nadie nunca ha sabido nada más. Solo prórrogas del estudio, ausencia de explicaciones y ninguneo a la provincia de Burgos.

Por eso termino pidiendo la aprobación de esta iniciativa para comenzar de modo inmediato la reparación del túnel de Somosierra, extraer la bateadora y restablecer la operatividad de la línea en este punto. Pedimos también recuperar y modernizar toda la línea ferroviaria Madrid-Aranda de Duero-Burgos con el objetivo de reabrir este eje industrial, comercial y turístico de conexión directa entre Madrid y Burgos por Aranda de Duero. Porque Burgos y su provincia lo merecen, y porque el Gobierno debe ejecutarlo y dejar de abandonar a la provincia de Burgos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Muchas gracias, señor Ibáñez.

Espero que el resto se ciña igual de fantásticamente bien al tiempo.

Ahora, por el Grupo Parlamentario SUMAR, la diputada Vergara.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 4

La señora **VERGARA ROMÁN**: En primer lugar, quiero manifestar que no olvidamos a las personas y a las empresas que no solo desean, sino que necesitan acceder al transporte público para viajar o para transportar mercancías de las estaciones de Soto del Real, Miraflores de la Sierra, Bustarviejo, Valdemanco, Lozoyuela, Garganta de los Montes, Gargantilla-Lozoya, Navarredonda-San Mamés, Gascones-Buitrago, Braojos, La Serna del Monte, La Acebeda, Robregordo-Somosierra, Santo Tomé del Puerto, Riaza, Boceguillas, Campo de San Pedro, Maderuelo-Linares, Santa Cruz de la Salceda y Fuentelcésped-Santa Cruz; estaciones que continúan hoy fuera de servicio.

En los años setenta, esa línea tuvo una intensa actividad, absorbiendo parte del tráfico de la línea Madrid-Hendaya. Sin duda fue la mejor opción para el servicio de trenes directos entre Madrid, Burgos, Bilbao y París, y también de los regionales. Pero la PNL olvida algunas de las causas que provocaron el cierre, como la fuerte competencia del transporte por carretera y la falta de inversión en mantenimiento y modernización, que aumentó los tiempos de recorrido y que provocó una significativa pérdida en el tráfico. En sus últimos años también el servicio de cercanías con Chamartín y Colmenar Viejo, que está previsto ampliar y electrificar hasta Soto del Real, o los dos servicios regionales Madrid-Bilbao. En 2008, cuando se inauguró la nueva variante en Burgos, que provocó la supresión de ese último tramo y el progresivo deterioro que dio lugar a algunos accidentes en 2010 y 2011, que, con el mencionado en la PNL, sin duda han dejado atrapada esa máquina que supuso la interrupción indefinida.

Pero, además, las infraestructuras han sido vandalizadas, se ha sustraído material, hay un estado ruinoso de conservación de la mayor parte de sus estaciones e incluso algunas han sido demolidas. Por ello, es imprescindible acabar con las prórrogas que se han estado dando al estudio de viabilidad de la reapertura de la línea 102, entre Manzanares-Soto del Real y Aranda de Duero, que acaban el próximo mes, si ADIF es exigente con el cumplimiento de sus contratos.

Por lo tanto, si es para continuar e intensificar este trabajo, apoyaremos la PNL y nos comprometemos a seguir trabajando por un sistema de transporte eficiente y público que dé respuesta al derecho a la movilidad también en zonas con baja densidad de población, pero con altas capacidades, para reforzar los sectores primario e industrial y un turismo interior sostenible.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Gracias.

Ahora, por parte del Grupo Parlamentario VOX, el señor Flores Juberías, por un tiempo también de dos minutos y medio.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia.

Señorías, el diccionario de la Real Academia no adjunta ilustraciones, solamente texto. Pero si las trajera, a buen seguro que la entrada «electoralismo» —actitud y conducta motivada por razones puramente electorales— vendría complementada con una copia de la proposición no de ley que el Grupo Popular trae hoy a esta comisión.

El desprendimiento en el túnel de Somosierra que dejó inservible la línea ferroviaria Madrid-Aranda de Duero se produjo en marzo de 2011, hace casi quince años. Trece años es lo que tardaron ustedes en pergeñar la proposición no de ley que hoy nos ocupa, formalizada en mayo de 2024. Y casi dos años más en decidirse a traerla a esta comisión, justo a tiempo de sacarla a pasear con ocasión de la campaña electoral para las autonómicas de Castilla y León, que se inicia —¡qué casualidad!— de aquí a cuatro días. Blanco y en botella.

Señorías, el diccionario de la Real Academia no adjunta ilustraciones, solo texto. Pero si trajera ilustraciones, a buen seguro que la entrada «hipocresía» —fingimiento de cualidades o sentimientos contrarios a los que verdaderamente se tienen o experimentan— aparecería alfombrada con la docena y pico de preguntas, solicitudes de información y proposiciones no de ley que el entonces líder de los socialistas castellanoleoneses, el señor Tudanca, y la actual líder de los socialistas burgaleses, la presidenta de esta comisión, señora Peña, formularon sobre este particular durante la X, la XI y la XII legislaturas —2011-2016—: «Estudio de viabilidad de la línea férrea Madrid-Aranda de Duero-Burgos». «Tiempo que piensa tardar el Gobierno en realizar el estudio de la viabilidad». «Consulta a los ayuntamientos de Aranda de Duero y de Burgos en el proceso de elaboración del estudio de viabilidad». Y de las que, curiosamente, se olvidaron no bien nos adentramos en la XIII, la XIV y la actual XV legislaturas. Que durante aquellos años de persistente locuacidad la responsabilidad por el acometimiento o no de esas obras que se demandaban fuera del Gobierno Popular de Mariano Rajoy y que durante estos años de silencio sepulcral fuera del Gobierno socialista de Pedro Sánchez a buen seguro no será más que casualidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 5

Señorías, no es un buen día para jugar a trenecitos ni para utilizar el mapa ferroviario español como baza electoralista. No es el momento adecuado ni para pedir inversiones innecesarias ni para negar inversiones clave. No están los tiempos ni para presentar propuestas destinadas más a complicarle la agenda al ministro que a solucionar problemas de la España vaciada ni para oponerse a estas por no concederle una victoria al adversario.

El Grupo Parlamentario VOX votará a favor de esta iniciativa, porque su apuesta por el ferrocarril como medio de transporte de personas y mercancías es tan inequívoco como su compromiso con la España vaciada, por la que este trazado transcurría y debe volver a transcurrir. Pero tengan claro unos y otros que ni nos olvidaremos de él cuando ganen los nuestros ni fingiremos que nos importa si ganan los otros.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señor Flores Juberías. Ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Morales tiene la palabra.

El señor **MORALES ÁLVAREZ**: Tiene la cara de hormigón armado y nos trae aquí otro nuevo bulo. Ya lo ha contestado el señor ministro: el documento no ha desaparecido ni se lo ha llevado nadie, ni la Guardia Civil ni nadie; el documento está ahí. Ya lo ha contestado segundos antes de que usted interviniera. Otro bulo más del PP, desesperado no sé por qué.

El Grupo Popular nos trae de urgencia una cosa que olvidaron durante los siete años que gobernaron. Para hablar del directo hace falta tener memoria y no solo exigencias de última hora. Hagamos hemeroteca real, porque el legado del PP con esta línea es la desidia. El 8 de marzo, tras el desprendimiento, el PP gobernó siete años, los siete años siguientes. ¿Saben cuánto avanzaron para sacar la bateadora? Absolutamente nada. En el año 2015, la ministra Ana Pastor despachó el asunto diciendo que la línea era muy costosa y que si los empresarios la querían que la pagaran ellos mediante iniciativa privada. El 28 de junio de 2016, la prueba definitiva de su cinismo. Solo veinticuatro horas después de las elecciones generales comenzaron a dismantelar las vías secundarias de Lozoyuela y de Buitrago. Eso no es apostar por el tren; es certificar su defunción por la espalda. ¿Y qué decir de la señora Cristina Ayala, que está ahora en el Ayuntamiento de Burgos? Es curioso verla en las manifestaciones, cuando siendo senadora, en abril de 2023, votó en contra de invertir en esta línea y reabrir porque era muy costoso, decía ella en los debates.

¿Qué diferencia hay con este Gobierno? Que nosotros invertimos con hechos. Desde 2018 hemos movilizado más de 30 millones de euros: 14 para la señalización ERTMS entre Aranda y Burgos; 10 millones para el apartadero en Lerma de 750 metros; más de 6 millones en mantenimiento de la línea, clave para la competitividad en mercancías. En diciembre de 2022 finalizamos el estudio para retirar la bateadora y rehabilitar el túnel. Y desde diciembre de 2023 está en marcha un estudio de viabilidad integral que determinará los próximos pasos con rigor técnico. Porque lo hacemos desde la responsabilidad y no trayendo iniciativas inútiles como ustedes, que gobernaron y no hicieron nada. Y sí, nuestro voto va a ser a favor. Porque Esther Peña cree en el directo y los socialistas siempre crearemos en él. No como ustedes, que no hicieron nada. Nosotros estamos actuando con rigor.

Porque gobernar no es lanzar brindis al sol; es identificar la potencial demanda y el coste real de las operaciones para que la reapertura sea sostenible. Mientras ustedes quitaban vías al día siguiente de las elecciones, este Gobierno hace estudios, construye los apartaderos y actualiza las vías para que el tren directo tenga un futuro real.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, senyoria.

— RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE UNA POLÍTICA EFECTIVA DE GESTIÓN DE LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO VIARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/001989).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): La siguiente proposición no de ley es la del Grupo Parlamentario VOX, relativa a la adopción de una política efectiva en gestión de la conservación del patrimonio viario.

Tiene la palabra para exponer, por seis minutos, la señora Mejías. Cuando quiera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 6

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

Comparecemos hoy para defender una iniciativa que no es ni ideológica ni partidista ni coyuntural. Es una propuesta de sentido común que consiste en garantizar la conservación del patrimonio viario español y recuperar una política seria, sistemática y eficaz de mantenimiento de nuestras carreteras.

España es uno de los países con mayor extensión de red viaria de la Unión Europea: más de 165 000 kilómetros de carreteras articulan todo el territorio nacional. El 95 % del transporte de mercancías y el 85 % del transporte de viajeros se realizan por carretera, y no hablamos de un elemento accesorio del sistema productivo, sino de la columna vertebral de nuestra economía y de nuestra cohesión territorial. Sin embargo, el diagnóstico recogido en la exposición de motivos es muy claro. Existe hoy un déficit acumulado de inversión en conservación que supera los 9900 millones de euros solo en la red del Estado, sin contar el ámbito urbano. No es algo que diga VOX; lo dice la propia Asociación Española de la Carretera en su último informe, que cifra el déficit acumulado de conservación viaria en unos 13 491 millones después de años de desinversión o de invertir muy por debajo de lo necesario, pese a las advertencias de los técnicos.

El 52 % de la red viaria española presenta deterioros graves o muy graves y el Ministerio de Movilidad Sostenible, que tiene un presupuesto de más de 21 000 millones, no solo ha permitido que colapse el sistema ferroviario, sino un agujero de 13 000 millones en nuestras carreteras, con responsables salpicados una y otra vez por casos de corrupción. Han priorizado el amaño de contratos, las mordidas, los favores a los amigos; han perjudicado a millones de ciudadanos en su seguridad y han abandonado el mantenimiento básico de la red para alimentar su propia red clientelar. Hablamos de un ministerio que ha funcionado como una máquina de saqueo institucionalizado, mientras los españoles se juegan la vida cada día en infraestructuras degradadas por su codicia y su desprecio absoluto al interés general.

Si la red ferroviaria ha colapsado, más de la mitad de nuestras carreteras están en estos momentos en mal estado estructural. Y nos preguntamos dónde se ha invertido el dinero del ministerio con mayor presupuesto de todo el Gobierno de España. Hay 34 000 kilómetros, un 32 % del total requieren reconstrucción urgente y el 95 % de ese déficit corresponde al pavimento. Además, el estado de los firmes ha ido deteriorándose hasta situarse en niveles históricamente deficientes.

¿Cuáles son las consecuencias? Primero, económicas. Circular por carreteras en mal estado incrementa el consumo de combustible, acelera el desgaste de neumáticos y suspensiones, y encarece enormemente el mantenimiento de los vehículos, que son costes directos que pagan las familias, es decir, los españoles y las empresas. El segundo problema es de seguridad, puesto que el estado del firme influye en la adherencia y en la distancia de frenado; las infraestructuras devienen entonces inseguras y pueden convertirse en factores de riesgo y de accidentes. Y tercero, una cuestión patrimonial. Nuestra red viaria tiene un valor estimado en torno a los 260 000 millones de euros y no mantenerla supone permitir la depreciación acelerada de uno de los mayores activos públicos y patrimoniales de la nación española.

Por eso, esta proposición no de ley plantea tres líneas claras y concretas de actuación. La primera, adoptar en el conjunto de la nación una política de gestión de la conservación del patrimonio viario sistemática, fundamentada en criterios técnicos y en una asignación de recursos suficiente en función de la calidad de la red y su longitud. No improvisar, no anuncios puntuales, no hacer propaganda; una estrategia clara y permanente de inversión. La segunda idea es la de garantizar una distribución territorial de la inversión basada exclusivamente en criterios objetivos, no en equilibrios políticos, no en negociaciones coyunturales, sino en el estado real de una infraestructura vital y estructural para la cohesión nacional y en la intensidad del tráfico y la necesidad técnica. Y tercera, incrementar progresivamente la inversión presupuestaria en conservación hasta reducir el déficit acumulado y mantener el valor patrimonial del dominio público viario, y asegurar que todos sus elementos se conserven en condiciones óptimas de funcionalidad.

La inversión en conservación debe tener en cuenta el valor de las cosas que se protegen y, en este caso, es un patrimonio viario que nos corresponde a todos. Es una mala política construir nuevas infraestructuras mientras se abandona el mantenimiento de las existentes y tiene solo un objetivo: la propaganda. Es pan para hoy y ruina para mañana. La conservación no da titulares; lo sabemos. No da fotos; lo sabemos, pero garantiza seguridad, competitividad y cohesión nacional.

No estamos proponiendo un gasto superfluo; estamos proponiendo proteger un activo estratégico, reducir costes a los ciudadanos y a las empresas, mejorar la seguridad vial y preservar el valor patrimonial de la nación. Una red viaria bien conservada es sinónimo de igualdad territorial, de actividad económica, de movilidad segura y de eficiencia del gasto público. Esta iniciativa no busca confrontación; busca

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 7

responsabilidad. No propone privilegios; propone criterios técnicos. No reclama más burocracia; exige planificación y rigor, que es lo que falta en este Gobierno.

La primera obligación de cualquier Administración sería es conservar lo que tenemos y, por todo ello, les pedimos su apoyo a esta iniciativa, porque mantener nuestras carreteras en condiciones dignas no es una opción política, sino una obligación con todos los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, senyora Mejías.

Ara per part del Grup Parlamentari SUMAR, la senyora Vergara, dos minuts i mitjà.

Muchas gracias, señora Mejías.

Ahora, por parte del Grupo SUMAR, tiene la palabra la señora Vergara por dos minutos y medio.

La señora **VERGARA ROMÁN**: El transporte es un sistema complejo, y como tal debe ser analizado en su conjunto también a la hora de solicitar inversiones. El sistema de movilidad debe cambiar algunas inercias para garantizar el mantenimiento y modernización de la red de carreteras, y es que desde la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible y con el cambio al ministerio de movilidad sostenible, ya han cambiado algunas inercias. No es una cuestión baladí, como dicta la PNL, ni influye solo el estado de la conservación de las carreteras, lo que sí hay son otras formas de reducir sus efectos.

Para la fluidez del tráfico y la conducción, que preocupan en la PNL, hay que apostar por un trasvase modal hacia el transporte público y la movilidad activa; también en el sector del ferrocarril, como hemos defendido en la proposición anterior, que debería ser capaz de atraer transporte de mercancías al menos en un 30 %, como dicta la Estrategia Mercancías 30, para dar respuesta al bolsillo de los españoles y al más de 50 % de la población que no tiene carné de conducir. Hay que atender factores que influyen directamente en la pobreza del transporte, como la disponibilidad del transporte público, mejorar la seguridad vial y la salud, reduciendo el uso del coche y mejorando el diseño de las infraestructuras para que sean compatibles con la movilidad activa o para alcanzar un sistema seguro, y mantener el programa de humanización de travesías, por ejemplo, en municipios como Borja, que ayer aprobaba su proyecto de variante de forma provisional, pero que también deberá garantizar esa transformación del tramo de travesía para mejorar la movilidad dentro del municipio, y que también es competencia del ministerio.

Por eso, con estos procesos deberíamos ser capaces de reducir la intensidad del tráfico, de mejorar la seguridad vial y de invertir en el mantenimiento y modernización de las carreteras. Por ello, nos abstendremos en esta votación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, senyora Vergara.

Ara, per part del Grup Socialista, el senyor Rojo.

Muchas gracias, señora Vergara.

Ahora, por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Rojo.

El señor **ROJO BLAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías.

Debatimos hoy una proposición no de ley presentada por el Grupo VOX bajo el enunciado «adoptar una política efectiva de gestión de la conservación del patrimonio viario». Permítanme empezar con una reflexión básica: cuando hablamos de infraestructuras, cuando hablamos de seguridad vial, cuando hablamos de conservación del patrimonio público, estamos hablando de cuestiones que exigen rigor, datos y responsabilidad institucional. No es terreno para la simplificación ni para el titular fácil y, sin embargo, eso es exactamente lo que hace esta iniciativa. En primer lugar, porque parte de un diagnóstico incompleto que induce al error: en España, señorías, solo el 16 % de la red de carreteras es competencia de la Administración General del Estado, el 80 % restante depende de las comunidades autónomas, diputaciones y entidades locales. Por tanto, trasladar al Gobierno de España la responsabilidad global sobre el estado del conjunto de la red viaria es desconocer o querer ignorar la distribución competencial que establece nuestro ordenamiento jurídico, y cuando se omite ese dato esencial, se construye un relato que no se ajusta a la realidad.

Además, la inversión en conservación y mantenimiento de la red estatal ha alcanzado niveles superiores a los ejercicios precedentes, consolidando un esfuerzo presupuestario sostenido que busca revertir déficits acumulados en el pasado y garantizar infraestructuras seguras y eficientes; es decir, el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 8

Gobierno no solo reconoce la importancia del mantenimiento viario, sino que lo está abordando con planificación, recursos y criterios técnicos. Asimismo, el ministerio está preparando una acción especial para la mejora de los firmes de la red de carreteras del Estado, dotada con 1629 millones de euros y un horizonte de ejecución de tres años. Frente a ello, ¿qué nos presenta VOX? Una proposición genérica, sin memoria económica detallada, sin especificar fuentes de financiación y, lo que es muy importante, sin articular mecanismos de coordinación con comunidades autónomas y entidades locales, que, recordemos, gestionan la mayor parte de la red sin establecer indicadores de evaluación claros.

También conviene recordar al Grupo VOX que muchas de las comunidades autónomas donde VOX sostiene o ha sostenido Gobiernos tienen competencias directas en materia de carreteras autonómicas. Si realmente les preocupa el estado del patrimonio viario, tienen instrumentos para actuar allí donde gobiernan o influyen. Preocúpense de cosas relevantes y no de cosas de distracción o de confundir a la ciudadanía. Por eso, resulta difícil no ver en esta iniciativa un claro componente oportunista. Se utiliza un asunto sensible —la seguridad y el mantenimiento de nuestras carreteras— para construir una crítica política simplificada, obviando deliberadamente la realidad competencial y el esfuerzo inversor ya en marcha.

Nosotros, desde luego que compartimos la importancia de una red viaria segura, moderna y bien conservada, también la necesidad de seguir mejorando, pero no compartimos la estrategia de la desinformación ni de presentar como inexistente una política pública que está dotada presupuestariamente y en ejecución. No compartimos, desde luego, el populismo institucional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señor Rojo, por favor, vaya concluyendo.

El señor **ROJO BLAS**: Finalizo. Por todo ello, señorías, nuestro grupo votará en contra de esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies.

Ahora, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Cabezón.

El señor **CABEZÓN CASAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Como bien ha dicho mi compañero, hoy hemos despertado con una noticia que creo que a todos los de esta comisión nos debería hacer reflexionar, **(muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»)**, especialmente al presidente, quien nada más acabar esta sesión debería convocar y poner fecha y hora a una comisión donde comparezcan los presidentes de ADIF y de Renfe para explicar lo que ha pasado en este caso concreto, comparecencias que llevan solicitadas desde hace mes y medio y que todavía no tienen fecha concreta. La transparencia, señores socialistas, señores de SUMAR, no puede esperar.

Respecto a esta iniciativa, decía el señor Rojo que hay competencias sobre carreteras de otras Administraciones. Lógico, pero es que aquí estamos en el Congreso de los Diputados y lo que nos interesa son las carreteras de ámbito nacional. A usted, por ejemplo, le debería preocupar especialmente la N-234, entre Soria y Calatayud, y darse un paseo para que vea cómo está el firme de esa infraestructura de ámbito nacional. Por tanto, el Grupo Popular va a votar a favor de esta iniciativa porque habla de una obligación básica de cualquier Gobierno: mantener las infraestructuras y garantizar la seguridad.

Señores socialistas, ustedes hacen ver que todo es culpa de las últimas borrascas, y no es verdad; es lógico que las borrascas que empeoren la situación, pero el problema de fondo es otro: la falta de mantenimiento, que es muy deficiente en España, en Castilla y León y especialmente en Soria, ya que después de casi ocho años de gobierno esta falta de mantenimiento es más que evidente.

En Soria lo vemos cada día. En la N-122, en la zona del Madero, han aparecido agujeros y se ha pedido circular con precaución. Esa ha sido la respuesta de los dirigentes socialistas y del subdelegado del Gobierno: precaución, y esa no puede ser la respuesta, lo que toca es mantener la carretera en condiciones. Lo mismo ocurre en la A-15, y esto no viene de ahora, porque ya en el año 2024, entre Almazán y Medinaceli se pusieron limitaciones a 70 kilómetros por hora en varios tramos de la autovía por el mal estado del firme. Llevamos años viendo parches, actuaciones de urgencia y soluciones que llegan tarde, y hay tramos que tienen más parches que zonas en buenas condiciones.

Señorías, no se puede gestionar una red viaria apoyándose en parches y avisos de precaución. La semana pasada, cuando me dirigía al Congreso, en el tramo de Soria a Madrid había más de doscientos agujeros. Ese es el resultado de sus políticas de mantenimiento. Y no solo sucede en Soria, es que en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 9

A-2, en la zona de La Alcarria, también se han denunciado tramos muy parcheados y firme deficiente con riesgos para conductores y transportistas. Cuando falla el mantenimiento, el riesgo lo pagan los ciudadanos. Mientras tanto, ustedes presumen de recaudación récord: más de 300 000 millones de euros. Recaudación récord, pero mantenimiento récord en abandono.

Me va a permitir que enlace muy brevemente carreteras con el tren, porque el patrón es el mismo: mala planificación. En Soria, tenemos un tren afectado desde hace más de un año y sin servicio, que nos han ampliado en seis meses más mientras hablan de electrificación de la línea Soria-Torralba, lo que va a provocar que durante este tiempo tampoco podamos tener un servicio ferroviario; es decir, un año y medio más lo que duren posteriormente las obras. Mientras tanto, Soria espera. Siguen pendientes las respuestas en la A-122, en la A-11 y en la A-15.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Tiene que terminar, señor Cabezón.

El señor **CABEZÓN CASAS**: Concluyo.

Menos excusas, menos propaganda y menos decepciones para los de siempre, y más mantenimiento, más seguridad y más gestión.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies.

— DE AYUDAS AL SECTOR DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS CON ESPECIAL ATENCIÓN A LAS EMPRESAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO JUNTS PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/002803).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies.

La següent proposició no de llei són les ajudes al sector del transport interurbà de viatgers, en especial atenció a les empreses xicotetes i mitjanes del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Té la paraula el portaveu el senyor Gavín, per sis minuts.

La siguiente proposición no de ley es sobre las ayudas al sector interurbano de viajeros, con especial atención a las empresas pequeñas y medianas.

Señor Gavin, tiene la palabra.

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

Senyores i senyors diputats, els diputats que van seguir el debat de la Llei de Mobilitat Sostenible els recordarà una mica aquesta proposta perquè teníem una esmena a la llei que, finalment, no va prosperar, que era molt semblant a la proposta que nosaltres hem fet avui. Era una esmena que no respon al text estricte i exacte, el que jo avui els presento, perquè, de fet, del diàleg amb alguns grups d'aquell moment, hem incorporat algunes millores o alguns aspectes per intentar que el text sigui de major acord o tingui una acceptació majoritària.

Per exemple, enfocant la qüestió especialment amb les empreses de transport interurbà, petites i mitjanes, que és on principalment i el problema, la qüestió és la següent: el transport interurbà és molt important. En el debat de la Llei de Mobilitat Sostenible, i si vostès ho recorden, es parlava moltíssim de la importància d'aquest transport precisament per connectar amb les xarxes ferroviàries, per connectar amb les rutes principals de transport i per trobar els territoris menys poblats. Hi ha, a més a més, una flota, segons l'Observatori del Transport i la Logística de l'Estat, d'uns 65 000 autocars. D'aquests, aproximadament 60 000 encara utilitzen carburants com gasoil o gasolina. És a dir, ens donem compte de que, a banda de la importància del transport per al territori i per garantir la intermodalitat, és un tipus de transport que encara utilitza d'una forma molt majoritària els combustibles fòssils. Per tant, el segon repte que apareix és la necessitat de reduir les emissions també en aquest mode de transport.

Una altra dada interessant a tenir en compte és que aquests autobusos que he explicat es distribueixen entre 1400 concessions de serveis regulars i unes 650 empreses. Per tant, què vol dir? Vol dir que hi ha moltes administracions implicades en aquestes concessions de serveis, serveis de transport regular i que hi han moltes empreses implicades i també moltes que són empreses petites i mitjanes. Bé, cap on vagi? Vagi en el sentit següent: si realment compartim la necessitat de que aquest transport és molt important i que també té uns objectius de reducció d'emissions, com per exemple que el 50 % d'aquests vehicles en el període 2025-2035 siguin el 50 % d'aquests amb emissions zero, apareix una dificultat que és extraordinària,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 10

que jo he compartit amb alguns de vostès i que vull explicar aquí. Tot aquest conjunt d'empreses no tenen ni la capacitat ni la facilitat de finançament d'aquestes inversions que té el sector públic. Les flotes de transport urbà públiques, les flotes de transport de tot tipus vinculades al sector públic tenen moltes més facilitats i sistemes de financiació d'aquests d'aquestes inversions. Inversions que, com vostès saben comprar un vehicle de zero emissions pot costar tres vegades més que un vehicle convencional.

De zero emissions pot costar tres vegades més que un vehicle convencional. Passa una altra cosa a més a més, no només la dificultat d'assolir l'accés als recursos, passa que moltes d'aquestes empreses, quan van al sistema bancari i al sistema financer a aconseguir finançament per finançar aquestes inversions molt més elevades, el primer que fan és demanar-los els contractes d'aquestes concessions. El banc corresponent diu: «Escolta, molt bé. Vols que jo financi aquesta inversió. Porta'm el contracte». I totes aquelles concessions que els hi quedi 3, 4, 5, 6, 7 anys, la banca els hi dirà: «Escolti, miri, ho sento molt, però vostè en aquest contracte no m'està garantint que vostè tindrà els ingressos com per poder amortitzar aquesta inversió». Per tant, resumint, el que nosaltres estem proposant aquí és que les diferents administracions, l'Administració central de l'Estat amb les seves competències, també les comunitats autònomes amb les seves, evolucionin, que facin un tractament de la normativa, de vegades facilitant aquests mecanismes d'accedir o bé a ajudes o bé a un finançament que faciliti aquesta inversió. En alguns casos poden ser metodologies, com també proposem aquí, de dotar les concessions de mecanismes propis d'ajustos. Per exemple, els ports. Si un terminal, un concessionari, financii totes unes inversions molt importants, d'acord amb coherència amb aquelles inversions, se li faciliti un allargament de la concessió, de tal forma que el *business plan* d'aquell negoci permet finançar la inversió que pretén fer aquella empresa. Doncs a lo millor situacions d'aquestes podrien ser suficients perquè aquestes empreses quan anessin a buscar aquest finançament, poguessin tenir aquest allargament de concessió que els hi facilités la inversió.

Bé, són un conjunt de propostes que nosaltres proposem d'una forma prou oberta, perquè en algun moment diem: «Doncs, escolti'm, el que les administracions considerin més adequat o d'acord amb la titularitat, de les competències, etcètera», que les administracions, començant pel Govern espanyol, creïn aquest marc de condicions o bé contractuals o bé administratives, o bé econòmiques o financeres. A mi em sembla que si això, a més a més ho enfoquem com he dit abans, especialment a les petites i mitjanes empreses, que són les que tindran més dificultat, perquè si nosaltres agaféssim les grans empreses amb tota seguretat, això ens consta a tots plegats, poden accedir a aquest finançament mercat i poden preveure la solució d'aquests problemes. Alhora, és probable que l'Administració pugui fer un cert criteri diferencial: «Miri, escolti, jo ajudaré d'alguna manera a les grans empreses que vulguin fer aquest esforç d'inversor per assolir aquesta reducció d'emissions i a les que són petites i mitjanes els hi crearé alguna condició més favorable perquè tenen més dificultats per fer-ho». Això queda obert a que siguin les administracions que puguin, diguéssim, afinar aquests criteris o concretar una mica més aquests criteris.

Aquest és una mica el resum d'aquesta iniciativa. Veig que m'he passat amb el temps i, per tant, jo els demano el suport a tots els grups parlamentaris.

Gràcies.

Muchas gracias, presidente.

Señoras diputadas y diputados, los que siguieron el debate de la Ley de Movilidad Sostenible se acordarán de esta propuesta porque teníamos una enmienda a la ley que finalmente no prosperó y que es muy similar a la propuesta que hacemos hoy. Era una enmienda que no respondía estrictamente al texto que hoy les presento porque, bueno, hemos aportado algunas mejoras, fruto del diálogo de ese momento, para que así el texto recabe mayor aceptación o consenso, por ejemplo, enfocando la cuestión especialmente en las empresas de transporte interurbano pequeñas y medianas.

La cuestión es la siguiente: el transporte interurbano es muy importante. En el debate sobre la Ley de Movilidad Sostenible, si recuerdan ustedes, se hablaba muchísimo de la importancia de este transporte precisamente para conectar con las redes ferroviarias y las principales rutas de transporte y acercar a los territorios menos poblados. (El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia). Además, según el Observatorio de Transporte y Logística del Estado, estamos hablando de unos sesenta mil autocares, de los cuales muchísimos utilizan todavía carburantes como gasóleo o gasolina. Aparte de la importancia de este transporte para el territorio y garantizar la intermodalidad, resulta que es un tipo de transporte que utiliza todavía de forma muy mayoritaria los combustibles fósiles. Así que el segundo reto es el de reducir también las emisiones en este modelo de transporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 11

Otro dato interesante a tener en cuenta es que estos autobuses que he citado se distribuyen entre 1400 concesiones irregulares y unas cincuenta empresas. Es decir, hay muchas Administraciones implicadas en estas concesiones de servicios de transporte regular y también muchas empresas implicadas, muchas de ellas pequeñas y medianas. ¿Y a dónde voy? Pues voy en el siguiente sentido: si compartimos la necesidad de este transporte, que es muy importante, y también queremos compartir los objetivos de reducción de emisiones, es decir, que el 50% de estos vehículos hasta 2035 den emisiones cero, pues aparece una dificultad extraordinaria que he compartido con algunos y que hoy quiero explicar también aquí. Todas esas empresas no tienen ni la capacidad ni la facilidad para financiar estos transportes que tienen las flotas de transporte urbano del servicio público.

Bueno, comprar un vehículo de cero emisiones cuesta hasta tres veces más que un vehículo convencional, y además ocurre algo más. No solo hay dificultad de acceder a estos recursos, sino que pasa también que muchas de esas empresas, cuando van al sistema bancario a conseguir financiación para financiar estas inversiones mucho más elevadas, lo primero que les dicen los bancos es: vale, perfecto, pero les piden el contrato, y a todas esas concesiones que les queden tres, cuatro, cinco, seis, siete años, la banca les dirá: lo siento mucho, pero usted con este contrato que tiene de concesiones no me está garantizando que usted vaya a tener los ingresos para poder amortizar esta inversión. Por ello, resumiendo, lo que estamos aquí proponiendo es que las diferentes Administraciones, la del Estado central con sus competencias y también las comunidades autónomas con las suyas, evolucionen, que hagan un tratamiento de la normativa, facilitando a veces este mecanismo para acceder a ayudas o a una financiación que permita hacer esa inversión, que en algunos casos pueden ser también metodologías que consistan en dotar a las concesiones con mecanismos propios de ajustes. Por ejemplo, los puertos, si una terminal no concesionaria financia inversiones muy importantes en coherencia con esas instalaciones, se puede alargar la concesión para que así se pueda financiar. Así, estas empresas, cuando vayan a buscar esa financiación, pueden tener esa prolongación de la concesión que les permita conseguirlo.

Nosotros proponemos de manera muy abierta, en algún momento decimos: bueno, lo que las Administraciones consideren más adecuado de conformidad con las competencias. Proponemos que las Administraciones, empezando por el Gobierno español, creen este marco de condiciones o bien administrativas o contractuales o económicas. Me parece que si además eso lo enfocamos, como decía antes, especialmente en las pymes, que son las que tienen más dificultades, porque, claro, las grandes empresas nos consta a todos que ellas sí pueden acceder a esa financiación sin problemas. Al mismo tiempo, es muy probable que la Administración pueda hacer una cierta diferenciación, ¿no? Voy a ayudar a las grandes empresas que quieran hacer este esfuerzo de inversión para reducir emisiones, pero a las pequeñas y medianas les voy a dar condiciones más favorables, porque tienen más dificultades. Esto queda abierto a que sean las Administraciones quienes afinen estos criterios o los concreten un poco más.

Bueno, ese es el resumen de la iniciativa. Veo que me he excedido en el tiempo, y les pido a todos los grupos parlamentarios su apoyo.

Muchas gracias.

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

Para fijar posiciones, tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana de Cataluña, la señora Granollers.

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

Des del nostre grup ho tenim clar. Les petites, mitjanes i mitjanes empreses del transport sostenen cada dia el servei públic arreu del territori. Acostumen a ser empreses familiars arrelades, que donen feina estable i que garanteixen mobilitat a pobles i ciutats on no hi arriba ningú més. La transició ecològica, per tant, no pot recaure sobre les seves espatlles. No podem exigir electrificar flotes, renovar vehicles i assumir inversions milionàries si primer no els oferim garanties, si volem descarbonitzar el transport. Hem d'acompanyar qui presta aquest servei.

Per això votarem a favor d'aquesta iniciativa perquè cal electrificar flotes, reduir emissions i avançar cap a un model de zero emissions, però que sigui real, perquè la lluita contra el canvi climàtic és inajornable i sabem que el transport públic n'és una peça clau. I també perquè cal evitar que aquesta transició després es tradueixi en pujades de tarifes que acabarien pagant les famílies treballadores. Ara bé, una cosa és donar garanties i un altre és blindar el model de concessions de manera indiscriminada. Ens preocupa una miqueta l'allargament automàtic o generalitzat, les concessions fins al 2039. Està clar que les petites empreses necessiten seguretat jurídica, sí, però la seguretat no es pot convertir en un tancament de portes a qualsevol revisió futura del model,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 12

ni un xec en blanc sense condicions. Si hi ha recursos públics, i aquí parlem de milions d'euros, hi ha d'haver també condicions ambientals exigents, però calendaris clars d'electrificació real. Garantir les garanties laborals per a treballadors i treballadores del sector, un control públic efectiu sobre el servei i una prioritat clara cap a la petita i mitjana empresa davant de les grans empreses cap a aquest allargament.

I tampoc podem compartir sota el concepte de neutralitat tecnològica, que es continuï mencionant combustibles que no són veritablement zero emissions. Perquè la transició ha de ser valenta i els diners públics han d'anar de manera prioritària cap a l'electrificació real. Defensar la petita empresa no és regalar condicions o concessions eternes, és garantir l'estabilitat, finançament just i accés just i un marc clar per competir en igualtat de condicions. Finançament just i accés just i un marc clar per competir en igualtat de condicions davant dels grans operadors.

Nosaltres estem en el sector, amb els autònoms, amb les pimes del transport, però també estem en l'interès general. I això vol dir que la transició ecològica amb recursos públics s'ha de fer amb control i visió de futur, descarbonització i donar suport a la petita empresa també, però sense blindatges indiscriminats ni passos enrere en el control públic.

Gràcies.

Gracias, presidente.

Desde nuestro grupo lo tenemos claro: las pequeñas y medianas empresas de transporte cada día apoyan al transporte público en todo el territorio. Suelen ser empresas familiares que dan trabajo estable y garantizan movilidad a pueblos y ciudades donde no llega nadie más. Por lo tanto, no pueden soportar sobre sus espaldas toda esa carga excesiva y exigirles esos retos sin tener garantías.

Votaremos a favor de esta iniciativa, por tanto, porque hace falta electrificar flotas, reducir emisiones y acercarnos a un modelo cero emisiones, pero que sea real. La lucha contra el cambio climático es irrenunciable, también porque hay que evitar que esta transición se traduzca en subidas de tarifas que acabarían pagando las familias trabajadoras. Pero una cosa es dar garantías y otra es blindar el modelo de concesiones de manera indiscriminada. Nos preocupa un poco el prolongamiento automático, por ejemplo, hasta 2029. Es verdad que las pequeñas empresas necesitan seguridad jurídica, pero esa seguridad no puede convertirse en cierre de puertas a cualquier reforma del modelo o un cheque en blanco sin condiciones. Si hay recursos públicos, y aquí estamos hablando de millones de euros, tiene que haber también condiciones medioambientales exigentes, pero calendarios claros, electrificación real, garantizar las condiciones laborales de todos los trabajadores, un control público sobre el servicio y una prioridad clara hacia las pymes frente a las grandes empresas en cuanto a esta prolongación de concesión.

Tampoco podemos no ser claros en cuanto al concepto de neutralidad tecnológica, que en el fondo tiene que ser una transición valiente, y en los entes públicos hay que ir hacia la electrificación real. No se trata de regalar concesiones eternas, se trata de garantizar estabilidad, financiación justa y poder competir todos en igualdad de condiciones frente a los grandes operadores.

Nosotros estamos con el sector, con los autónomos, con las pymes y el transporte, pero también estamos con el interés general. Eso significa que la transición ecológica con recursos públicos tiene que ser con control y con visión de futuro. Descarbonizar, sí; dar apoyo a las pymes, también, pero blindajes indiscriminados, no, y tampoco pasos atrás en el control público.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Por el Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el diputado don Alberto Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ MEZQUITA**: Molt bé, Moltes gràcies president.

Bé, des del nostre grup anem a donar suport a una proposta que entenem que havia d'haver entrat en la Llei de Mobilitat Sostenible. Mirin, ahir a la Comissió d'Indústria i Turisme vam ser capaços de bastir una aliança amb el Partit Popular i el Partit Socialista i amb el suport de tots els grups exceptuant Vox, per a fer constar a la indústria de la ceràmica. Avui fem el mateix espera donant suport al sector del transport de les xicotetes i mitjanes empreses que han de fer una transició verda. Nosaltres entenem que en el moment actual d'inestabilitat global només hi ha dues opcions aquells que donen suport a l'economia especulativa, al rendiment, a l'especulació, a la borsa, a aquelles qüestions de mercats de futurs que no tenen valor afegit, que no creen llocs de treball i que ens tindran sempre de forma ferotge davant i l'economia productiva, aquella economia que genera llocs de treball que, a més a més, en aquest cas no es pot deslocalitzar. Els autobusos sí o sí han de passar per el nostre territori. Per al nostre país han de tindre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 13

conductors i conductores i han de vertebrar les nostres àrees metropolitanes i les nostres comarques i els nostres territoris, i per això des del nostre grup pensem que aquesta proposta ha d'anar endavant. Crec que efectivament li hem d'exigir al sector descarbonitzar-se i optar per models elèctrics. Però al mateix temps, si volem que no hi haja un monopoli d'una empresa o un oligopoli de 2 o 3 empreses internacionals, sinó que el que hem de fer és donar suport a les xicotetes i mitjanes empreses de cada territori. Les hem d'acompanyar i per això, igual que hui, vull donar suport a esta proposta, vull demanar també l'empresariat que entenga que són justament els que donen suport a l'economia especulativa aquells que no volen que regule el lloguer dels baixos comercials on tenen les seues empreses o els pisos de la gent són els seus enemics. Perquè si volem tindre diners públics per a ajudar a les empreses, hem de traure-les d'algun lloc i la millor manera és fregint a impostos als especuladors que no generen valor afegit ni llocs de treball. Moltes gràcies.

Muchas gracias, presidente.

Desde nuestro grupo vamos a dar apoyo a una propuesta que entendemos que tenía que haber entrado ya en la Ley de Movilidad Sostenible. Ayer, en la Comisión de Industria y Turismo fuimos capaces de construir una alianza con el Partido Popular y el Partido Socialista con el apoyo de todos los grupos menos VOX para dar apoyo a la industria de la cerámica. Hoy esperamos hacer lo mismo dando un apoyo al sector del transporte, a las pequeñas y medianas empresas, que tienen que hacer una transición verde.

Entendemos que en el momento actual de inestabilidad global solo tenemos dos opciones: aquellos que apoyan a la economía especulativa, al rentismo, a la especulación, a la bolsa, a los mercados de futuros que no tienen un valor añadido ni crean puestos de trabajo y que siempre nos tendrán a nosotros en contra, de forma agresiva incluso. Y luego tenemos la opción de la economía productiva, la que genera puestos de trabajo que no se pueden deslocalizar, en este caso porque los autobuses tienen que pasar sí o sí por nuestro territorio, por nuestro país, y que necesitan conductores y conductoras y deben vertebrar nuestras zonas metropolitanas, nuestras comarcas y nuestro territorio.

Por eso desde nuestro grupo pensamos que esta propuesta debe ir para adelante; en efecto, tenemos que exigir al sector descarbonizarse y optar por modelos eléctricos, pero al mismo tiempo, si queremos que no haya un monopolio de una empresa o un oligopolio de dos o tres empresas internacionales, lo que tenemos que hacer es apoyar a las pequeñas y medianas empresas de cada territorio, tenemos que ayudarlas y acompañarlas.

Y por eso hoy queremos dar apoyo a esta propuesta, y también quiero pedir al empresariado que entienda que justamente los que apoyan la economía especulativa, los que no quieren que se regule el alquiler de los pisos, de los locales comerciales, son sus enemigos, porque si queremos tener recursos públicos, pues hay que sacarlos de algún lugar, y la mejor manera es gravar más impuestos a estos empresarios que no crean ningún valor añadido ni ningún puesto de trabajo.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Mejías.

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

Hemos oído hablar al señor Gavin de establecer un criterio diferencial, y nos ha recordado aquella frase tan manida del hecho diferencial; lo que en realidad hoy nos propone Junts no es una propuesta ambiental, es una operación política y presupuestaria a gran escala. Así, por encima, pretenden que el Estado comprometa entre 4800 y 5600 millones de euros de dinero público para forzar una sustitución masiva de flotas con sobrecostes de hasta el 100 %, es decir, duplicar el precio de los vehículos y, además, financiar adaptaciones millonarias en infraestructuras, ampliar concesiones hasta 2039 y garantizar estabilidad regulatoria a largo plazo. Todo eso, en un momento en el que la propia Unión Europea ha empezado a corregir el exceso de su fanatismo climático, que es lo que nos ha traído hasta aquí, consciente del impacto económico que estaban generando en sectores productivos y en la competitividad europea. La realidad económica, las protestas y la ruina que ha provocado en algunos sectores del transporte este fanatismo climático es lo que ha obligado a rectificar, y lo que algunos aquí todavía quieren imponer sin matices.

Esta obsesión por la descarbonización no puede ser la excusa para socializar los costes, comprometer miles de millones y cargar sobre el contribuyente una transición que se ha puesto en evidencia que tiene graves dificultades técnicas y exige grandes desembolsos económicos, como es lo que usted nos plantea en esta propuesta. Y sí, la descarbonización arruina a las pequeñas y medianas empresas del sector. Eso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 14

no es una transición ecológica, es precisamente eso: ruina económica. Y no hay que engañarse, esta propuesta no es neutral, porque lo que incluye es la transferencia territorializada de fondos, la delegación de la capacidad normativa reforzada para las comunidades autónomas y la ampliación de concesiones para una comunidad que está en permanente chantaje; es decir, más poder, más control y más capacidad de decisión fuera del marco común. Una vez más, la agenda verde se suma a la agenda separatista, que avanzan disfrazadas de política sectorial. Mientras tanto, los ciudadanos siguen esperando a que el transporte público funcione, ese que a ustedes no les ha importado mucho en estos últimos años. Antes de hablar de acelerar la descarbonización al 50 % en 2035, deberían ustedes haber asegurado los servicios actuales para que funcionaran; antes de comprometer 5000 millones de euros, expliquen por qué no son capaces de garantizar la fiabilidad de las redes viarias y ferroviarias en Cataluña, y antes de ampliar las concesiones hasta 2039 demuestren que el sistema está bien gestionado hoy, ya que ustedes llevan años condicionando Gobiernos y años estableciendo condiciones, y la viabilidad económica del transporte público nunca ha sido para ustedes una prioridad.

Esta iniciativa no prioriza a los usuarios, prioriza transferencias, compromisos presupuestarios enormes y estabilidad concesional a largo plazo. Con el dinero público, la verdad es que no podemos jugar. Así pues, por responsabilidad económica, por coherencia regulatoria y por respeto al conjunto de los ciudadanos españoles que sufren cada día el deterioro del transporte, nosotros vamos a votar en contra.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la diputada doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidente.

Una consideración previa, señorías del Grupo Popular: les pediría un poco de seriedad. Saben perfectamente que tanto el presidente de ADIF como el de Renfe van a venir a comparecer ante esta comisión. **(El señor Palencia Rubio: ¡Inmediatamente!—El señor Ramos Esteban: ¡No seas maleducado!).** Si se ha retrasado esa comparecencia fue por una propia maniobra suya de pedir primero comisión de PNL. Entonces, ¿a qué están jugando con sus declaraciones de hoy?

Entrando en la iniciativa, esta propuesta parte de un diagnóstico que compartimos: el transporte interurbano de viajeros por carretera es un pilar esencial de la cohesión territorial, del equilibrio entre áreas urbanas y rurales y de la igualdad de oportunidades. Tal y como recoge la propia exposición de motivos, nos encontramos ante un parque de más de sesenta mil vehículos mayoritariamente dependientes de combustibles fósiles, con una edad media significativa y con importantes desafíos tecnológicos y financieros para abordar su descarbonización.

La Ley de Movilidad Sostenible establece la necesidad de impulsar planes de renovación del parque automovilístico con el objetivo de reducir emisiones, mejorar la eficiencia energética, reforzar la seguridad vial y dinamizar la industria nacional. En este contexto, el desarrollo de un plan nacional de renovación que incluya camiones y autobuses y que incentive la sustitución de vehículos más antiguos por otros de cero o bajas emisiones, constituye una herramienta coherente y estructural.

En nuestro grupo consideramos que cualquier programa específico para el transporte interurbano debe integrarse en esta arquitectura global, evitando solapamientos, garantizando criterios objetivos y transparentes en la asignación de recursos y asegurando la sostenibilidad presupuestaria. Es fundamental, además, que este proceso incorpore tres principios. Primero: equidad territorial, y que las ayudas lleguen también a las empresas que operan en territorios menos densamente poblados, donde el autobús, además, en muchos casos, es el único modo de transporte público disponible. Segundo: apoyo decidido a las pymes, que constituyen la base del tejido empresarial del sector, y que tienen más dificultades para acceder a financiación en condiciones competitivas. Tercero: responsabilidad fiscal y coordinación institucional, por supuesto que sí, de modo que el Estado y las comunidades autónomas, en el ámbito de sus competencias, puedan articular instrumentos eficaces, complementarios y evaluables.

La transición hacia flotas más limpias no es solo una exigencia ambiental, es también una oportunidad para modernizar el sector, para mejorar la calidad del servicio, reforzar la seguridad y generar actividad económica vinculada a la industria y a la innovación.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Bella Verano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 15

La señora **VERANO DOMINGUEZ**: Gracias, presidente.

Me gustaría decirle a la portavoz del Grupo Socialista que esta comisión es la que se suspendió tres horas antes en el mes de diciembre, no la que corresponde a este mes. Así pues, reitero la solicitud de las comparecencias solicitadas hace ya unos meses (**Aplausos.**—**El señor Ramos Esteban**: ¡Es tela marinera!), porque, señorías, las víctimas y sus familiares solo piden una cosa, y es la verdad, porque cuando hablamos de un accidente así, la verdad no es una opción, es una obligación.

Y ahora sí, paso al contenido de la proposición no de ley. Permítanme comenzar reconociendo el espíritu de esta iniciativa. Es evidente que Junts trae hoy una preocupación compartida por todos los grupos, que es que, si queremos un país vertebrado, necesitamos un transporte interurbano fuerte, competitivo y capaz de llegar allí donde no llega de ningún otro modo; y quienes sostienen este servicio —que muchas veces son pymes familiares que llevan décadas uniendo pueblos— necesitan algo tan sencillo como difícil de encontrar en estos tiempos, que es seguridad regulatoria y certidumbre para invertir.

Señorías, permítanme añadir que el Grupo Parlamentario Popular también presentó enmiendas en la Ley de Movilidad Sostenible en esta línea, orientadas siempre a incentivar la renovación del parque automovilístico con criterios de seguridad vial, de eficiencia energética y de neutralidad tecnológica. Así pues, desde esa coincidencia en el diagnóstico, permítanme matizar el tratamiento. La propuesta que debatimos busca acelerar la transición ecológica del sector y renovar un volumen muy relevante de la flota: más de treinta mil vehículos y unos 12600 millones de euros de inversión a lo largo de diez años, según la propia exposición de motivos. Pero, señorías, un programa tan ambicioso exige una arquitectura técnica y económica sólida que dé garantías reales a quienes quieran ejecutarlo. Y aquí aparece un problema que es completamente evidente: estamos hablando de compromisos plurianuales enormes en un país cuyo Gobierno no tiene presupuestos y ni siquiera se vislumbra cuándo los tendrá. España es el único país de la Unión Europea que no ha enviado el plan presupuestario con las previsiones plurianuales a Bruselas, el único país de toda la Unión Europea. Por tanto, es difícil pedir al sector una planificación a diez años sin tener una seguridad y un respaldo de un Ejecutivo que es incapaz de ofrecer estabilidad a doce meses. No cuestionamos los objetivos —que compartimos plenamente— de esta proposición no de ley, lo que cuestionamos es cómo se pretende alcanzarlos, porque hablamos del mayor programa de apoyo económico público jamás planteado para este sector: más de 5000 millones a cargo del Estado, según el propio texto, pero sin memoria económica, sin un cronograma realista, sin estimación del impacto en tarifas y sin resolver previamente las dificultades que hoy impiden avanzar, como son la falta de potencia eléctrica, los trámites interminables, problemas de suministro y plazos de entrega de vehículos entre doce y dieciocho meses.

Señorías, no se puede pedir a un operador que compre autobuses que aún no puede cargar; esto no es una crítica política, es pura realidad operativa. Y tampoco podemos asumir un modelo único de transición cuando la normativa europea y la experiencia técnica nos recuerdan algo esencial: la neutralidad tecnológica no es un capricho, es una necesidad.

Señorías, el sector no nos pide atajos, nos pide seguridad, planificación...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Señora Verano.

La señora **VERANO DOMÍNGUEZ**: ... y reglas claras. Y no sigo porque he agotado el tiempo. Nada más y muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Verano.

— EN DEFENSA DEL SISTEMA CONCESIONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO EN ESPAÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002810).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos a la siguiente proposición no de ley del orden del día, que es la del Grupo Parlamentario Socialista en defensa del sistema concesional del transporte público interurbano en España.

La defiende el diputado don Ignacio López.

Tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ CANO**: Gracias, presidente.

Esta proposición no de ley tiene un fondo político, porque lo que queremos defender aquí hoy es un modelo de sistema de servicio de transporte público interurbano de uso general por carretera. El español es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 16

un modelo que podemos decir que es casi único en el mundo, porque no hay ninguno similar en un país como España, tiene unas características propias, con líneas que existen desde hace más de cien años, y se acomoda y se amolda bien a la realidad geográfica y demográfica de nuestro país. Es un servicio público, y lo es, fundamentalmente, porque hay una ley que dice que es un servicio público. Hay quien quiere ponerlo en juego, tratando de que no sea lo que es: un sistema de transporte público, de titularidad de la Administración, con gestión privada, vía concesiones por un determinado tiempo y basado en la exclusividad de los tráficos, es decir, en la exclusividad de poder dejar y tomar viajeros de un punto a otro del territorio. Este sistema ha funcionado razonablemente bien en nuestro país (**el señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, ocupa la Presidencia**), ha dado servicio a muchas personas en muchos pueblos y también en muchas ciudades, en los que si no fuera por este transporte público no tendrían forma de desplazarse: no tendrían forma de ir a un hospital, no tendrían forma de ir a ver a sus hijos o de ir al instituto.

Esa es la realidad de nuestro sistema, que hay quien ha querido ponerlo en juego derivándolo hacia un sistema de libre mercado, pero que en la ley de movilidad dejamos ya zanjado para los próximos, por lo menos, diez años, en los que va a seguir siendo así. Ese modelo queremos defenderlo aquí hoy porque, efectivamente, son concesiones, muchas de las cuales llevan ya más de cien años y se han ido renovando con ciertas prórrogas. Y en estos cien años, efectivamente, España no es la que era antes, territorial y poblacionalmente y, además, antes no había comunidades y ahora sí las hay. Porque, efectivamente, las concesiones de transporte son concesiones que existen en el Estado, pero que en el 90 % existen en las comunidades autónomas, que son las que dan fundamentalmente el mayor de los servicios y las que unen localidades y unen personas.

Lo que pretende el Gobierno —y lo que se tiene que pretender— es dar el mejor servicio para que cada vez cada vez más gente coja el transporte público. Para eso es necesario ofrecer cada vez un servicio mejor, y para eso es fundamental que se pongan de acuerdo la Administración General del Estado y las comunidades para que se dé el servicio que se venía dando en los mismos términos de forma esencial, pero fundamentalmente mejorándolo porque —insisto— la gente no vive ya en los mismos sitios que hace cien años; la España donde se reside hoy no es la misma España que hace cien años, ha cambiado. Por lo tanto, las Administraciones necesitan tener cierto margen para, en función de cómo cambia la población de residencia, poder adaptar las líneas de transporte a esas nuevas realidades. No podemos permitir que la Administración no pueda adaptar el servicio a realidades nuevas y, por lo tanto, es importantísimo que en esto las Administraciones, las del Estado y las comunidades, se pongan de acuerdo para el desarrollo de los mapas concesionales en la línea que la ley marca, que dejamos todos clara, porque la ley dice lo que dice y, por lo tanto, tendrá que darse cumplimiento exhaustivo a lo que la ley dice. En cualquier caso, la renovación del mapa requiere que la Administración autonómica —donde en muchas de ellas está gobernando el PP— también garantice el servicio a sus ciudadanos. Porque el PP es muy de exigir al Estado, a la Administración General del Estado lo que no es capaz de cumplir en lo que gestionan ellos en sus comunidades. Quien exige mucho a los otros también debería cumplir con lo suyo.

El servicio de transporte público interurbano es un servicio esencial para millones de personas que necesitan el autobús para desplazarse en su cotidianidad, en sus responsabilidades, en sus obligaciones diarias y, por lo tanto, requiere responsabilidad. Por eso, pido en esta Cámara la defensa de este modelo que es único, que es razonablemente bueno, y que no deberíamos ponerlo en cuestión, sino defenderlo y defender que la Administración Pública, con este mismo modelo, pueda adaptar líneas, concesiones y pueda dar el mejor servicio no solo a los que lo usan hoy —que hay que garantizárselo— en todos los pueblos de España, sino dar todavía un óptimo servicio para sumar viajeros nuevos, porque será la mejor forma de garantizar...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señor López, acabe, por favor.

El señor **LÓPEZ CANO**: ... que este modelo siga vivo y fuerte.
Muchísimas gracias. (**Aplausos**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies.

El Grupo Parlamentario VOX ha presentado una enmienda. Por tanto, tiene cuatro minutos para defenderla y fijar posición el señor Flores Juberías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 17

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia, señor presidente. Muchas gracias.

Para empezar, quiero hacer una pequeña puntualización: nuestro sistema de transporte de viajeros por carretera es un sistema de concesión pública, no es un sistema público, porque quien pone los medios, quien corre con el riesgo es el empresario que opta a la concesión. La Administración controla, la Administración concede el permiso para utilizar nuestras carreteras y para prestar ese servicio, pero la Administración no es quien presta ese servicio. Cuando usted se sube a un autobús, se sube a un autobús de una compañía privada, no se sube a un camión del Ejército de Tierra. Podemos poner en valor lo público, pero desmerecer la iniciativa privada, cuando es la iniciativa privada quien sostiene el sistema, me parece poco apropiado.

También me parece poco apropiado presentar proposiciones no de ley como la que hoy nos trae el Grupo Socialista. Me van a permitir que empiece haciéndoles a sus diputados dos sugerencias que, a pesar de ser bien intencionadas, estoy seguro de que no serán ni bienvenidas ni mucho menos seguidas. O voy a hacerles simplemente una: respétense; respétense a sí mismos como diputados del Congreso que son y respeten, adicionalmente, a esta Cámara, a la función de control parlamentario del Gobierno que la Constitución le ordena ejercer, y no vengan a esta comisión con propuestas para exigirle cosas al Gobierno que están copiadas li-te-ral-men-te de los planes del propio Gobierno. Porque, señorías, el punto 2 del *petitum* de su PNL está copiado, palabra por palabra, de la propuesta de actualización y reordenación del mapa concesional publicada por el Ministerio de Transportes en su página web. El juego de pedirle al Gobierno lo que el Gobierno ya concede, el juego de hacer como que reclamamos del ministerio lo que el ministerio ya está haciendo es un juego, en términos parlamentarios, bastante estéril. Aunque bien mirado, que el ministro de Transportes declare su intención de hacer algo tampoco constituye garantía alguna de que ello vaya a suceder. De manera que, si el ministro que declaró que el tren vivía en España el mejor momento de su historia y que se disponía a ponerlo a 350 kilómetros por hora, ahora asegura que no se va a suprimir ninguna parada en el futuro mapa concesional del transporte en autobús, lo más prudente, señorías, sería que se comprasen una bicicleta o empezasen a hacer reservas en Iberia. Porque, en efecto —y a menos que las comunidades autónomas se empeñen en lo contrario y acepten las mermaidísimas ayudas que desde Transportes se les proponen—, el plan original del ministro Puente está llamado a eliminar 456 rutas, el 47% del total, y alrededor de 9300 paradas; dicho con otras palabras, a dejar sin servicio a 3,2 millones de personas, y no a cualesquiera, sino, precisamente, a las más necesitadas de ese transporte.

El panorama es preocupante. Si me lo permiten, voy a focalizar por un instante la atención en mi provincia, Valencia. El pasado 16 de enero el Ministerio de Transportes sometió a información pública el anteproyecto para el corredor Madrid-Valencia del mapa concesional, con el que —comillas— «se propone conectar 164 municipios en nueve provincias de Madrid, Castilla-La Mancha, Aragón y la Comunidad Valenciana, con 6,2 millones de potenciales beneficiarios». Son cifras que impresionan hasta que uno ve el mapa correspondiente y descubre que la provincia de Valencia se halla únicamente cruzada por dos corredores: el de la costa, de Oliva, al sur, y de Sagunto, al norte, hasta Valencia capital; y el del interior de Valencia capital, vía Requena, hasta Madrid; que Castellón únicamente está cruzada por otros dos corredores: el de la costa, que va de Vinaroz a Sagunto, y el del sur, que va de Sagunto, vía Teruel, hasta Madrid; o que Teruel únicamente está cruzada por otros dos corredores: el de Sagunto-Teruel-Monreal hasta Madrid, y el de Teruel-Ademuz-Cuenca, nuevamente, hasta Madrid. Dicho en otras palabras, que dos terceras partes del territorio de Teruel, que todo el interior de Castellón y que todo el interior norte y todo el interior sur de Valencia se hallan fuera de ese mapa concesional que no iba a suprimir ni una sola parada de autobús. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

Lo anterior es preocupante, pero mucho más lo es todavía la ignorancia. Una vez implementada la liberalización de la alta velocidad que permite viajar de Castellón, Valencia o Alicante hasta Madrid por tarifas tan sumamente competitivas que a veces bajan de los 10 euros por trayecto, la misión del transporte de pasajeros por carretera ya no es la de competir en horarios, precios y confort con el tren, sino la de llegar justo allí donde el tren no puede o aún no ha conseguido llegar, y esto no parece haberlo entendido el ministro de Transportes.

Termino. Tal vez el Congreso, representante y, sobre todo, conocedor cercano de los intereses de todos los españoles, sería el lugar más adecuado para hacérselo saber, pero no con proposiciones no de ley como estas que nada aportan más que una profunda sensación de estar perdiendo lastimosamente el tiempo y estar haciendo soberanamente el ridículo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 18

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

A continuación, para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Alberto Herrero.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidente.

Buenos días, señorías. Conviene empezar aclarando algo que el Grupo Socialista omite deliberadamente: si hoy el mapa concesional tiene garantías reales y hace lo que dice la ley, tal y como ha dicho el portavoz socialista, no es, desde luego, por iniciativa del Grupo Socialista, sino porque el Grupo Popular logró introducir una enmienda a la ley de movilidad, que fue apoyada de forma mayoritaria y que ustedes, señores del Grupo Socialista, no tuvieron más remedio que aceptar. **(Aplausos)**. Esa, aunque ustedes no quieran, es la realidad. Por eso, esta proposición no de ley es profundamente incoherente, ilógica y absurda, porque ustedes, señores del Grupo Socialista, pretenden atribuirse ahora una defensa del sistema concesional que el propio Gobierno se negó a blindar donde había que hacerlo, en la citada ley, hasta que el Grupo Popular lo exigió en sede parlamentaria. Porque no bastaba con hablar de vertebración territorial o de sostenibilidad en abstracto, hacía falta garantizar por ley el mantenimiento de paradas, horarios, frecuencias y rutas; y eso, señorías, lo impulsó el Grupo Popular y no el Grupo Socialista.

La proposición no de ley que hoy debatimos es puro relato, mucha retórica y pocas garantías. Hablan de consolidar el sistema concesional, mientras llevan años retrasando la renovación del mapa concesional estatal, generando prórrogas encadenadas, inseguridad jurídica y desconfianza en todo el sector. Hablan de estabilidad cuando exigen a las empresas inversiones muy importantes en descarbonización y digitalización, sin explicar cómo se van a financiar ni cómo se va a asegurar su amortización, poniendo en riesgo el equilibrio económico de las concesiones. Y hablan de cohesión territorial, mientras no aclaran cómo van a impedir que, en nombre de la eficiencia y optimización, se recorten servicios esenciales en el medio rural, donde el autobús no es una opción más, sino la única.

Señorías, nuestra enmienda es una enmienda de control al Gobierno: obliga a cumplir la ley, obliga a mantener los servicios actuales y obliga al ministerio a rendir cuentas ante esta Cámara, y más cuando hoy conocemos hechos como el que adjunto **(muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»)**, que deberían avergonzarles a ustedes e incluso llevarlos a pedir ustedes mismos, por dignidad personal y profesional, la dimisión del ministro Puente. Por eso, también exigimos la comparecencia urgente del secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible para que explique con claridad cómo va a garantizar que no se pierda ni una sola parada, ni una sola frecuencia, ni una sola ruta de las que hoy utilizan miles de ciudadanos. Y lo exigimos porque ya hemos visto demasiadas veces anuncios sin calendarios, compromisos sin presupuesto y planes que nunca llegan al territorio. El transporte público no puede seguir esperando ni defender decisiones improvisadas del ministerio.

Señorías, el transporte público interurbano no se defiende ni con propaganda ni con discursos autocomplacientes, se defiende con seguridad jurídica, planificación seria y respeto a la ley. El Grupo Popular no va a aceptar lecciones de quienes llegaron tarde, rectificaron por obligación y ahora intentan reescribir la historia. Señorías, si hoy el sistema concesional tiene un marco más sólido es porque el Grupo Popular actuó donde el Grupo Socialista miró para otro lado.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Tiene la palabra el diputado don Néstor Rego.

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

Obrigado, señor presidente.

Efectivamente, esta proposición non de lei do Partido Socialista ten moito de autobombo, ten moito de autopropaganda. Infelizmente xa estamos habituados a que iso sexa así. Ten un primeiro punto en que defende o actual modelo concesional e eu teño que dicir que o Bloque Nacionalista Galego non comparte esa confesionalidade, esa fe absoluta no modelo confesional. Aclarábao o portavoz da Ultra dereita e efectivamente estamos falando dun sistema de transporte que está sustentado sobre empresas privadas. Do punto de vista do BNG máis que ese modelo concesional, o que permitiría ter un sistema de transporte que atendese a criterios sociais e de mobilidade en vez de a criterios económicos era un sistema público e non precisamente o concesional. Tanto é así que, curiosamente, o Partido Popular e VOX fan emendas á proposición non de Lei do Partido Socialista, mais ningún dos dous toca ningunha coma dese primeiro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 19

punto que defiende o modelo concesional. Fano, curiosamente no segundo punto. Por tanto, queda claro que nós non partillamos esa fe no modelo concesional e que defendiamos un modelo público que é o que pode ser utilizado con criterios sociais e o que pode ser máis facilmente aplicados todos os outros criterios de que o Partido Socialista e fundamentalmente o da sustentabilidade.

En relación co segundo punto, eu a verdade é que tiña pensado dirixirme a o Partido Socialista, pero escoitadas as intervencións non me queda máis remedio que dirixirme ao Partido Popular porque estou absolutamente estupefacto co cinismo do Partido Popular, coa hipocresía do Partido Popular, pretendendo apropiarse dunha iniciativa que é do Bloque Nacionalista Galego. Non sei, señor portavoz do PP, como se pode mentir con esa desfachatez porque están aí as actas para comprobar que é unha emenda do Bloque Nacionalista Galego a que introduciu as modificacións que están na Lei de Mobilidade Sustentable, das que fala precisamente esta proposición non de Lei do Partido Socialista. Dicía o portavoz de VOX, que reproduce o plan do Ministerio de Transportes. Si, pero é verdade que é o plan do Ministerio de Transportes está en relación con unha lei que recolle esa proposta do Bloque Nacionalista Galego de que as concesións que non sexan intra-autonómica, perdón que sexan traxectos intra-autonómicos, poden ser asumidos polas comunidades autónomas se se chega a un acordo, e se non é nese caso financiadas e hai un maior custo, e se non se chega a ese acordo, o goberno ten a obriga de mantelo dentro das concesións estatais. É máis, o Partido Popular fixo unha emenda no Senado que modificaba esta disposición da lei que saíu do Congreso e que introducía máis inseguridade xurídica e que foi de novo rexeitada polo Congreso. Por tanto, señores do Partido Popular, teñan un pouco de vergoña porque un grupo que aspira a gobernar seica o Estado español, que ten 137 deputados teña que apropiarse do traballo dunha forza política como o BNG que ten un deputado, creo que debería darlles un pouquiño de vergoña. Xa sei que na Galiza o fan moitas veces porque non teñen ideas, non teñen proxecto e por tanto, pois teñen que utilizar o copia e pega, que fan moitísimas ocasións, pero é un pouco vergoñento que vostedes fagan isto aquí. En todo caso, nós apoiaremos esta segunda parte da iniciativa.

Moitísimo obrigado.

Buenos días, señor presidente.

Esta proposición no de ley del Grupo Socialista tiene mucho de autobombo, de autopropaganda. Por desgracia, ya estamos acostumbrados aquí a eso, a que sea así. La proposición tiene un primer punto en el que defiende el actual modelo concesional. El BNG no comparte esa concesionalidad, ese modelo. Aclaraba el portavoz de la ultraderecha que, efectivamente, hablamos de un sistema de transporte que se sustenta sobre empresas privadas. Y, desde el punto de vista del BNG, lo que permitiría tener un sistema de transporte que atendiese a criterios sociales y de movilidad, en vez de a criterios económicos, sería un sistema público y no el sistema concesional. Tanto es así que, curiosamente, el Partido Popular y VOX hacen enmiendas a la proposición no de ley del Partido Socialista, pero ninguno de los dos toca ninguna coma de ese primer punto, que es el que defiende el modelo concesional, sino que retoca el segundo punto. Por tanto, queda claro que nosotros no compartimos esa fe en el modelo concesional y defendemos un modelo público, porque es el que se puede utilizar con criterios sociales, y ahí se pueden aplicar los otros criterios de los que habla el PSOE y también más en favor de la sostenibilidad.

En cuanto al segundo punto, yo pensaba dirigirme al PSOE, pero, escuchadas las intervenciones que se han visto, me quiero dirigir también al PP, porque estoy estupefacto con el cinismo del Partido Popular, con su hipocresía. Pretenden apropiarse de una iniciativa que es del Bloque Nacionalista Galego. No sé, señor portavoz del PP, cómo se puede mentir con esa desfachatez. Porque están ahí las actas y en ellas se puede comprobar que es una enmienda del BNG la que introdujo las modificaciones que están en la Ley de Movilidad Sostenible y de las que habla esta proposición no de ley del Partido Socialista. Decía el portavoz de VOX que reproduce el plan del Ministerio de Transportes. Sí, pero es cierto que el plan del Ministerio de Transportes está en relación con una ley que recoge esa propuesta del BNG de que las concesiones que no sean intraautonómicas pueden ser asumidas por las comunidades autónomas si se llega a un acuerdo; en ese caso, se financia si hay un mayor coste y, si no hay un acuerdo, no están obligadas a mantenerlas en las concesiones estatales. Es más, el Partido Popular hizo una enmienda en el Senado que modificaba esa disposición de la ley que salió del Congreso y que introducía más inseguridad jurídica y que fue, de nuevo, rechazada por el Congreso. Por tanto, señores del Partido Popular, tengan un poco de vergüenza. Que un grupo que aspira a gobernar, que tiene 137 diputados, tenga que apropiarse del trabajo de una fuerza política como el BNG, que tiene solo un diputado, creo que debería darles un poco de vergüenza. Ya sé que en Galicia lo hacen muchas veces, porque no tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 20

ideas, no tienen proyecto y, por tanto, utilizan o copian lo que nosotros hacemos en muchas ocasiones, pero da un poco de vergüenza que ustedes hagan eso aquí. Por tanto, no apoyaremos la segunda parte de la iniciativa.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Rego. Por el grupo parlamentario SUMAR, ¿desea intervenir, señor Alonso?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: No.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): ¿Desea fijar posición?

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: No, estaba Alberto, pero no está.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Entonces entiendo que no hay ningún grupo parlamentario más que desee intervenir.

— PARA FAVORECER LA FORMACIÓN DE PILOTOS EXPERTOS EN EMERGENCIAS AÉREAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002814).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Pasamos entonces a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista para favorecer la formación de pilotos expertos en emergencias aéreas.

Tiene la palabra la señora Herrera García.

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

Buenos días, señorías. Permítanme comenzar esta intervención con un reconocimiento expreso, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para el colectivo de pilotos de emergencias de nuestro país por la importante labor que desarrollan a lo largo de todo el año. Son profesionales altamente cualificados, referentes dentro y fuera de nuestras fronteras, que salvan vidas y contribuyen a minimizar los daños a nuestro patrimonio natural; profesionales dedicados a la lucha contra los incendios forestales, las misiones de rescate o el transporte sanitario urgente.

Entre otros, esta proposición no de ley tiene como objetivo garantizar que los conocimientos ya no teóricos, sino sobre todo prácticos, que atesoran estos pilotos tras décadas de servicio público no se pierdan, sino que se transmitan de una generación a la siguiente. Es especialmente importante poner el foco en ello en estos momentos, porque, según advierte el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, aproximadamente el 50 % de los pilotos dedicados a la extinción de incendios tienen ahora más de 50 años; se acerca la edad de su jubilación y el relevo no está garantizado. Las causas que nos han llevado a esta situación son variadas y deberíamos afrontarlas con diferentes acciones. Es necesario tener en cuenta que no existe una titulación específica que habilite para estas funciones tan especializadas. Además, la formación es de carácter privado y altamente costosa y, por tanto, poco accesible para una mayoría de nuestros jóvenes. Y todo ello dificulta la divulgación de esta profesión, que es generalmente una desconocida como opción laboral dentro del campo de la aviación.

Al mismo tiempo, tenemos que asumir que la lucha contra los incendios forestales va a requerir cada vez de más y mejores profesionales, porque, si bien son imprescindibles las tareas de prevención y deben reforzarse —qué duda cabe—, la ciencia nos alerta de que los incendios extremos, los conocidos como de sexta generación, van a incrementarse de forma rápida en las próximas décadas con motivo del cambio climático, la acumulación de combustible forestal o la propia actividad humana. De hecho, la media anual de incendios forestales se sitúa ya en nuestro país en torno a los 10 000 y las hectáreas quemadas por año rondan las 120 000, si bien en 2025 se alcanzó la alarmante cifra de 350 000. La gravedad de los incendios, su persistencia y su coincidencia simultánea en el tiempo, sumada a la falta de previsión de algunos responsables políticos, puso de manifiesto el pasado verano la necesidad de contar con más profesionales de la aviación de emergencias. Estos profesionales son necesarios durante los 365 días del año, porque lo que en ningún caso va a funcionar es intentar encontrarlos debajo de las piedras cuando la situación ya es extrema.

Por todo ello, esta proposición no de ley plantea una serie de medidas que permitan avanzar en el conocimiento y reconocimiento de esta profesión y que puedan hacer aflorar nuevas vocaciones. Sin duda, uno de los objetivos debe ser que los actuales profesionales, cuya edad media ronda los 55 años,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 21

puedan transferir su conocimiento y experiencia para que no perdamos el enorme bagaje profesional que atesoran. Por tanto, en primer lugar, proponemos que, del mismo modo que ya existe una línea de ayudas para promover las profesiones relacionadas con el mar, se pueda abrir una línea de ayudas que facilite la formación de profesionales en el sector aéreo, priorizando la obtención de la licencia de piloto de helicóptero especializado en los diferentes servicios esenciales, los ya citados: la lucha contra incendios, las misiones de rescate y el transporte sanitario de emergencias.

Además, se propone impulsar la creación de un centro especializado en formación y entrenamiento de pilotos de emergencias aéreas, en colaboración con las Administraciones local y autonómica, como manera de asegurar el máximo apoyo institucional y el compromiso a todos los niveles con la ubicación que pueda ser seleccionada. De hecho, nos consta que hay comunidades autónomas que están interesadas en albergar un proyecto de estas características, que existen incluso acuerdos políticos previos que pueden permitir que se impulse más rápido una iniciativa de estas características. Además, estamos hablando de un centro que puede ser —que seguro será— de enorme interés para el sector privado, por lo que cabría también contar con la posibilidad de una colaboración público-privada. Además de formar a nuevos profesionales, este centro también podría ofrecer reciclaje y entrenamiento permanente a los pilotos que ya están en ejercicio, así como incorporar de manera paulatina formación para otras profesiones vinculadas a las operaciones aéreas de emergencia, como puede ser el caso de la formación de personal de mantenimiento de aeronaves y personal técnico.

Finalmente, se insta al Ministerio de Transportes a revisar la normativa vigente para completar el marco jurídico que rige las emergencias aéreas y unificar criterios en materia de seguridad operacional. Como bien saben, el sector aéreo es un sector altamente regulado a nivel internacional, pero en materia de emergencias aéreas entendemos —y así nos lo trasladan los propios pilotos— que existe margen de mejora para estructurar, homogeneizar y, en definitiva, dar mayor seguridad a esta variante específica de la aviación. Como acabo de decir, el propio colectivo de profesionales puede ser una pieza clave para emitir recomendaciones y propuestas basadas en su propia experiencia laboral y que permitan diseñar mejores operativos en la lucha contra incendios y otras emergencias aéreas. **(El señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, ocupa la Presidencia).**

En resumen, señorías—y con esto finalizo, presidente—, lo que proponemos es atender de forma específica a este sector y hacerlo a través de una serie de medidas que no solo garanticen el relevo profesional y una formación de calidad, sino que también nos aseguren que contamos con los medios necesarios para hacer frente a estos terribles siniestros en los que se ponen en riesgo vidas humanas y nuestra riqueza natural.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies.

El Grupo Parlamentario VOX ha presentado una enmienda. Por cuatro minutos tiene la palabra el señor Flores Juberías.

El señor **FLORES JUBERÍAS**: Con la venia, señor presidente.

Yo no sé si los firmantes de esta PNL son conscientes de una inexplicable o, al menos, inexplicada contradicción: la de afirmar, por una parte, que durante las últimas décadas nuestro país se ha consolidado como un referente internacional en el ámbito de las emergencias aéreas, con operadores muy consolidados y profesionales muy competentes que han demostrado la eficacia de los medios aéreos en el ámbito de la lucha contra los incendios, el transporte sanitario y la búsqueda o salvamento de personas; y, por otra, sostener que el relevo generacional de pilotos especializados en emergencias aéreas no está garantizado y que corremos el riesgo de que se jubile toda una generación de profesionales sin que el talento y el conocimiento puedan ser transferidos a la siguiente. Es algo tan inexplicable —y perdón por ser redundante— como sostener un día que el tren vive en España su mejor momento y, a la semana siguiente, tener todo nuestro sistema ferroviario patas arriba. **(El señor Ramos Esteban: ¡Qué original!).** Ni lo uno ni lo otro, ni tan bien ni tan mal; o, si estamos tan bien, pero vamos a estar tan mal, quizá necesitaríamos alguna explicación que nos permitiese comprender por qué.

Es cierto —lo ha reconocido recientemente la Asociación de Trabajos Aéreos y de Emergencias— que España necesitará aproximadamente trescientos pilotos de emergencias en los próximos cinco años. Pero ¿cuál es el obstáculo para no tenerlos? Según ATAIRE, los problemas son al menos cuatro. Uno, el coste de la formación de acceso a la profesión. Los pilotos de helicópteros pueden gastarse 100 000 euros en la licencia y aunque, al tratarse de profesiones de emergencias, parte de estos costes deberían de estar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 22

subvencionados el hecho es que no lo están. Dos, la incompatibilidad entre la temporalidad, la falta de bases permanentes durante todo el año y las exigencias del sector. Hay épocas en las que se vuela poco y los jóvenes necesitan horas de vuelo. Tres, los salarios poco competitivos y su corolario: la fuga de talento. El salario medio en España para un piloto de emergencias puede oscilar entre los 60 000 y los 80 000 euros, pero en el extranjero ronda los 120 000 y no son pocos los profesionales que deciden irse a otros lugares para explotar al máximo su potencialidad. Y, cuatro, el gran desconocimiento del sector. Cuatro de cada diez jóvenes de entre 15 y 20 años no saben que los pilotos pueden formar parte de los servicios de emergencias.

Con su miopía habitual, la PNL que hoy nos trae el Grupo Socialista apenas aborda la primera de esas causas explicativas del problema que la motiva y, naturalmente, propone resolverla con su receta para todo: más intervención —un centro especializado— y más dinero público —unas líneas de ayuda—, ignorando las otras facetas del problema —y las otras posibles soluciones—, como que estos servicios se adjudiquen mediante concursos públicos que priorizan costes frente a calidad y obligan a los operadores a competir únicamente por precio, lo que en ocasiones lleva a bajadas temerarias; o que, salvo las nocturnas de salvamento marítimo, la mayoría de las operaciones de helicópteros son monotripuladas, por lo que el piloto recién formado no puede adquirir experiencia y horas de vuelo; o que el convenio colectivo de 2015 lleve caducado desde 2018 sin que en estos diez años haya habido ningún tipo de negociación ni subida del IPC, lo que se traduce en que los pilotos hayan perdido en torno a un 25 % de su poder adquisitivo.

Son problemas —repito, los tres— que la proposición no de ley del Grupo Socialista ignora olímpicamente y que convierte a esta en el enésimo brindis al sol del PSOE, incapaz de solucionar de verdad ninguno de los problemas de los españoles y mucho menos de los problemas de quienes tienen que salvar a los españoles en situaciones de emergencia.

Hemos presentado una enmienda. Si la aceptan, nos replantearemos nuestra posición. Si, como esperamos, su posición es negativa, votaremos en contra.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Gràcies.

Si ara no hi ha cap altre grup, per part del Grup Parlamentari SUMAR, el senyor Félix Alonso, per dos i mig.

Muchas gracias.

Si no hay ningún grupo más, por parte del Grupo Parlamentario SUMAR, tiene la palabra el señor Félix Alonso, por dos minutos y medio.

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

España, como hemos escuchado, ha vivido el verano más devastador de las últimas tres décadas. Estamos hablando de 350 000 hectáreas calcinadas, avivadas, lógicamente, por el cambio climático y, además, sin los helicópteros Kamov, que son los que van bien para estas situaciones. Nuestro país es referente internacional en emergencias aéreas, con pilotos enormemente cualificados que han demostrado su eficacia en la lucha contra incendios, los rescates y el transporte sanitario. Pero estamos ante una gran paradoja: tenemos el talento, pero lo estamos perdiendo. Como bien se ha dicho aquí, el 50 % de los pilotos que están dedicados a la extinción tienen 50 años o más y no hay relevo generacional. Nuestros profesionales —formados— emigran a Turquía, Grecia o Italia, atraídos por mejores condiciones. Mientras, aquí se enfrentan a salarios precarios, en algunos casos de 1000 euros mensuales, tras haber invertido 100 000 euros en la formación. El resultado es que la mitad de la flota de extinción está en tierra, hay capacidad de respuesta limitada, más hectáreas quemadas y más riesgo, lógicamente, para la ciudadanía.

¿Qué nos pasa en España? Que los salarios son bajos. Especialmente en las empresas privadas, que desde 2020 han incrementado beneficios en un 13 %, y los salarios en esos lugares, donde la afiliación sindical y la organización es débil, han perdido cuatro puntos. Tenemos un problema de clase. ¿Quién quiere o puede pilotar un helicóptero, jugarse la vida y tener que pagar 100 000 euros para pilotarlo? Podríamos hacer esa pregunta. Para acceder a una profesión del sector aéreo en general has de tener mucha vocación, muchísima. Pero también has de tener una buena cartera para pagar los estudios. Esta PNL intenta iniciar el camino para solucionar ese problema. Votaremos a favor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé. Moltes gràcies.

Ara, per part del Partit Popular, Celso Delgado té la paraula per dos minuts i mig.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 23

Muchas gracias.

Por parte del Partido Popular, el señor Delgado tiene la palabra por dos minutos y medio.

El señor **DELGADO ARCE**: Con la venia, señoría.

Señorías, esperamos que muy pronto podamos tener esa Mesa y portavoces de esta comisión, en la que tendremos que abordar la actividad de esta nuestra comisión, empezando por esas comparecencias tan necesarias del presidente de ADIF y de Renfe, máxime después de conocer los hechos que hoy los medios de comunicación ponen de relieve, y, al mismo tiempo, abordar la tramitación legislativa de iniciativas tan importantes como la transferencia de la AP9 a Galicia.

Dicho lo anterior, y en relación con la PNL que se nos plantea sobre un tema ciertamente interesante, también me gustaría apuntar que llama la atención que siete años y ocho meses después de que Pedro Sánchez presida el Gobierno de España ni los tres ministros de Transportes que ha habido —el señor Ábalos, la señora Sánchez y el señor Puente— ni las tres ministras de Educación y Formación Profesional que ha habido —Isabel Celaá, Pilar Alegría y Milagros Tolón—, hayan sido capaces de abordar, aunque fuese mínimamente, la problemática de la escasez de pilotos especializados en trabajos aéreos; especializados y esenciales para combatir incendios, realizar evacuaciones médicas y operaciones de salvamento marítimo, lo que está claramente poniendo en riesgo la capacidad de respuesta de España ante estas emergencias. Ni tampoco adoptar medidas para favorecer la formación de pilotos expertos en emergencias aéreas.

Esto habría que calificarlo de fracaso absoluto y la PNL que hoy se trae, sobre un tema que nosotros juzgamos de interés, es una PNL genérica y voluntarista, que nosotros queremos valorar en este momento. Es decir, ciertamente hay un gran problema de falta de candidatos para cubrir las necesidades de una profesión que, por otra parte, garantiza hoy por hoy en España el cien por cien de empleabilidad y al que, ciertamente, hay que buscar una solución.

Es cierto que la formación de los pilotos tiene un desembolso importante que puede oscilar entre los 70 000 y 100 000 euros, sin que existan subvenciones públicas significativas y esto, efectivamente, constituye una barrera financiera que puede ser insalvable para muchos aspirantes. Sin duda alguna estamos muy sensibilizados con la necesidad de formación de los pilotos de incendios, que han jugado un papel decisivo en las campañas de este verano trágico de 2025 en el que Galicia y Castilla y León, por ejemplo, sufrieron enormes y devastadoras pérdidas. Nosotros abogamos por una colaboración público-privada, como está demandando el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas, para, efectivamente, democratizar el acceso a esta profesión. También ayudas gubernamentales y opciones de financiación por parte de la industria para que el acceso a esta profesión sea viable, con independencia de la capacidad económica.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señor Delgado.

— PARA QUE EL GOBIERNO IMPLANTE LA BONIFICACIÓN DE LOS PEAJES DE LAS AUTOPISTAS AP-6, AP-51, AP-61, AP-66 Y AP-71. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002818).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé. Passaríem a la PNL número 6 per a que el Govern implante les bonificacions dels peatges de les autopistes AP-6, AP-51, AP-61, AP-66 i AP-71. El grup proponent és el Partit Popular que es dividirà el temps entre el senyor Palencia i la senyora Franco. Quant de temps cadascú? Tres minuts, perfecte.

Senyor Palencia, quan vostè vullga.

Pasamos a la PNL número 6, para que el Gobierno implante la bonificación de los peajes de las autopistas AP-6, AP-51, AP-61, AP-66 y AP-71. La propone el Grupo Popular. Se van a dividir el tiempo entre el señor Palencia y la señora Franco. Tres minutos cada uno.

Señor Palencia, adelante.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Muchas gracias, señor presidente.

Hoy nos hemos levantado con estas noticias sobre el accidente de Adamuz. **(Muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»).** El sistema ferroviario español no puede esperar, como no pueden esperar las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 24

comparecencias de los presidentes de ADIF y Renfe, porque quien nada oculta, nada tiene que temer. La actitud de la Presidencia de esta comisión, desoyendo la solicitud de comparecencia de los presidentes de ADIF y Renfe de hace un mes, indica que no quieren apostar por la transparencia.

Hoy el Grupo Popular viene a exigir algo muy simple. En Castilla y León no necesitamos otro chascarrillo del señor Puente; necesitamos bonificaciones en los peajes ya. El Gobierno presume de 57 millones de bonificaciones al año en España. **(Muestra un documento)**. Aquí nada; nada en Ávila, nada en Segovia, casi nada en León. La nada como política pública. Y aun así el PSOE nos pide que apoyemos este sistema; el PSOE nos pide que avalemos la desigualdad, que aceptemos que unos paguen lo que otros no pagan. **(Muestra un documento)**. Esa es su decisión. Pues no, Castilla y León no es menos que nadie.

Hoy quedará claro quién defiende a nuestra tierra y quién defiende a Óscar Puente, el verdadero líder del PSOE de Castilla y León. Hoy la ausencia que retrata al PSOE de Ávila es la ausencia del diputado Manuel Arribas. No estuvo cuando pedíamos la autovía a Valladolid; no estuvo cuando debatíamos sobre el Museo del Prado; no está hoy cuando defendemos las bonificaciones del peaje a Madrid. Pero sí está siempre donde no debe de estar. Esta es la prioridad del PSOE de Ávila en el Congreso: obedecer a Puente antes que defender a Ávila.

Tampoco nos olvidamos de que en Castilla y León la pinza VOX Castilla y León-PSOE impidió que hoy ya tuviéramos bonificaciones de la comunidad autónoma. Esperemos que al menos VOX España hoy en el Congreso esté a la altura y apoye aliviar el bolsillo de miles de familias. Aquí no va de tacticismo; aquí va de justicia.

Termino. Los castellanos y leoneses deben rebelarse el 15 de marzo contra Óscar Puente, el líder del PSOE de Castilla y León; rebelarse contra quien no quiere subvencionar los peajes en Castilla y León; rebelarse contra quien castiga a Castilla y León. Los castellanos y leoneses deben apostar por Alfonso Fernández Mañueco **(rumores)**; apostar por quien quiere bonificar los peajes; apostar por quien defiende nuestra tierra; apostar por el Partido Popular. Señores socialistas, ustedes no hacen buen papel defendiendo a un mal amo. Ustedes son solo unos lacayos de un amo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **FRANCO GONZÁLEZ**: Bien, esto que ha...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Un segundito, señora Franco, que vamos a poner bien el tiempo, ya que en contra de mi voluntad le hemos dado más tiempo al señor Palencia porque no habíamos puesto el contador. Vamos a hacer esto bien.

El señor **PALENCIA RUBIO**: ¿Me había pasado de los tres minutos?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): No, no habíamos puesto el tiempo y ha hablado un minuto más de la cuenta. Pero no le he cortado, a pesar de que la Presidencia de esta comisión no se puede defender. **(Pausa)**.

Señora Franco, cuando usted quiera.

La señora **FRANCO GONZÁLEZ**: Muchas gracias.

Esto que ha relatado mi compañero, el señor Palencia, es lo mismo que padecemos en León. La AP-66 y la AP-71 deberían vertebrar todo el noroeste de Castilla y León, y se han convertido en un símbolo de abandono y de agravio. Los leoneses seguimos pagando peajes abusivos y somos víctimas de un mapa de desigualdad territorial que ha impuesto este Gobierno y que demuestra que hay ciudadanos de primera y de segunda. Los de segunda somos siempre los mismos.

La AP-66, conexión esencial con Asturias, continúa un año después del desprendimiento del kilómetro 76 con un baipás provisional y el cobro, de dudosa legalidad, del peaje completo. A las bonificaciones estatales mal diseñadas y peor ejecutadas solo acceden el 20 % de los usuarios. La AP-71, León-Astorga, ni siquiera cuenta con esas bonificaciones. Las instituciones y los ciudadanos de León, de Astorga, del Bierzo reclamamos soluciones, pero el ministro Puente premia con generosas bonificaciones a otras autopistas estatales mientras castiga a mi provincia, a León.

Resulta incomprensible que el PSOE leonés defienda en León extender estas bonificaciones y, sin embargo, aquí mantenga un no rotundo. Una contradicción que explica también la ausencia en este debate del señor Alfonso Cendón, diputado por León, en un debate que además afecta directamente al futuro de nuestra provincia. Es indignante ver cómo los diputados socialistas leoneses se pliegan sin pudor, vista su enmienda, y me pregunto qué dirán además sus socios de la Unión del Pueblo Leonés.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 25

Nada, porque todos temen contrariar al ministro y ese miedo pesa más que defender a León, porque todos, además, son lo mismo.

La reunión de octubre pasado entre el presidente socialista de la Diputación de León y el vicepresidente de la Unión del Pueblo Leonés aquí, en Madrid, con el ministro fue un retrato de esa sumisión. Ni un compromiso firme para nuestra provincia y, para colmo, al día siguiente algunos posaron en Oviedo en una concentración fingiendo protestar por los peajes de la AP-66. En León nos tratan de engañar con palabras, mientras en Madrid apoyan mantener sin bonificación la AP-71 y dejar la AP-66 como está.

Nosotros, el Grupo Popular, sin embargo, defendemos la misma posición aquí, en Madrid, y en nuestra comunidad, en Castilla y León. Exigimos al ministro que deje de ignorar los peajes de la AP-6, de la AP-51, de la AP-61, de la AP-66 y de la AP-71. Por eso, nuestro presidente, Mañueco, actúa con responsabilidad y compromiso, impulsando bonificaciones a usuarios recurrentes de estas autopistas, incluso sin tener competencia directa. Por eso exigimos la reprobación del ministro Puente: por su gestión y, por supuesto, por dar la espalda a todos los castellanos y los leoneses. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Muchísimas gracias.

Se han presentado enmiendas por parte del Grupo Socialista y el Grupo Parlamentario VOX.

Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Arribas por tiempo de cuatro minutos.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Se nota que estamos en periodo electoral. El Partido Popular vuelve a acordarse de Castilla y de León, vuelve a acordarse de los abulenses.

Señor Palencia, esto no va de ser valiente, esto va de ser serio. Yo no le voy a pedir a usted que sea educado. Usted demuestra en cada intervención esa falta de educación que le caracteriza y que no representa ni el carácter ni la forma de ser de los abulenses. Señor Palencia, usted hace el ridículo día tras día, intervención tras intervención. Y le diré una cosa: para ser un buen político, lo primero que hay que ser es buena persona. Y usted no es buena persona, porque miente a sabiendas de que está mintiendo. Usted vuelve a venir con los peajes que afectan a los abulenses, pero se olvida de varias cosas. La principal, ¿quién generó el problema? El problema lo generaron ustedes; el problema lo generó el Partido Popular. Este problema, señor Palencia, nace de la penosa gestión del Partido Popular. La AP-6 no debería tener peaje desde el año 2018, si no hubiese sido por aquella prórroga de la concesión del año 1999.

Pero si hablamos de la AP-51, le voy a recordar una portada que creo que le he enseñado ya más de treinta veces, señor Palencia —no sé si usted no la quiere ver— de nuestro diario de cabecera, de nuestro *Diario de Ávila (muestra un recorte de prensa)*: «Aznar inaugura la A-51, una de las mayores apuestas para Ávila». **(Muestra otro recorte de prensa)**. Tenemos otra que dice: «Aznar asegura que la A-51 marcará un punto de posibilidades para los abulenses». Ustedes decían que esto iba a traer la prosperidad a nuestra tierra. Ustedes hicieron lo contrario, firmaron la mayor hipoteca para los ciudadanos de nuestra provincia.

Yo tengo 39 años, no he conocido ningún Gobierno que no sea el del Partido Popular en la Junta de Castilla y de León. Lleváis gobernando más de treinta y nueve años. ¿Cuánto han puesto ustedes encima de la mesa durante todos estos años para bonificar el paso de los abulenses por la AP-6 o por la AP-51? **(El señor Palencia Rubio: Pero la autopista es tuya)**. Señor Palencia, educación, un pelín. **(El señor Palencia Rubio: ¿Educación? Hombre, no mientas)**. Aguante un segundo; un segundo, señor Palencia. Sé que es complicado. Conténgase.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Un segundito.

Señor Palencia...

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Llegan las elecciones y el señor Mañueco despierta del letargo, del sofá, se quita la manta después de asolarnos los incendios y nos dice que nos va a dar 10 millones de euros, cuando son unas autopistas estatales en las que la gente que transita por ellas aporta 196 millones de euros. Nos están regalando la nada.

Pero, además, nos hacen un anuncio sin fundamento jurídico, porque ellos dicen que quieren aplicarlo a los empadronados. Pero la legislación lo impide, no se puede hacer distinción en quién se beneficia de un descuento y quién no. No se puede hacer esa medida, no tiene ningún sentido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 26

Nosotros no nos vamos a oponer a ninguna bonificación. Es más, yo le diría que ustedes, si están a tiempo y no han imprimido el programa electoral, aporten 20 millones en lugar de 10. **(El señor Palencia Rubio muestra un documento: Esto lo dices tú).** Es más, asuma aquí el compromiso de que en el año 2029 —que dudo que ustedes gobiernen— si llegan al Gobierno van a levantar las barreras de la AP-6 y de la AP-51. Yo, si quiere, le digo lo que van a hacer ustedes y no soy adivino: ustedes van a prorrogarlo. Porque a ustedes lo que les gusta es lo privado; es lo que más les gusta y lo que les encanta.

Por eso yo, señor Palencia, lo único que le voy a pedir es una cosa —sé que usted ha sido jefe de gabinete del señor Mañueco—: que le diga que el 15 de marzo deje gobernar a la lista más votada. **(El señor Palencia Rubio: Mejor que Cerdán).** Que deje que los abulenses, que deje que los castellanos y los leoneses...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señor Palencia, un momentito, por favor. **(El señor López Cano, dirigiéndose al señor Palencia Rubio: No tienes educación. Es en todas las intervenciones. No dejas a nadie hablar. Cállese de una vez. Deje que la gente hable como le dejamos que hable usted. ¡Ya está bien!).**

Por favor, señores del Grupo Socialista, un segundito. **(El señor Palencia Rubio: No he hablado en toda la sesión).** Efectivamente, no ha hablado en toda la sesión, como debe seguir haciendo en lo que queda.

Con carácter previo a la sesión, he trasladado a los diferentes portavoces —sobre todo a aquellos que son más vehementes— que, como voy a presidir una única vez, no voy a tener ningún problema en expulsar de la sala a quien no se porte de acuerdo con el decoro de la institución. Por tanto, como usted ha tenido más tiempo incluso del que marca el Reglamento para exponer su posición, le ruego que ahora deje al Grupo Socialista explicar la suya. Y, si no, en cualquier otra intervención puede usted insistir en su posición política. **(Aplausos).**

Y ahora, si me lo permiten, señor Arribas, continúe.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Le decía que no todos los abulenses somos igual que el señor Palencia. Gracias a Dios.

Señor Palencia, lo mejor que pueden hacer el 15 de marzo es marcharse. Deje que llegue la prosperidad y la dignidad a nuestra tierra y que los de las tramas eólicas, los de la Perla Negra, aquellos que se llenaban los bolsillos mientras limitaban las oportunidades de crecimiento de nuestra tierra, se vayan al oscurantismo, de donde nunca debieron salir.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Gracias.

Ahora tiene cuatro minutos, por parte del Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Acabo de escuchar al representante del Grupo Socialista entrar no ya en el «y tú más», sino en el «y tú menos». Es bochornoso que ante una iniciativa que trae el Partido Popular sobre la bonificación de peajes de las autopistas de toda Castilla y León venga el representante socialista a decir eso de «y tú menos».

Además, viene a manifestar la incompetencia a la que está sometida España bajo esta estafa del bipartidismo porque, encima, se echan en cara eso de las competencias Gobierno central y comunidades autónomas. He tenido que escuchar al socialista decirle al representante del Partido Popular que deje gobernar a la lista más votada. ¿Se lo va a decir eso a su jefe, a Sánchez? ¿Le va a decir a Sánchez que deje de gobernar España? Y ha hablado de prosperidad. ¡El socialista ha hablado de prosperidad! Eso es incompatible. Y ha hablado de tramas. Los líderes en la corrupción de tramas: Koldo, Ábalos, Jésicas, Paradores, etcétera, etcétera.

Está claro que unos y otros, populares y socialistas, ya han puesto en marcha la maquinaria electoralista y lo han hecho en esta Comisión de Transportes. Traen una iniciativa los populares, de cara a las próximas elecciones, y piden al Gobierno la bonificación de los peajes. ¿Necesario? Sí, porque resulta que ya conducir por las autopistas —castellanos y leoneses, incluso andaluces o en todo el territorio nacional— se ha convertido en un lujo; un lujo frente a las autovías españolas, que son ratoneras por la elevada intensidad de tráfico y en la que los conductores sufren atascos y accidentes por la falta de inversión en el mantenimiento. Es inadmisibile que tanto los ciudadanos de Castilla y León como de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 27

Andalucía sean discriminados frente a otros territorios de España donde las autopistas sí han sido liberalizadas y reciben amplias bonificaciones.

Denunciamos al ministro Óscar Puente, pero, señorías del PP, cuando ustedes han gobernado han mantenido, e incluso en algunas ocasiones han prorrogado, las concesiones administrativas de manera contraria a la ley. Lo hicieron tanto Aznar como Rajoy, quienes prorrogaron concesiones de autopistas contrarias a esa ley y que llegó incluso a ser investigado por la justicia europea. Y no es justo ni ético que les tomen el pelo a los castellanos y leoneses; no es justo que traigan iniciativas que son un claro ejemplo del *modus vivendi* de los populares: hablan de exigencias cuando no gobiernan y vienen aquí a contarnos promesas incumplidas. Lo estamos viendo estos días con bochorno, porque vemos a un Mañueco, ese líder del Partido Popular, que dice que ahora va a hacer todo lo que no ha hecho en cuarenta años en Castilla y León. Y no hay tiempo, ni populares ni socialistas, para esta farsa del bipartidismo.

A los representantes del Partido Popular les pedimos que sean más ambiciosos y que acepten las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario VOX, porque una vez más en su iniciativa vemos que pide la reprobación del ministro Puente por falta de transparencia. Lo que tienen que hacer es pedir el cese inmediato por la negligente gestión. Y más en un día en el que hemos visto que ADIF, con nocturnidad y alevosía, retiró pruebas, tal y como denuncia la Guardia Civil. Pedimos, por supuesto, que los populares tengan un compromiso con todos los españoles y que se dejen de medidas electoralistas. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señora Rueda. Ahora, por parte del BNG, el portavoz Néstor Rego.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señor presidente.

Máis unha vez constatamos a hipocrisía do Partido Popular non ten límites e está claro que o electoralismo tampouco. É a segunda PNL nesta comisión sobre Castela e León a catro días de comezar a campaña. Está ben, cadaquén o *modus operandi* que cadaquén decídeo el o propio, pero eu cando falo de hipocresía, refírome sobre todo ao feito de que o Partido Popular ten por hábito reclamar cando está na oposición o que non fai cando está no goberno, ou xustamente o contrario, do que fai cando está no goberno, que é bastante peor. Xa foi sinalado que un goberno do Partido Popular é responsábel da ampliación da concesión dunha destas autoestradas, agora piden bonificacións para a AP-6, a 51, a 61, a 67, como digo o BNG parécenos ben, parécenos lóxico, parécenos normal. O que non entendemos é que non asuma o Partido Popular a responsabilidade por ter actuado como actuou.

Por que non o fixo mentres gobernou no Estado durante os últimos sete anos de goberno de Mariano Rajoi ou por que ampliou concesións como a da AP-9, por exemplo, de 25 anos, no ano 2000 un goberno de José María Aznar. Agora parece que son eles os campións de reclamar a transferencia da AP-9 cando mesmo evitaron no Congreso que fose debatida unha proposición de Lei do Parlamento de Galiza ou os campións reclamando, por exemplo, que xa o fixo o BNG hai, por certo, máis de dous anos, reclamando estes días desde o Goberno galego, a documentación do expediente de infracción da Unión Europea por esa prórroga ilegal dun goberno de José María Aznar. Creo que hai que ser un pouquiño máis coherentes. En todo caso, como digo, parécenos ben que se reclamen bonificacións, lamentamos que non tivesen feito no caso de Galiza, cando ademais teñen o goberno galego, que tivese que ser o Bloque Nacionalista Galego quen conseguise bonificacións tanto na AP-9 coma na AP-53 de até 75 % para os usuarios e usuarias habituais. Eu creo que aquí é onde se manifesta a diferenza de *modus operandi*. En todo caso, a diferenza de intereses. Nós non actuamos nin por electoralismo, nin por partidismo, senón poñendo sempre por diante os intereses dos galegos e galegas e, por tanto, tamén lle reclamamos ao Partido Popular que actúe con esa mesma coherencia en todos os casos. Xa vemos que infelizmente non é a súa maneira de ser, nin a súa maneira de actuar.

Moito obrigado.

Gracias, señor presidente.

*Una vez más constatamos que la hipocresía del Partido Popular no tiene límites; está claro que su electoralismo tampoco. La PNL de esta Comisión sobre Castilla y León, a cuatro días de empezar la campaña, está bien. El *modus operandi* de cada uno es el que decide, es el suyo propio. Pero cuando hablo de hipocresía me refiero sobre todo al hecho de que el Partido Popular tiene la costumbre de reclamar cuando está en la oposición lo que no hace cuando está en el Gobierno. Y al revés, que es bastante peor. Ya se señaló que un Gobierno del Partido Popular es responsable de la ampliación de la*

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 28

concesión de una de estas autopistas. Ahora piden bonificaciones para la AP-6, la 53, la 67 y 61. Y, como decía, a nosotros, al BNG, nos parece bien, nos parece lógico, nos parece normal. Lo que no entendemos es que el Partido Popular no asuma la responsabilidad de actuar como actuó.

¿Por qué no hizo eso cuando gobernó en los últimos siete años, esos Gobiernos de Mariano Rajoy? Porque su Gobierno amplió concesiones como la de la AP9 por una duración de veinticinco años. Y lo mismo ocurrió con José María Aznar. Ahora parece que son ellos los que reclaman la transferencia cuando ellos limitaron o impidieron que se debatiese esto en el Parlamento de Galicia. O ahora reclaman, que eso ya lo hizo el BNG y, por cierto, hace más de dos años que vamos reclamando esto en el Gobierno gallego, la documentación del expediente de infracción de la Unión Europea por aquella prórroga ilegal realizada por el Gobierno de José María Aznar. Creo que hay que ser un poco más coherente.

En cualquier caso, como digo, nos parece bien que se reclamen bonificaciones. Lamentamos que no lo hayan hecho en el caso de Galicia, cuando además gobiernan allí, gobiernan en Galicia. El BNG ha sido quien ha logrado las bonificaciones en la AP-53, de hasta un 75% para los usuarios habituales. Aquí es donde se ven las diferencias en el modus operandi. En cualquier caso, la diferencia en los intereses, porque nosotros siempre ponemos por delante los intereses de los gallegos y gallegas. Por tanto, reclamamos también al Partido Popular que actúe con esa misma coherencia en todos los casos. Ya vemos que, por desgracia, no es su manera de ser ni su manera de actuar.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señor Rego.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR, la señora Vergara tiene la palabra por tres minutos.

La señora **VERGARA ROMÁN**: No podemos olvidar el pasado de la gestión, porque forma parte del futuro y de las decisiones del presente. No les voy a pedir un amplio retroceso hacia la historia de las carreteras y el desarrollo de las autopistas y autovías, cuyo kilómetro cero tenemos a escasos 600 metros, aunque sin duda sería interesante. Ni tampoco estamos aquí para hacer campaña, sino trabajando para mejorar y construir un sistema de transporte que atienda las necesidades de las personas trabajadoras, de todas y cada una.

Sí les voy a pedir que recordemos la proposición no de ley número 2 de esta comisión, que apelaba a la fluidez del tráfico, a la comodidad en la conducción, al bolsillo de las personas trabajadoras o a la seguridad vial. Y es que, ¿cómo creen que se han construido y mantenido las autopistas AP-6, AP-51, AP-66 y AP-71? Se lo voy a recordar: con dinero público. Un dinero que se redistribuye con el objetivo de conseguir una mayor equidad territorial y social. Un recurso público que busca la descarbonización y dar prioridad a redes de transporte colectivo, como el tren.

La retirada de peajes en autopistas conlleva un aumento significativo en el tráfico, un encarecimiento del transporte y privilegios para quien se lo puede permitir. Y esto contradice los principios establecidos por las directivas europeas de «quien usa paga» y «quien contamina paga», porque no paga para poder contaminar. Estos dos elementos son esenciales para garantizar en el futuro el mantenimiento y la mejora, construyendo el futuro del transporte. Esta propuesta no tiene muy en cuenta ni la seguridad vial ni las prioridades de un sistema de movilidad accesible con el transporte público en el centro. Además, tampoco defiende el bolsillo de la mayoría de las personas trabajadoras que ya han soportado su desarrollo, pero que no están al servicio de quien contamina o quien usa con intereses económicos o electorales.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Muchas gracias, señora Vergara.

— RELATIVA A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN ZAMORA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/002895).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Para no alterar el orden del día, y puesto que ha llegado el ponente, si os parece a todos los grupos, pasamos a debatir la proposición 7 del Grupo Parlamentario SUMAR, pero si hay algún problema, seguimos el orden previsto al principio y la haríamos al final. ¿Todo el mundo de acuerdo? **(Pausa)**. Estando presentes todos los ponentes, pasamos a debatir la proposición relativa a la infraestructura ferroviaria en Zamora.

Por el Grupo Parlamentario SUMAR (Comuns), tiene la palabra por un tiempo de seis minutos el señor Alonso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 29

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias presidente.

Mi grupo presenta esta proposición no de ley con un objetivo: trasladar una preocupación compartida —creo que compartida, además, por toda la Cámara y también por el territorio— y solicitar al mismo tiempo algo tan importante como instar al ministerio para que realice las actuaciones para corregir la situación.

Estamos ante la convicción de que existe una oportunidad para demostrar que la cohesión territorial no es solo una palabra hueca. La reorganización de servicios de Renfe ha supuesto la supresión de dos paradas en la estación de Sanabria Alta Velocidad. Entiendo —y lo entendemos todos, supongo— que Renfe debe buscar la eficiencia, pero no puedo, ni podemos, ignorar el efecto que eso tiene sobre la provincia de Zamora y la comarca de Sanabria en concreto, porque Zamora no se concibe sin su relación diaria con los pueblos y las comarcas que la rodean como cualquier otra. Es núcleo provincial proveedor de servicios, y los ciudadanos necesitan la movilidad adecuada al siglo XXI, y esa ha de ser descarbonizada.

El transporte público, como hemos reconocido en la ley aprobada no hace mucho en este Congreso, es un derecho social, y merece ser considerado frente a decisiones de eficiencia económica que sin la debida corrección terminan afectando siempre a los mismos: a los usuarios más desprotegidos.

Desde las instituciones zamoranas, las plataformas de usuarios —muy importante— y la Mesa de Trabajo para la Mejora de los Servicios Ferroviarios, creemos que se ha actuado con mucha responsabilidad. En febrero del año pasado, dirigieron una carta al Ministerio de Transportes con propuestas razonables para mejorar la movilidad entre los pueblos de Zamora y Madrid, también en ciudades, entre ellas, una fundamental: el conocido como ‘tren madrugador’, un servicio que permitía a trabajadores y estudiantes ir y volver en el día.

Se pide algo tan simple como equiparar a dinámicas que ya han demostrado su éxito, y hay un ejemplo muy claro que tienen los zamoranos muy cerca: en Valladolid. Allí la planificación racional de los servicios ferroviarios ha conseguido que por primera vez en décadas la ciudad incremente su población, cosa extraña con la llegada del AVE, porque normalmente es lo contrario. La razón es la facilidad que supone una conexión eficiente con Madrid para la población trabajadora. Si funciona en Valladolid, nosotros pensamos, y creo que toda la ciudadanía de Zamora piensa, que puede funcionar en Zamora y en Sanabria; solo necesitamos que se aplique la misma lógica. Por eso hemos planteado una proposición no de ley que hemos transaccionado con el Grupo Socialista, porque creemos que la mejora. Somos conscientes de que casi todos los grupos han presentado enmiendas; de hecho, muchas de ellas las podríamos aceptar, pero al final, como todo en la vida, tiene que haber un texto, y este es el que les vamos a proponer y, como tengo tiempo, se lo voy a leer:

Continuar impulsando la mejora de los servicios ferroviarios, tanto de alta velocidad como de servicios convencionales, en la zona de influencia de Sanabria y Zamora, garantizando una oferta adecuada de conexiones que responda a las necesidades de movilidad, así como a los criterios de eficiencia y sostenibilidad del sistema ferroviario estatal.

Promover, en colaboración con la Junta de Castilla y León, como se hace en otras comunidades con las entidades locales implicadas, la evaluación de nuevas obligaciones de servicio público que permitan atender adecuadamente las necesidades de movilidad recurrente, vertebración territorial y accesibilidad laboral de entre Sanabria, Zamora, Medina del Campo, Segovia y Madrid.

Impulsar la mejora de la intermodalidad en la provincia de Zamora, estudiando los ajustes necesarios para optimizar enlaces y horarios en beneficios de los usuarios.

Impulsar la coordinación con la Junta de Castilla y León para explorar las fórmulas de cofinanciación y bonificación de abonos —insisto, como en otros lugares— con el objetivo de garantizar la sostenibilidad de los servicios sujetos a OSP y mejorar la calidad de servicio para los usuarios, siguiendo los precedentes existentes en otras comunidades autónomas.

Seguir monitorizando la evolución de la demanda y el impacto del nuevo esquema de servicios comerciales en Sanabria Alta Velocidad, incluyendo la oferta de plazas, de tiempo de viaje y distribución horaria, con el fin de evaluar posibles ajustes que permitan mejorar la movilidad de los habitantes de la zona.

Finalmente —e importantísimo para nosotros—, incrementar en dos relaciones ida y vuelta diarias el actual servicio regional de media distancia que une Valladolid con Zamora y Puebla de Sanabria, mejorando la intermodalidad entre los servicios de alta velocidad y convencionales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 30

Estamos convencidos, como he dicho antes, de que es una proposición no de ley que podría haber planteado cualquier otro grupo y, por tanto, les pedimos a todos ellos su voto favorable.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señor Félix Alonso.

A esta proposición se han presentado tres enmiendas por parte del Grupo Parlamentario VOX, por parte del Grupo Parlamentario Socialista y por parte del Grupo Parlamentario Popular. Quiero señalar que me he equivocado anteriormente y no he dado siete minutos, sino seis, al Grupo Popular. Por tanto, tiene razón el señor Palencia cuando dice que le he quitado casi un minuto de su tiempo, pero bueno, seguro que en otros espacios lo consume.

Ahora, por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda por tiempo de cuatro minutos.

Cuando usted quiera.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: SUMAR —que creo que se olvida de que es parte del Gobierno— trae una iniciativa en la que dice estar muy preocupado por la infraestructura ferroviaria en Zamora e insta al Gobierno a continuar mejorando los servicios ferroviarios en el entorno de Sanabria y Zamora; asimismo, habla de la alta velocidad y de la línea Avant, y propone incrementar frecuencias de media distancia. El representante de SUMAR dice en su intervención que esto lo debe impulsar el ministerio, y ha hablado de derecho social, de transporte público, de usuarios desprotegidos y también de cohesión territorial. Además, entre SUMAR y socialistas han redactado una transaccional, lo que es una muestra más de la esterilidad del debate público en esta comisión y de la hipocresía política.

En su intervención, el portavoz ha dicho que está muy preocupado y que es muy importante, pero, si tan importante es, ¿por qué no lo hacen desde el Gobierno? ¿Tengo que recordarles que hay un Sánchez que hace lo que considera importante o urgente a golpe de decretazo? Esto es una tomadura de pelo más de SUMAR, que pretende usar esta comisión para rascar algún voto en Castilla y León en las elecciones que serán dentro de unos días.

Es una vergüenza que SUMAR siga manteniendo en el poder a un negligente ministro de Transportes y es una vergüenza que hable de viajeros cuando son los propios viajeros los que sufren el maltrato de este Gobierno no solo por la falta de cohesión territorial, por la falta de frecuencias o por los retrasos e incidencias continuos, sino por un sistema ferroviario que, por la negligente gestión de este Gobierno, mata. Tenemos un ministro, al que SUMAR mantiene en el poder, que está más ocupado en monitorizar las críticas que recibe en las redes sociales que en resolver el caos ferroviario. SUMAR sostiene en el poder a un ministro de Transportes que lo que ejerce es el matonismo verbal, y esto lo decimos en el día en el que, repito, conocemos que Adif se llevó pruebas del accidente en Adamuz, lo que es inadmisibles, como también lo es que SUMAR y socialistas le tomen el pelo a quienes tienen en el tren la única opción de movilidad en territorios como Zamora y en el resto de España. No todo el mundo tiene la suerte de tener un Falcon, un coche oficial o incluso una estación de AVE en la puerta de casa, y este SUMAR, que pacta con los socialistas la transaccional, es el que mantiene en el poder a quien provoca accidentes ferroviarios.

Dado que los trenes cada vez son más inseguros y que la inseguridad pone en riesgo la vida de usuarios y trabajadores —recordamos hoy la huelga en Cataluña—, lo que tiene que hacer SUMAR, autor de la iniciativa, es dejar de sostener a este Sánchez y dejar de tomar por idiotas a los castellanos y leoneses y a los españoles. SUMAR, que usa esta comisión y que no es creíble.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señora Rueda.

A continuación, por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora López por un tiempo de cuatro minutos.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Gracias, presidente.

Señorías, hoy hablamos de movilidad, pero en realidad estamos hablando de algo mucho más profundo: hablamos de oportunidades, de fijación de población y de futuro para Zamora y para Castilla y León. Cuando hay una modificación de frecuencia no solo se mueve un horario en una tabla, sino que se alteran rutinas de trabajadores, de estudiantes, de familias, y eso lo sabemos, lo entendemos y lo tomamos en serio. Por eso quiero empezar trasladando un mensaje claro: el Ministerio de Transportes lleva tiempo trabajando en una solución para recuperar esa frecuencia de primera hora. No es un tema ignorado ni aparcado, es un tema en el que se está trabajando con rigor técnico; además, ha sido el propio ministro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 31

el que ha anunciado que en las próximas semanas habrá una resolución definitiva. Eso es gobernar, eso es escuchar y también actuar.

Mientras tanto, conviene no generar alarmas innecesarias. El resto de las frecuencias se mantienen y la conectividad de Zamora con Madrid y con el resto del territorio sigue garantizada. No estamos ante un desmantelamiento del servicio —como algunos quieren insinuar, y como el Partido Popular está acostumbrado a hacer con los servicios públicos—, estamos solo ante un ajuste puntual que se está corrigiendo con responsabilidad. Por tanto, frente al ruido, trabajo, y, frente al alarmismo, soluciones.

Por eso, señorías del Grupo Popular, hoy con su enmienda vuelven a intentar apropiarse de una bandera que durante años han dejado caer. Castilla y León lleva décadas perdiendo población con Gobiernos del Partido Popular en la Junta, décadas sin una estrategia real de cohesión territorial eficaz, pero ahora vienen a exigir immediatez absoluta y ampliaciones ilimitadas sin explicar cómo se financian ni cómo se encajan en el marco europeo de obligaciones de servicio público. Gobernar no es prometer todo a todos, es planificar y cumplir.

A VOX le diré algo parecido. Los discursos simples no resuelven problemas complejos. La red ferroviaria se planifica con criterios técnicos de demanda, de sostenibilidad y de coordinación institucional, no a golpe de declaración grandilocuente. Castilla y León no puede permitirse retrocesos hacia políticas improvisadas o basadas en el enfrentamiento permanente. Frente a eso, el Gobierno de España ha demostrado compromiso con Castilla y León, ha invertido en alta velocidad, ha modernizado infraestructura, ha impulsado bonificaciones históricas al transporte público y ha entendido que la movilidad es también una herramienta contra la despoblación, y lo ha hecho en un contexto económico difícil con responsabilidad presupuestaria y con diálogo institucional. Nuestra enmienda va en esa línea: mejorar la propuesta inicial, hacerla jurídicamente sólida y técnicamente viable, reforzando la intermodalidad y evaluando nuevas obligaciones de servicio público conforme a la normativa europea, además de seguir monitorizando la demanda para ajustar la oferta con datos reales.

Como he dicho, la movilidad no puede gestionarse con ocurrencias, sino con planificación. Entiendo que estamos cerca de procesos electorales, es cierto, y que en momentos así es fácil dejarse llevar por un titular fácil, por la promesa imposible o por el todo y ahora, pero la ciudadanía sabe distinguir, señorías, y sabe quién trabaja y quién grita, sabe quién construye, quién agita y quién confronta. Zamora lo que necesita es estabilidad y Castilla y León necesita inversión y cooperación entre Administraciones, necesita un Gobierno que escuche y que dé soluciones. Ese es el compromiso del Gobierno de España, ese es el compromiso del Partido Socialista. Defendemos que Castilla y León esté conectada, que sea moderna, con oportunidades para que los jóvenes no tengan que marcharse y que sea una comunidad que avance, no que retroceda en debates estériles.

Señorías, la política no es la que más grita, es la que más resuelve, y nosotros estamos aquí para resolver. Por eso, pedimos el apoyo a esta iniciativa con la transaccional que hemos presentado conjuntamente con el Grupo SUMAR.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señora López, por su exquisito uso del tiempo.

Ahora, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra por cuatro minutos el señor Ramajo Cuando usted quiera.

El señor **RAMAJO PRADA**: Ante los graves hechos conocidos hoy en la prensa (**muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»**), comienzo de la misma forma que mis compañeros. Con la intención de que se aclare esta situación y por respeto a las víctimas, solicitamos a la presidencia de la comisión que fije hoy mismo día y hora para las comparecencias de los presidentes de Renfe y ADIF, solicitadas hace más de un mes y aún sin fecha.

Señorías de SUMAR, el texto que traen hoy aquí es claramente una tomadura de pelo, es un insulto a los sanabreses y a los zamoranos, porque no solicitan absolutamente nada de lo que les quitó Óscar Puente. Les recuerdo, por si lo han olvidado, que fueron Pedro Sánchez, Óscar Puente y el PSOE los culpables de que desde el 9 de junio los sanabreses y nuestros vecinos de A Gudiña no puedan acudir en AVE con buenos horarios al médico, a trabajar, a estudiar y regresar cada día a su casa. En los últimos años, llevan en Zamora dos robos ferroviarios cometidos por el Partido Socialista: el primero, fue la supresión por Sánchez del 'tren madrugador' en 2021, que había puesto en funcionamiento el Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 32

Popular de Mariano Rajoy, y el segundo, a causa de la petición —esto es cierto— del alcalde socialista de Vigo, Abel Caballero, que obedeció rápidamente al ministro Óscar Puente para quitarnos algo que nos pertenecía por justicia. El PSOE lleva nueve meses mintiendo, mareando y haciendo absolutamente nada. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

El ministro dijo el 14 de diciembre que estaban valorando la puesta en marcha de una nueva conexión electrificada con Lugo para hacer una parada en Sanabria y A Gudiña para solucionar la situación; de nuevo, en el mes de enero aseguraba que Sanabria recuperaría lo suprimido, y ayer mismo, el diputado nacional por Zamora —que no veo hoy por aquí y que quizá era quien debería haber defendido la posición del Grupo Socialista— vuelve a dar la misma noticia, pero sin fechas y sin compromisos firmes, seguro que llevado por la precampaña con la intención de mentir de nuevo a los zamoranos. Son promesas, promesas y mentiras y más mentiras de nuevo por el PSOE. Repito, es una tomadura de pelo a los sanabreses y a los zamoranos ¿Por qué Óscar Puente no avisó a los sanabreses cuando quitaron las frecuencias? No pidió permiso, y ahora llevan anunciando que recuperan algo dos meses como si tuviéramos que darles las gracias hasta que llegue el momento, pero no lo vemos aquí.

Señorías de SUMAR, con este texto que presentan solo hacen de parapeto al Grupo Socialista, solo hacen de parapeto al ministro como buenos socios de gobierno, porque esta moción ha sido redactada o parece que ha sido redactada por el propio Puente. Si se aprueba esta moción en sus términos, sería la prueba de que el alcalde de Zamora, junto con ustedes, señorías de SUMAR, han claudicado ante el ministro Puente. Parece que han redactado la iniciativa juntos, porque el texto redactado contiene solo cosas genéricas, no contiene compromiso ninguno con el Gobierno y no exige, por supuesto, recuperar las dos frecuencias suprimidas. En su texto no piden nada concreto, mezclan todo y hacen un brindis al sol para excusar al incompetente ministro Puente, y es una lástima porque hasta sus compañeros del PSOE de Castilla y León han reconocido que fue un error al que todavía no han puesto solución. No van a solucionar nada porque llevamos nueve meses esperando sin ningún resultado, pero si proponen algo, seguro que lo que se recupera no son los mismos servicios que ya teníamos.

Los sanabreses ya no se tragan sus mentiras y sus falsas promesas, y por supuesto que el próximo 15 de marzo mis paisanos de Sanabria se lo dejarán claro con contundencia. Repito, para que quede claro: el Grupo Popular ha presentado unas enmiendas claras que exigen de forma directa lo que sí piden los zamoranos y los sanabreses, que es restablecer de manera inmediata las frecuencias suprimidas, porque antes Sanabria tenía nueve paradas y ahora tiene solo seis. Eso es lo que hay que recuperar, y también algo que piden los zamoranos: ese ‘tren madrugador’ que ya funcionó hasta 2021 y que permite a los zamoranos trabajar y regresar a sus casas.

En su texto, señorías de SUMAR, hay cosas que podemos apoyar, pero las enmiendas del Grupo Popular sí reflejan lo que realmente necesitan los sanabreses y los zamoranos. Actúen en consecuencia porque, si no, Zamora actuará con contundencia para recuperar lo que le han robado. **(Aplausos).**

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

— SOBRE EL IMPULSO A LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN ANDALUCÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003036).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): A continuación, pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, que es del Grupo Parlamentario Popular, que versa sobre el impulso de las infraestructuras ferroviarias en Andalucía.

La va a defender la diputada doña Sol Cruz-Guzmán.

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

Tengo que comenzar mi intervención con el recuerdo a los cuarenta y seis viajeros que perdieron su vida hace ya más de un mes; cuarenta y seis familias rotas tras el trágico accidente de Adamuz, un pueblo que recibirá este sábado la medalla de Andalucía por su entrega y generosidad. Los andaluces, los españoles, seguimos esperando una explicación veraz.

Señorías, hoy nos hemos desayunado con esta noticia: ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz sin permiso judicial. **(Muestra un recorte del periódico ABC en cuyo titular se lee: «ADIF se llevó pruebas del accidente de Adamuz de madrugada y sin autorización judicial»).** Cuanto antes vengan a comparecer a esta comisión los presidentes de Renfe y Adif, más tranquilos estaremos los españoles,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 33

porque este Gobierno es lo contrario a la transparencia y a la verdad. Solo la verdad nos ayudará a curar esta herida que nunca cerrará, como dijo en el funeral de Huelva la portavoz de las familias. Desde aquí, desde esta comisión, exigimos la verdad y exigimos responsabilidades. **(Aplausos).**

En Andalucía viven 8,6 millones de ciudadanos y nos visitan más de 36 millones de turistas al año. Le pese a quien le pese, y para mayor orgullo de los andaluces, tras el fin de las etapas socialistas lastradas por la corrupción de los ERE Andalucía ha cerrado el año 2025 con 40 000 millones de euros en exportaciones y superávit económico, casi la mitad del sector agroalimentario, porque, sí, somos la despensa de Europa. También hemos alcanzado otro récord histórico: casi seiscientos mil nuevos autónomos. Esta es hoy la fotografía de Andalucía, y lo que se ha conseguido ha sido a pesar de la discriminación y el abandono de este Gobierno Frankenstein.

Señorías, en seis minutos es imposible resumir los ocho años de la desidia del Gobierno de Sánchez hacia mi tierra, pero déjenme que les indique algunos ejemplos en tres áreas diferentes relativas a las infraestructuras ferroviarias.

Comencemos por el ferrocarril como herramienta de cohesión territorial y social. Andalucía es la comunidad más poblada de España y la mitad en tamaño. Si de verdad queremos apostar por una movilidad sostenible, necesitamos mejorar la red de cercanías y media distancia. De manera inmediata y urgente, el Gobierno tiene que devolver la confianza y la seguridad al tren en Andalucía revisando los horarios, las paradas y frecuencias y analizando las necesarias ampliaciones tanto de cercanías como de media distancia, que permitan dar servicio a familias, trabajos y estudiantes que así lo necesitan. Hay que aumentar las frecuencias, por ejemplo, en el aeropuerto de Málaga, que recibe 25 millones de pasajeros al año, y que sea una realidad, por fin, la conexión de Sevilla y aeropuerto con tren, que lleva años de retraso y de incumplimientos. Aunque para retrasos los de los cercanías de Cádiz, que está en el *ranking* de las tres ciudades con más retrasos en el tren de España. Hay que completar el anillo de cercanías de Sevilla y estudiar la ampliación hacia el Aljarafe o Los Alcores. En Córdoba, ansían el metrotren, y en Málaga, Marbella, Estepona o Nerja siguen esperando.

Andalucía no quiere ni más ni menos de lo que le corresponde, pero defenderemos con uñas y dientes lo que nos pertenece legítimamente. Hay cifras que alertan, como la inversión que se ha hecho en cercanías en 2024: 710 millones para todas las cercanías de España y más de 600 solo para rodalies. Mientras, el tren de Almería se cae a trozos y sigue siendo el más lento de toda España —ni en *Cuéntame*—, es una isla dentro de la península, exactamente igual que le pasa a Jaén.

Detengámonos ahora en la alta velocidad. Pero ¿qué es lo que ha hecho este Gobierno con la alta velocidad? ¿En qué desastre nos han metido a los españoles por esa mezcla horrible de mala gestión, altanería y pago de favores a los independentistas? La arrogancia combinada con la mala gestión y las irregularidades solo pueden traer la situación que hoy vivimos en España: la peor crisis que ha conocido desde que se inauguró la primera línea hace ya treinta y tres años. Seguimos esperando la alta velocidad entre Antequera y Granada; el de Almería, en el olvido; el de Jaén, en un estudio infinito. Este Gobierno quiso eliminar la conexión de Sevilla-Huelva-Faro, pero la oposición del Grupo Popular en el foro luso-español y el alcalde de Sevilla y la alcaldesa de Huelva han conseguido ponerla de nuevo encima de la mesa. En 2007, Magdalena Álvarez prometió un AVE a Cádiz en tres horas, pero el tren sigue tardando más de cinco horas, suben los precios y están siempre llenos.

Por último, el ferrocarril como herramienta económica. Uno de los puertos más importantes de Europa y el principal de España en materia de intercambio de mercancías es el puerto de Algeciras. La línea férrea Algeciras-Bobadilla se inauguró a finales del siglo XIX y desde entonces es punto estratégico de conexión entre América, África y Europa. Hace unos años, el ministro de Transportes, José Luis Ábalos, prometió que en 2025 estarían acabadas las obras de modernización de acuerdo con las exigencias europeas; hoy, como verán, señorías, ya ha pasado 2025, ha pasado el ministro Ábalos, ha pasado la cárcel, y todos los compromisos se encuentran en el limbo y ya no hay ni plazos prorrogados para dicho cumplimiento. Podría llevarnos horas repasar los agravios y olvidos del eje ferroviario atlántico, central y mediterráneo y de las conexiones que faltan aún con los puertos y centros logísticos. Por eso, hoy les pido a sus señorías que entiendan la situación de mi tierra y se sumen a esta propuesta firme por la defensa del tren en Andalucía, que sin duda será un beneficio para los andaluces, pero también para todos los españoles. **(El señor vicepresidente, Ibáñez Mezquita, ocupa la Presidencia).**

Pedimos un calendario concreto y una financiación suficiente y estable. Pedimos un contrato irrevocable con los andaluces para promover la igualdad de oportunidades en España que recoge nuestra Constitución.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 34

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Al no haberse presentado ninguna enmienda, empezaremos con el Grupo Parlamentario SUMAR.

Tiene la palabra su portavoz, Esther Gil de Reboleño.

La señora **GIL DE REBOLEÑO LASTORTRES**: Gracias, presidente.

Señorías, hoy el Grupo Popular habla aquí del ferrocarril en Andalucía, y lo hace como si acabara de descubrir el problema de una cuestión que viene ya de una deriva desde que gobernaba el Partido Popular.

La decadencia de buena parte de la red ferroviaria andaluza no cayó del cielo, tiene responsables, y ustedes gobernaron durante dieciséis años este país. En esos años, la inversión en Andalucía estuvo por debajo de su peso poblacional. Se ejecutaron partidas ridículas y se prometieron corredores que no avanzaban, y muchos de aquellos que gobernaban hoy están también en la cárcel o han pasado por ella, igual que el tren pasaba también por allí. Ustedes hablan mucho, pero luego hacen poco, y un poquito de memoria no les vendría mal, pero de esa y de la memoria democrática.

Lo cierto es que en estos seis años de gobierno de coalición la inversión territorializada en Andalucía ha crecido de manera muy significativa, con presupuestos récord en infraestructuras y con un impulso real al corredor del Mediterráneo y del Atlántico. Entre 2012 y 2018 se invirtieron más de 1100 millones de euros, mientras que en 2020 superaban los 2000 millones. Pero les hago una pregunta, señorías del Grupo Popular: ¿Por qué en su iniciativa han ignorado a una provincia como Cádiz? Porque del conjunto de los problemas que tiene Cádiz solamente se han referido a Algeciras, y porque pasan por allí las mercancías que circulan por el resto del territorio español. Señorías, Cádiz tiene 1 300 000 habitantes, es la octava provincia más poblada de España, y casi 4,9 millones de personas usaron los trenes de cercanías, más de 13 000 personas al día y más de 4 200 personas diarias de la línea Cádiz-Sevilla. ¿Saben que recibimos a cambio? Todo lo que viene heredado de sus Gobiernos: retrasos constantes, limitaciones de velocidad y frecuencias insuficientes.

Hemos podido constatar en su propuesta este menosprecio que tienen hacia la provincia de Cádiz, a la que solo acuden para disfrutar de su gastronomía, de sus playas y de su gente, pero lo que necesita la provincia de Cádiz es más inversión.

En SUMAR hace tiempo que venimos exigiendo la conexión entre las dos bahías, la de Cádiz y la de Algeciras, con un ramal que llegue hasta La Línea de la Concepción, que es la única ciudad de todo el Estado español con más de cincuenta mil habitantes que no tiene estación de tren. Exigimos, asimismo, la conexión de la costa noroeste, Jerez-Sevilla, porque tenemos aislados del resto del territorio núcleos poblacionales de más de sesenta mil habitantes, como Rota, Sanlúcar y Chipiona. Tenemos un servicio de cercanías que tiene unos horarios de hora punta mínimos, y necesitamos un tren cada hora entre Jerez y Cádiz, pero lo que verdaderamente necesitamos es que, dentro de esa propuesta que ustedes hacen, tengan y se tomen en serio una vertebración territorial importante.

Pedimos todo esto no porque seamos los mejores y queramos más privilegios, sino que lo que queremos es el impulso ferroviario de Andalucía, un impulso a la mejora de cercanías y de media distancia. Pero no aceptamos lecciones desde quienes dejaron dormir los proyectos en los cajones.

Cuando se hable del ferrocarril andaluz, Cádiz no puede ser la última de la fila porque ya está bien de ser siempre el vagón de cola, señorías.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Muchas gracias.

Para fijar posición, por parte del Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: El Grupo Popular nos trae una iniciativa en la que habla de los ejes ferroviarios de la red transeuropea de transporte, los corredores mediterráneo y atlántico central, así como la mejora de los accesos a los grandes puertos andaluces. Y en la misma iniciativa detalla el número de intervenciones que se han quedado paralizadas y que no cuentan con el impulso necesario del Gobierno de España, y señalan el retraso en el desarrollo de estas infraestructuras como responsabilidad de la Administración General del Estado. Pero parecen obviar que durante dieciséis años gobernaron este país y parecen obviar que bajo su mandato castigaron y ningunearon a una región como la andaluza. Tenemos que escuchar a su representante decir que defenderán con uñas y dientes la red ferroviaria andaluza, y sabemos que eso no es así. Yo creo que ya se han puesto en modo campaña electoral, porque en la propia iniciativa hace mención, por ejemplo, al tren litoral. Cuarenta años llevamos en Málaga y en la zona de Algeciras esperando este tren litoral. Hace mención de licitar estudios pertinentes y proyectos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 35

constructivos necesarios para ejecutar el soterramiento de la conexión ferroviaria al puerto de Málaga. Esto lo podrían haber hecho cuando tenían la posibilidad de hacerlo desde el Gobierno de la Nación. Y siguen hablando del acceso ferroviario, el nudo logístico de Antequera y el puerto seco, y dicen que estamos obligados a denunciar el agravio comparativo que sufre Andalucía. El Partido Popular es responsable, junto con los socialistas, de este agravio comparativo que sufre Andalucía. ¿Por qué? Porque para gobernar siempre se han apoyado en nacionalistas y poco han mirado a Andalucía.

En esta iniciativa instan a cumplir sin demora los plazos de ejecución y rectificar los agravios comparativos por la inferior prestación para los puertos de interés del Estado. Esto no es más que palabrería, y es una pena porque después quien sufre las terribles consecuencias de la estafa del bipartidismo son los usuarios y son quienes están esperando la necesaria inversión en las infraestructuras ferroviarias en Andalucía. En esta comisión he escuchado a los populares en reiteradas ocasiones decir que ellos han reclamado la comparecencia de responsables de ADIF. Pues no es suficiente. El Grupo Parlamentario VOX la ha exigido, pero nosotros vamos más allá, y presentamos una querrela el 28 de enero contra la exdirectora de ADIF, contra el actual responsable y contra el Ministerio de Transportes.

Los andaluces no necesitan palabrería ni verborrea. Los andaluces necesitan un Gobierno decente que sí que acometa las infraestructuras necesarias y que sí que el dinero lo invierta en lo que de verdad es necesario y urgente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señora Rueda.

Muchas gracias, señora Rueda.

Ahora, por parte del Grupo Socialista, el señor López tiene la palabra por dos minutos.

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

Por supuesto, nos vamos a abstener en esta iniciativa. Todo lo que sea pedir, pues, claro que sí, que venga todo lo que sea; lo que pasa es que ustedes hacen esto cada vez que vienen elecciones en cualquier comunidad. Yo me pongo a pensar en todo lo que piden ustedes cada vez que hay elecciones en Castilla y León, cada vez que hay elecciones en Galicia, cada vez que hay elecciones en Cataluña, cada vez que hay elecciones en cualquier sitio, y me pongo a sumar todo lo que piden y es que hoy vamos por más de 100 000 millones de euros. Entonces ustedes están mintiéndole a la gente. Sí, ustedes mienten. Bueno, es lo que suelen hacer siempre: ustedes mienten. Claro, yo me sumo a eso y dos huevos duros más si hace falta; claro que sí, todo lo que sea posible. La cuestión está no en lo que ustedes piden, sino en que ustedes son mucho de pedir, pero muy poco de hacer, muy poquito. No están ustedes para sacar pecho por la gestión en las infraestructuras y en Andalucía. No lo están: promesas incumplidas por decenas del señor Moreno Bonilla, por decenas. Ustedes exigen al Gobierno de España, cuando el Gobierno de España lleva una inversión récord allí en Andalucía; inversión récord en el corredor mediterráneo y en el corredor atlántico. Porque, si por ustedes fuera, el corredor estaría todavía en Lorca, y ya vamos casi por Granada. Inversión del Gobierno de España.

Allí en Andalucía, ¿dónde está la ampliación del metro de Málaga al Rincón de la Victoria? ¿Dónde está la puesta en funcionamiento en Jaén de su tranvía? ¿Dónde está la ampliación del metro de Granada? ¿Dónde está el metropolitano de Almería? ¿Dónde está la ronda sur de Jerez? ¿Dónde está la autovía del Olivar? ¿Dónde está la conexión viaria Jaén-Córdoba? ¿Dónde están todas las promesas que llevan ustedes incumpliendo durante ocho años? Ustedes vienen aquí a exigir, pero allí tienen una gestión nefasta. Fotos muchas, muchas. El señor Juanma Moreno aparece como si no rompiera nunca un plato; ni rompe ni lava, porque, hacer hacer, hace poco. Hacerse fotos muchas, pero de gestión va justita, justita. Servicios públicos destrozados, peor que nunca. Somos la comunidad más pobre de España. Y estamos hoy todavía más lejos que hace ocho años, estamos peor. No convergemos, sino que divergimos. Estamos peor de lo que hemos estado nunca. **(Rumores.—La señora Cruz-Guzmán García: Eso es mentira).** ¡Sí! Por lo tanto, no están ustedes para sacar pecho.

Ya está bien de engañar a la gente, como hacen ustedes aquí, cada vez que tenemos elecciones. Pueden pedir lo que quieran, pero, a la hora de hacer, ustedes no hacen nada.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, señor López.

Muchas gracias, señor López.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 36

— PARA LA MEJORA INTEGRAL DE LAS LÍNEAS RL3 Y R13 DE RODALIES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/003039).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Y para finalizar el orden del día, la proposición no de ley per a la millora de les línies de Rodalies RL3 i R13 del Grup Republicà té la paraula.

Per 6 minuts, la seua portaveu, la senyora a Granollers.

Para finalizar el orden del día, la proposición no de ley para la mejora de las líneas de cercanías RL3 y R13 del Grupo Republicano.

Tiene la palabra por seis minutos su portavoz, la señora Granollers.

La senyora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, president.

Avui defensem aquesta iniciativa no com una simple millora tècnica de les línies ferroviàries, sinó com una qüestió de país. Perquè parlem de justícia territorial, cohesió social i dret a la mobilitat. Parlem d'oportunitats de futur, parlem de treball digne i parlem de les comarques rurals que no volen resignar-se a ser una perifèria permanent.

Les línies R13 i R3 no són secundàries, són estructurals per a milers de persones que viuen a les comarques de Ponent i de l'interior i que cada dia intenten estudiar, treballar o desenvolupar el seu projecte de vida amb una xarxa que no està a l'alçada. Parlem avui de la situació de la línia R13 i R3. La R13 connecta Lleida, Valls i Barcelona, però ho fa amb una precarietat que definiria amb quatre punts. Primer punt: horaris. El primer tren no arriba a Barcelona abans de les 7:45 i l'últim no surt abans o després de les 20:30. Dos: manteniment. És incomprendible que sigui l'única línia on el manteniment es fa en horari diürn. En horari diürn de 9 a 13 hores, bloquejant la circulació en plena franja matinal. Això no es pot entendre. Tres: el material mòbil. Es fan servir trens de la sèrie 447 dissenyats per a trajectes curts i limitats a 120 quilòmetres hora. És un recorregut regional que supera l'hora i això afecta la capacitat, el confort i el temps de viatge. I no podem parlar de mobilitat sostenible si oferim un servei més lent i menys competitiu que el vehicle privat. I, per últim, el quatre: les infraestructures. L'estació de Roda de Barà continua amb un canviador d'ample en desús que obliga a circular els trens a 30 quilòmetres per hora. No té cap lògica tècnica ni econòmica mantenir aquesta situació. El tram de Sant Vicenç de Calders i Barcelona està saturat i necessita desdoblaments i les estacions requereixen inversions urgents. Això amb aquestes dues línies que defenso avui, però també amb totes les línies en general.

La línia R3 és la que connecta Lleida i Cervera, que hauria de funcionar com un tramvia, és encara més fràgil. És una línia de via única. Això significa que qualsevol incidència en un sentit o un altre bloqueja el trànsit immediatament. Les aturades a Tàrraga o Mollerussa esperant un tren que ve amb retard són inadmissibles. Perquè aquestes aturades no són només aturades, són pèrdues de temps, són retards a la feina, són exàmens suspesos, són proves mèdiques anul·lades. Estem jugant amb la salut de les persones.

Esquerra Republicana demanem una cosa tan simple com recuperar el segon tram de via a Bellpuig, com a mínim una obra que no requereix d'una gran inversió perquè ja hi havia sigut, però que permetria fer encreuaments, millorar freqüències i, sobretot, donar fiabilitat al servei.

I tampoc han passat per alt les interrupcions per esclavissades d'aquest 2026 a les dues línies. Quan la xarxa és tan fràgil, el territori queda literalment aïllat i, el que és pitjor, provoquen un rebuig a viatjar en ferrocarril, alhora que no es pot permetre un vehicle privat. Veu com les seves opcions laborals i de vida queden atrapades entre marxar del seu municipi o resignar-se a no tenir el futur que vol. I això en les comarques rurals no és menor, perquè el tren no és només transport, és accés a serveis públics, és accés a l'hospital, és accés a les universitats. I també és accés al món laboral.

Ens agrada molt parlar de reindustrialització verda, de transició ecològica, de fixació de població al territori. Per tant, hem de ser conseqüents i hem de començar a garantir una mobilitat i una mobilitat ferroviària que sigui fiable. Les empreses no s'instal·len on el talent no pot moure's. Els joves no es queden a estudiar o a treballar al lloc on implica tres hores de trajecte i incertesa constant. La pagesia i la petita indústria necessita connexions ferroviàries eficients.

Modernitzar aquestes dues línies, la RL3 i la R13, és també una política contra el despoblament. És una política d'equitat territorial, és una aposta per equilibrar el país. La nostra PNL és clara: un pla de modernització integral coordinat amb la Generalitat, que situï aquestes línies com a prioritàries i l'increment de freqüències. Adaptar els horaris a la vida real de la gent, invertint en accessibilitat i seguretat a totes les estacions i recuperar el segon tram de la via de Bellpuig.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 37

Si volem que la gent deixi el cotxe, hem d'oferir una alternativa millor, no pitjor, com ens passa ara. I acabo. No podem permetre que els ciutadans de Lleida, de Bellpuig, de Valls o de Cervera siguin ciutadans de segona en matèria de mobilitat, com estem fent ara. Garantir el dret a la mobilitat és garantir el dret a estudiar, a treballar, a viure al poble o a la ciutat sense estar penalitzat pel codi postal. Modernitzar la R13 i RL3 és invertir en cohesió, en sostenibilitat i en futur. És dir que les comarques rurals no estan abandonades. I això, senyories, no és una despesa, és una inversió en igualtat i dignitat. Per això els demano el vot a favor d'aquesta iniciativa perquè les terres de Ponent i les Terres de l'Ebre, la gent de Tarragona, depenem de què aquestes línies funcionin per no deixar aquestes terres abandonades i per poder garantir que la gent pugui arribar a l'hora als seus llocs de treball, a les universitats o a les seves visites mèdiques.

Gràcies.

Gracias, presidente.

Hoy defendemos esta iniciativa no como una simple mejora técnica de dos líneas ferroviarias, sino como una cuestión de país, porque hablamos de justicia territorial, cohesión social y derecho a la movilidad. Hablamos de oportunidades de futuro, de trabajo digno y de las comarcas rurales que no quieren resignarse a ser una periferia permanente.

Las líneas R13 y RL3 no son secundarias, son estructurales para miles de personas que viven en las comarcas de poniente y de interior y que cada día intentan estudiar, trabajar o desarrollar su proyecto de vida con una red que no está a la altura. Hablamos hoy de la situación de la línea RL3 y R13. La R13 conecta Lleida, Valls y Barcelona, pero con una precariedad que expongo en cuatro puntos. Primero, horarios. El primer tren no llega a Barcelona antes de las 7:45 y el último no sale después de las 20:30. Segundo, mantenimiento. Es incomprensible que sea la única línea donde el mantenimiento se hace en horario diurno —¡diurno!— de 9:00 a 13:00, bloqueando la circulación en plena franja matinal. Esto no se puede entender. Tercero, material móvil. Se utilizan trenes de la serie 447 diseñados para trayectos cortos y limitados a 120 kilómetros por hora. Es un recorrido regional que supera una hora y eso afecta a la capacidad, al confort y al tiempo de viaje, y no podemos hablar de movilidad sostenible si ofrecemos un servicio más lento y menos competitivo que el vehículo privado. Y, por último, las infraestructuras. La estación de Roda de Barà continúa con un cambiador de ancho en desuso que obliga a circular a los trenes a 30 kilómetros por hora. No tiene ninguna lógica técnica mantener esta situación. El tren entre Sant Vicente de Calders y Barcelona está saturado, necesita desdoblamiento. Las estaciones requieren también inversiones en estas dos líneas de las que hablo hoy, pero también en todas las líneas en general.

La línea RL3, que conecta Lleida y Cervera y que debería ser como un tranvía, es aún más frágil. Es una línea de vía única, lo cual significa que cualquier incidencia en un sentido o en otro bloquea el tránsito inmediatamente. Las paradas en Tàrrega o Mollerussa, o esperar un tren que llega con retraso es inadmisibles, porque no son solo pérdidas de tiempo: implica no llegar al trabajo, suspender un examen o pruebas médicas anuladas. Estamos jugando con la salud de las personas.

Esquerra Republicana pide una cosa muy simple: recuperar el segundo tramo de vía en Bellpuig, una obra que no requiere una gran inversión, porque ya ha existido; esto permitiría mejorar frecuencias y dar fiabilidad al servicio.

Tampoco queremos pasar por alto las interrupciones por derrumbes en este 2026 en ambas líneas. Cuando la red es tan frágil, el territorio queda literalmente aislado y, lo que es peor, se crea rechazo a viajar en tren. El que no se puede permitir un vehículo privado ve cómo sus opciones laborales o de vida se limitan, y debe resignarse a no tener el futuro que quiere o a cambiar de domicilio. Esto no es algo menor. El tren no es algo menor; es acceso a los servicios públicos, al hospital, a las universidades y también al mundo laboral.

Nos gusta mucho hablar de reindustrialización verde, transición ecológica, electrificación... Por lo tanto, debemos ser consecuentes y tenemos que empezar a garantizar una movilidad ferroviaria que sea fiable. Las empresas no se instalan donde el talento no puede desplazarse. Los jóvenes no se quedan a estudiar o trabajar en un lugar que les implica tres horas de trayecto e incertidumbre constante. Los campesinos y la pequeña industria necesitan conexiones ferroviarias eficientes.

Modernizar estas dos líneas, R13 y RL3, es una política también contra la despoblación, es una política de equidad territorial, es una apuesta para equilibrar el país. Nuestra PNL es clara: un plan de modernización integral, coordinado con la Generalitat, que sitúe estas líneas como prioritarias, con un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 38

incremento de frecuencias, adaptando los horarios a la vida real de la gente, invirtiendo en accesibilidad y seguridad en todas las estaciones y recuperando el segundo tramo de la vía en Bellpuig.

Si queremos que la gente deje el coche, debemos ofrecerles alternativas mejores; no peores, como ahora. No podemos permitir que los ciudadanos de Valls, Cervera, Lleida o Bellpuig sean ciudadanos de segunda categoría en materia de movilidad, como pasa ahora. Garantizar la movilidad es garantizar el derecho a estudiar, trabajar o vivir en el pueblo o en la ciudad, sin estar penalizado por el código postal. Modernizar estas dos líneas es invertir en cohesión, en sostenibilidad y en futuro. Es decir, las comarcas rurales no quedarían abandonadas. Y esto, señorías, no es un gasto; es una inversión en igualdad y en dignidad. Por ello, les pido el voto a favor de esta iniciativa, porque las Tierras de Poniente, las Tierras del Ebro y la gente de Tarragona dependemos de que estas líneas funcionen para que estos territorios no queden abandonados y para poder garantizar que la gente llegue a tiempo a su puesto de trabajo, a sus visitas médicas o a la universidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé, senyora Granollers.

S'han presentat tres esmenes, una per part del Grup Parlamentari VOX, una altra conjunta entre el Grup Socialista i el Grup Parlamentari SUMAR i una altra per part del Grup Popular.

Per a defensar l'esmena té quatre minuts, la senyora Mejías.

Gracias, señora Granollers.

Se han presentado tres enmiendas: una del Grupo Parlamentario VOX; otra conjunta de los grupos parlamentarios Socialista y SUMAR, y otra del Grupo Popular.

Para defender su enmienda, tiene cuatro minutos la señora Mejías.

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

Es cierto lo que dice la señora Granollers acerca de que la mejora de las líneas R13 y RL3 es una cuestión muy seria porque realmente afecta a miles de usuarios en Lérida, del Camp de Tarragona y de las comarcas interiores, y, evidentemente, es un elemento de cohesión. Pero precisamente eso, señora Granollers, exige un cierto rigor, coherencia y un poco de responsabilidad política, porque, claro, esta iniciativa incurre en una contradicción que para nosotros es bastante difícil de obviar. Ustedes plantean ahora una modernización integral urgente de estas líneas: más frecuencias, ampliación horaria, reformas de estaciones y actuaciones estructurales concretas. Y lo hacen en un tono de denuncia, como si estuvieran frente a un Gobierno que ha sido absolutamente ajeno a sus decisiones, pero la verdad es otra. Durante ocho años, Esquerra Republicana ha sido un socio determinante del Gobierno de España. Ha sostenido investiduras, ha negociado presupuestos generales, ha condicionado partidas de inversión, ha participado activamente en la definición del modelo ferroviario y en los acuerdos sobre rodalies. Ha sido un actor principal; no era un mero espectador, no, no, ha sido decisivo. Y hoy existen déficits estructurales en estas líneas que no son fruto de un Gobierno al que Esquerra Republicana haya estado en una oposición frontal; no, no, son consecuencia de decisiones políticas y de planificación adoptadas en un marco político que Esquerra ha contribuido a sostener. Mire, no se puede reclamar ahora urgencia estructural cuando se ha sido cómplice de un Gobierno que ha despilarrado el dinero y al que ustedes no exigen jamás una sola responsabilidad, por muy grave que sea la situación que generan. Es un Gobierno al que han apoyado siempre de forma incondicional en sus decisiones políticas, lo que ha permitido que esas carencias que hoy usted denuncia persistan año tras año.

Además, me permito recordarle cuáles eran sus prioridades cuando ustedes gobernaron Cataluña. Porque, sí, ustedes también gobernaron Cataluña y sus prioridades fueron la república catalana justa, verde y feminista. Nada de infraestructuras, nada para rodalies; solamente lo que a ustedes les interesaba. No se puede denunciar falta de inversión cuando se han votado decisiones políticas que provocaban esas desinversiones. No se puede exigir ahora planificación técnica cuando se ha participado en la negociación de las partidas ferroviarias sin condicionar para nada su ejecución. Aquí hay una corresponsabilidad política evidente.

Además, esta forma de actuar en ustedes tiene un patrón, ¿no? Cuando se está en posición de influencia presupuestaria o política, se negocian otras cuestiones y, cuando aparecen las consecuencias de esa planificación insuficiente y esa falta de ejecución presupuestaria, entonces ustedes vienen, formulan una PNL para situarse en el lado de la reivindicación territorial y se quedan tan anchos como si eso no fuera con ustedes. Pues, mire, no. Gobernar implica también asumir las carencias acumuladas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 39

cuando la falta de inversión y la falta de asunción de responsabilidades provocan un daño irreparable del que ustedes son directamente culpables, señora Granollers. No basta con presentar ahora un listado de medidas concretas, porque la credibilidad política exige coherencia temporal.

¿La modernización de rodalies es importante? Sí. ¿Y necesaria? Sí, todos sufrimos, pero debe hacerse desde la planificación técnica con análisis de capacidad, disponibilidad de material y sostenibilidad presupuestaria, cosa que ustedes no han exigido nunca porque jamás han tenido coherencia política. No se puede sostener un modelo durante años y después presentarse como su principal crítico sin asumir ni una sola parte de la responsabilidad que les corresponde. Para VOX, sí, es muy importante la mejora de la R13 y la RL3, que merecen soluciones estructurales, pero lo que no merecen es convertirse en un instrumento de reposicionamiento político y de ausencia de responsabilidad cuando se la tiene toda.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé. Moltes gràcies. Ara, per part del Grup Parlamentari SUMAR, el senyor Félix.

Muchas gracias. Ahora tiene la palabra el Grupo Parlamentario SUMAR.

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

Primer de tot, vull agrair l'anàlisi de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp, que han fet possible aquesta iniciativa els companys republicans. La PNL se centra en dues línies ferroviàries vertebradores de les nostres comarques interiors però oblidades durant anys. Només en els darrers dos anys s'han invertit 1200 milions, hi ha que recordar-ho, a Rodalies i en els últims mesos s'han executat algunes millores en aquestes vies. Actuacions encara insuficients, com es va demostrar els primers dies del Tall de Roda de Barà. Avui aquesta qüestió torna a ser el centre del debat.

La R13, que connecta Lleida amb Barcelona a través de Valls i l'R3, que uneix Lleida amb Cervera, són infraestructures essencials per a la mobilitat de persones i mercaderies. Després de la reprogramació dels serveis regionals del sud duta a terme el 22 de novembre, s'ha pogut duplicar les freqüències. Jo que passo molt per Salomó, ho veig, dels trens directes a Valls, cap a Barcelona o Lleida amb freqüències diàries per sentit. Estem a l'espera dels nous trens i això és molt important i hem de recordar que, desgraciadament, arribaran primer aquest trimestre a Madrid amb cinc mesos de retard per causa de força major del fabricant i, posteriorment, també amb més retard a Catalunya. Aquesta incorporació de 210 trens de Rodalies de Catalunya, dels quals 38 es destinaran importantíssim a Regionals, possibilitarà la renovació i la millora d'aquests serveis, essencials per vertebrar el territori. Els nous combois permetran incrementar la qualitat, la fiabilitat i la comoditat de l'oferta. A més, la nova flota propiciarà l'avenç i optimització i la millora de l'oferta de Regionals. Important també que enllacen amb el sud de Catalunya i Barcelona, així com a Lleida i Tarragona. A més, l'actualització del Pla de Rodalies preveu la modificació de l'enclavament de Roda de Barà amb un import de 3 milions d'euros, per optimitzar el servei amb la perspectiva, destaco això, de solucionar el pas dels combois pel centre de la població, però calen actuacions estructurals de fons, com diu la PNL. La de saturació del tram de Sant Vicenç de Calders i Barcelona, el tancament del triangle, també això vull destacar-ho, ferroviari Picamoixons, que permetria l'enllaç entre Valls, Reus i Tarragona. I finalment, per fer totes les estacions accessibles.

Per tal que a la RL3 la situació no és gaire diferent, com ha explicat la companyia. Aquesta línia de 118 quilòmetres íntegrament en via única, forma part del corredor Barcelona-Manresa-Cervera-Lleida i la recuperació del segon tram de la via des de Bellpuig, és important, però entenem que no és una obra de prioritat d'extrema prioritat. En canvi, la connexió de Lleida a Montsó, amb parades a Raïmat i Almacelles en direcció Binèfar, és, segons els comuns, segons nosaltres i SUMAR, una urgència que, a més, es pot resoldre en poques setmanes sense inversió addicional en infraestructura.

El que sí és urgent és eliminar en totes aquestes línies les limitacions temporals de velocitat que endarrerixen els trajectes. És hora, per tant, de què encara el vigent pla de Rodalies, i el nou que es presentarà, es valori aquestes necessitats i s'actua en conseqüència en Tarragona i Lleida, sempre oblidades perquè sense trens no hi ha cohesió territorial possible.

Gràcies.

Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Valls y de l'Alt Camp, que han hecho posible esta iniciativa de los republicanos. La PNL se centra en dos líneas ferroviarias vertebradoras de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 40

nuestras comarcas, pero olvidadas durante años. Solo en los últimos dos años se han invertido 1200 millones en cercanías y se han ejecutado algunas mejoras en los últimos meses en estas vías; pero estas actuaciones son todavía insuficientes, como se demostró en los primeros días del corte de Roda de Bará.

La R13, que conecta Lleida con Barcelona a través de Valls, y la RL3, que une Lleida con Cervera, son infraestructuras esenciales para la movilidad de personas y mercancías. Tras la reprogramación de los servicios regionales del sur del 22 de noviembre, se han podido duplicar las frecuencias. Yo paso mucho por Salomó y veo los trenes directos desde Valls hacia Barcelona con más frecuencias en ambos sentidos. Estamos esperando que lleguen nuevos trenes, pero primero llegarán a Madrid con cinco meses de retraso por causa de fuerza mayor del fabricante y, posteriormente —con más retraso—, también llegarán a Cataluña. Esta incorporación de 110 trenes para cercanías de Cataluña, de los cuales ocho irán a regionales, posibilitarán la mejora de estos servicios para vertebrar el territorio. Habrá más fiabilidad y esta flota provisional mejorará la oferta de regionales, también en el sur de Cataluña, Lleida y Tarragona. La actualización del plan de cercanías prevé también la modificación del enclave de Roda de Bará con un importe de 3 millones de euros para mejorar el servicio con la perspectiva —lo destaco— de solucionar el paso de los convoyes por el centro de la población. Pero hacen falta actuaciones estructurales de fondo, como en Sant Vicente de Calders, el cierre del triángulo ferroviario con Picamoixons, que permitiría el enlace entre Valls, Reus y Tarragona, y serían más accesibles todas las estaciones.

En la RL3, la situación no es muy diferente, como ya ha explicado nuestra compañera. Esta línea de vía única es muy importante. La recuperación del segundo tramo de la estación de Bellpuig es muy importante, pero entendemos que no es una obra de extrema prioridad. En cambio, la conexión de Lleida con Monzón, con paradas en Raimat y Almacellas en dirección Binéfar, para SUMAR es una urgencia que además se puede resolver en pocas semanas, sin inversiones adicionales en infraestructura.

Lo que sí es urgente es eliminar en todas esas líneas las limitaciones temporales de velocidad que enlentecen los trayectos. Es hora, pues, de que en este aún vigente plan de cercanías y en el nuevo que se presentará, se valoren estas necesidades y se actúe en consecuencia en Tarragona y Lleida, siempre olvidadas, porque sin trenes no hay cohesión territorial posible.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé.

Moltes gràcies. Ara per part del Partit Socialista el senyor Verdejo.

Muchas gracias.

Por parte del Grupo Socialista, tiene ahora la palabra el señor Verdejo.

El señor **VERDEJO VICENTE**: Gràcies, president.

Quiero hacer una consideración previa. El Grupo Popular ha presentado una enmienda que poco mejora o que poco tiene que ver con la PNL o con el objetivo de la PNL, precisamente, porque el Partido Popular a lo que sí hizo una enmienda fue al servicio de rodalies, que lo dejó sin financiación y ahora vienen a hacer ver que se preocupan. Por cierto, señora Mejías, usted estaba en el Partido Popular en el año que menos invirtió en rodalies, y ahora se rasga las vestiduras. ¿Dijo algo internamente? (**Rumores**). ¿Se preocupó internamente por la infrafinanciación de rodalies? ¿Lo hizo? (**La señora Mejías Sánchez: Soy culpable, completamente culpable.—Risas**).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Señora Mejías.

El señor **VERDEJO VICENTE**: No, no lo hizo, y ahora aquí viene a hacer su papel. Pues siga así, que así les va.

Dit això, tornant a la PNL, al tornar a parlar de Rodalies en aquesta comissió, concretament amb la RL3 i la R13, que també, com ha dit la companya d'Esquerra, les afectacions d'aquests dies, però també precisament unes línies que estan ben integrades en el full de ruta del Pla de Transformació Rodalies 2030, reforçat en aquesta segona fase, com saben, i que inclou també varies peticions que conté aquesta PNL del Grup Republicà. I precisament per aquest motiu hem presentat un seguit d'esmenes als acords per ser curosos, com deïem, amb la tasca realitzada i amb la calendarització del Pla de Rodalies, per revertir-ne, com deïa a l'inici, una situació donada per la manca d'inversió acumulada durant tants anys que ens va deixar el Partit Popular.

Una de les qüestions, precisament, que fa referència la PNL en quant a freqüències i capacitat, a la primera fase de reprogramació del Servei Regional Sud, implementada ja el passat 22 de novembre, ha permès anar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 41

duplicant les freqüències de trens directes des de Valls a Barcelona o a Lleida. També ha permès que el primer tren arribi a Barcelona a les vuit i nou i és un horari clau per als treballadors i treballadores que es desplacen a la capital del país. També hem adaptat el material rodant a les capacitats i les demandes del servei, ja que circulen, la portaveu deia als unitats de la sèrie 447 per la R13; unitats de la sèrie 470, tipus 140 i també circulen; i també de la sèrie 448, a més que la xarxa també es nodrirà, com ha dit el company de SUMAR de 38 nous trens que milloraran encara més les capacitats i prestacions d'aquesta via.

Dins de la línia R13, l'actualització del pla de Rodalies ja preveu també, i ho ha dit el company de SUMAR, actuacions importants al llarg d'aquesta, com és precisament la clau de Roda de Barà, amb un total de 3 milions d'euros, cosa que també assenyalaven a la PNL i que per això hem fet l'esmena en aquest punt. També cal sumar-hi el reforç en el manteniment del tram Manresa-Lleida, on es circula per via única amb estacions adjacents que completen amb dos vies i amb capacitat, per tant, amb un creuament de trens com són els de Tàrraga i Mollerussa, que ja fan aquesta funció que deia la PNL d'Esquerra Republicana.

Per tant, senyora Granollers, sí que li demano que seguim avançant en acords que ens permetin continuar revertint la xarxa de rodalies infrafinançada, com deia al principi, i amb moltes mancances. I també tenim una altra oportunitat si, com nosaltres, també creuen en el reforç dels serveis públics de Catalunya, també en el traspàs, doncs ara se'ns obre un nou model de finançament pactat amb vostès, però també una nova oportunitat per a uns nous pressupostos de la Generalitat de Catalunya, que espero que acabin recolzant pel bé del país. Hi ha dues opcions: o apostar pel partidisme o apostar pel país. El PSC i Salvador Illa ho té clar. Esperem que vostès també ho tinguin.

Gràcies.

Dicho esto, volviendo a la PNL, en este caso, sobre cercanías con la RL3 y la R13, como ha dicho también la compañera de Esquerra, son unas líneas que están integradas en la hoja de ruta del Plan de Transformación de Cercanías 2030. Se intenta reforzar esta segunda fase, como saben, incluyendo varias peticiones que contiene esta PNL del Grupo Republicano. Y, por ese motivo, hemos presentado una serie de enmiendas a los acuerdos para ser cuidadosos con las tareas realizadas con el Plan de Rodalies y para revertir una situación que viene de la falta de inversión que nos dejó el Partido Popular.

Una de las cuestiones a las que hace referencia la PNL, frecuencias y capacidad en la primera fase de programación del servicio regional sur, implantada ya el pasado noviembre, ha permitido duplicar las frecuencias de los trenes directos de Valls a Barcelona o a Lleida. También ha permitido que el primer tren sea en un horario clave para las personas que se desplazan a la capital, de 8:00 a 9:00. También hemos adaptado el material rodante a las necesidades del servicio, ya que circulan unidades de la serie 443 y de la serie 470 tipo 140; también circulan de la serie 448. Además, la red también se nutre de treinta y ocho nuevos trenes que mejorarán aún más las capacidades y prestaciones de esta vía.

Dentro de la línea R13, la actualización del plan de cercanías también prevé —lo ha dicho el compañero de SUMAR— el enclave de Roda de Bará con un total de 3 millones de euros, cosa que también señalaban en la PNL. Por eso, hemos presentado la enmienda a este punto. Hay que sumarle también el refuerzo en el mantenimiento del tramo Manresa-Lleida, donde se circula por vía única con estaciones adyacentes y con un cruce de trenes en Tàrraga y Mollerussa. Esto ya figura en la PNL de Esquerra Republicana.

Senyora Granollers, le pido que sigamos avanzando en acuerdos que nos permitan mejorar esta red de cercanías, que tiene todas esas lagunas. Y tenemos una oportunidad si ustedes también creen en el refuerzo de los servicios públicos de Cataluña, como nosotros. Se nos abre con el traspaso con un nuevo modelo de financiación, pero también hay una nueva oportunidad con los nuevos presupuestos de la Generalitat de Catalunya, que espero que apoyen ustedes por el bien del país. Hay dos opciones: apostar por el partidismo o apostar por el país. El PSC de Salvador Illa lo tiene muy claro. Esperamos que ustedes también.

Gracias. (Aplausos).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt be, moltes gràcies.

Como soy nuevo, no he repartido el tiempo de la enmienda conjunta, aunque ninguno de los dos lo ha agotado. Por tanto, si alguno de los grupos que queda por intervenir necesita unos segundos de más, no tendré problema para darlos. **(El señor Palencia Rubio: No os habéis quejado del doble de tiempo.— El señor Ramos Esteban: Sois como los niños pequeños.)**

Dicho lo cual, té la paraula per a defensar la posició per part de Junts per Catalunya el senyor Isidre Gavin.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 42

Dicho esto, tiene la palabra para defender su posición, por parte de Junts per Catalunya, el señor Isidre Gavin.... Tiene la palabra de parte de Junts per Catalunya el señor Isidre Gavin...

¿El PP tiene enmienda? Ah, perdón, perdón. Por eso le voy a dar cuatro minutos al Grupo Popular y, si se pasa un poquito, no pasará nada.

Señora Vedrina, cuando usted quiera.

La señora **VEDRINA CONESA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, ante la noticia referida al accidente de Adamuz, me veo impelida a solicitar a la Presidencia que señale a la mayor brevedad fecha para las comparecencias de los presidentes de ADIF y de Renfe, solicitadas hace un mes y que hoy resultan necesariamente inaplazables. Las víctimas, sus familias y todos los españoles necesitamos la máxima transparencia para conocer la verdad.

Señorías, las líneas R13 y RL3 vertebran varias comarcas de Tarragona y de Lleida. Se trata de un servicio público ferroviario que condiciona el proyecto de vida de miles de personas, que facilita o dificulta su desarrollo profesional, su trayectoria académica, su vida familiar y su participación social. Es un servicio que facilita o dificulta la posibilidad de dedicar el tiempo de ocio a la cultura, al deporte, y que incide directamente en el desarrollo armónico de cada persona, llamada a vivir con plenitud su proyecto vital.

El servicio ferroviario en Cataluña se ha deteriorado de forma evidente en los últimos años. Bajo los Gobiernos de Pedro Sánchez en España, de Pere Aragonès en la Generalitat y ahora de Salvador Illa, la red convencional ha sufrido un deterioro persistente. Las incidencias se multiplican, los retrasos se cronifican y la normalidad ha dejado de ser la regla. No les hablo de una percepción subjetiva, les hablo de la experiencia diaria de miles de usuarios entre los que me incluyo. Se nos anuncian inversiones y planes, pero el servicio continúa acumulando disfunciones habituales. Como consecuencia, perdemos tiempo, reorganizamos forzosamente nuestra jornada y alteramos nuestra vida familiar, profesional y académica, además de soportar la falta de información clara ante esas alteraciones del sistema.

Por eso, nuestras enmiendas, señorías, no pretenden alterar el sentido de la iniciativa, sino dotarla de un compromiso político más completo y exigente. Proponemos la fijación de un calendario cierto de actuaciones, la incorporación de una memoria económica desglosada por anualidades, la presentación de un informe sobre la ejecución presupuestaria real de los últimos ejercicios, la evaluación de la integración operativa con el corredor mediterráneo y también con la red convencional del Estado y la comparecencia de los responsables ante esta comisión.

No entenderíamos, señora portavoz, que se rechazaran, porque, sin concreción y sin control parlamentario, esta proposición quedaría con menor garantía de seguimiento.

En mi provincia, Tarragona, el deterioro se vive desde la madrugada hasta la noche: andenes llenos, trenes que no llegan y limitaciones de velocidad que se prolongan durante meses sin explicación suficiente. Trayectos que tendrían que transcurrir con normalidad y terminan generando frustración e impotencia, a lo que se suma la desinformación y la dificultad para reorganizar no solo el día propio, sino el de la familia y el del centro de trabajo.

En este contexto, el incremento del tráfico de mercancías y su tránsito por núcleos de población en nuestros municipios agravará una red que ya arrastra problemas estructurales y exige una planificación responsable. Del desgaste y el hartazgo compartido por miles de usuarios han surgido Dignitat a les Vies, Trens Dignes, Propera Parada Valls, la Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp, que responden a una experiencia reiterada de deterioro y de falta de fiabilidad.

La degradación del servicio ferroviario en Cataluña no puede normalizarse. Cuando la gestión falla de manera continuada, las responsabilidades deben asumirse. Esquerra Republicana invistió y sostiene al Gobierno de Pedro Sánchez, presidió la Generalitat con Pere Aragonès cuando el servicio empeoraba y hoy sostiene al Gobierno de Salvador Illa mientras los problemas persisten. La situación exige, por tanto, una decisión clara: la dimisión del ministro Puente y de la consejera Paneque. Los ciudadanos de Tarragona y de Lleida, los de toda Cataluña y del resto de España, necesitan —necesitamos— un servicio ferroviario que funcione.

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Moltes gràcies, senyora Vedrina.

I per a finalitzar l'últim punt de l'ordre del dia per part de Junts per Catalunya, el seu portaveu, el senyor Isidre Gavin.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 43

Muchas gracias, señora Vedrina.

Para finalizar el último punto del orden del día, en nombre de Junts per Catalunya, tiene la palabra su portavoz, el señor Isidre Gavin.

El señor **GAVIN I VALLS**: Bé, moltes gràcies president.

Senyores i senyors diputats, la proposta que ens fa avui el grup d'Esquerra Republicana fa un bon diagnòstic de quina és la situació de la xarxa de Rodalies i Regionals o mitjanes distàncies a Catalunya. És prou conegut de tothom. Xarxes amb un dèficit d'inversió, amb un dèficit de manteniment. Al final, Adif i Renfe no s'han acabat posant les piles fins que hi ha hagut accidents, fins que la situació ja és una situació límit d'alta degradació reconegut per tothom. I aquí nosaltres ho hem dit moltes vegades que, tant quan ha governat el PP com quan ha governat el PSOE, no s'han complert els pressupostos, no s'han complert les inversions i, per tant, estem on estem. Per tant, fa una bona radiografia de la situació de la que n'hem parlat en moltes ocasions aquests dies i, per tant, jo no m'estendré molt en aquesta visió general.

Particularment, la iniciativa té algunes propostes que recolzen i que són interessants i que són positives. Començant pel desdoblament de la línia a Bellpuig i algunes altres. Nosaltres votarem a favor de la iniciativa. Ja ho dic d'entrada, però també vull dir que hi ha alguns aspectes de la iniciativa que nosaltres ens grinyolen una mica. Ens grinyola una mica demanar al govern de l'Estat temes d'horaris o de servei, quan en teoria és la Generalitat que és la competent, especialment en horaris i serveis. Jo crec que això hauria de ser una petició que s'hauria d'adreçar directament al govern de la Generalitat.

I també ens grinyola una mica aquest concepte de la necessitat de modernització del servei. Entenc perfectament a la diputada i ho comparteixo. Modernització vol dir, doncs, que es facin les inversions i els manteniments i que es modernitza el servei en el sentit que s'actualitzi amb la part que toqui la Generalitat de Catalunya, per descomptat, però jo voldria dir que clar, un traspàs de Rodalies on el que es fa és deixar permanentment d'operador a Renfe amb el material, el personal de Renfe i amb majoria de Renfe, l'empresa mixta, per nosaltres això no és modernització, és una condemna. És a dir, quan tenim un operador català que funcioni i funcioni puntualment, dona un bon servei i dona una gran satisfacció a l'usuari, això per nosaltres sí que és modernització.

Miri, jo era secretari i l'any 2020 vam encarregar a Ferrocarrils de la Generalitat la modernització d'aquest servei, precisament, que és que l'operés Ferrocarrils de la Generalitat i li vam encarregar a Ferrocarrils que comprés els trens. Que, per cert, senyor president, trens Stadler fabricats a Albuixech. El president no està atent ara. Dic que precisament vam encarregar a Ferrocarrils que operés aquesta línia, la llei de Cervera a Manresa i que Ferrocarrils va comprar els trens Stadler fabricats a Albuixech, que ho sàpiga vostè, i que esperem que Ferrocarrils de la Generalitat pugui operar ja durant aquest any 2026. Sembla ser que entre l'estiu i finals d'any. Això sí que serà la modernització del servei, que és el que ha passat a Lleida la Pobla, acabo de seguida president, que l'Estat la va tancar, la va agafar Ferrocarrils de la Generalitat i ha passat en pocs anys de 74 000 usuaris a 486 000, amb un servei modern en temps moderns i amb un servei puntual.

En tot cas, ja ho he dit, votarem a favor de la iniciativa.

Gràcies.

Muchas gracias, presidente.

Señoras y señores diputados, la propuesta que nos hace hoy el Grupo de Esquerra Republicana hace un buen diagnóstico de la situación de la red de rodalies y regionales o medias distancias en Cataluña. Todo el mundo lo conoce bien: redes con un déficit de inversión, con un déficit de mantenimiento. Al final, ADIF y Renfe no se han puesto las pilas hasta que ha habido accidentes, hasta que la situación es límite, de alta degradación; algo reconocido por todo el mundo. Aquí nosotros lo hemos dicho muchas veces, tanto cuando ha gobernado el PP como cuando ha gobernado el PSOE: no se han aprobado los presupuestos, no se han aprobado las inversiones y así estamos donde estamos. Por lo tanto, hace una buena radiografía de una situación de la que hemos hablado en muchas ocasiones estos días y yo, por lo tanto, no me voy a extender mucho en esa visión general.

Particularmente, la iniciativa cuenta con algunas propuestas que apoyamos, que son interesantes y que son positivas, empezando por el desarrollo de la línea de Bellpuig y otras. Nosotros vamos a votar a favor —ya lo digo de entrada—, pero también quiero decir que hay muchos aspectos de la iniciativa que a nosotros nos chirrían un poco; nos chirrían un poco ante el Gobierno del Estado —el tema de los horarios y del servicio— cuando es la Generalitat en teoría —en teoría no, es la competente— quien tiene la competencia especialmente en horarios y en servicios. Yo creo que esto tendría que ser una petición que habría que dejar directamente al Govern de la Generalitat.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 44

También chirría un poco ese concepto de la necesidad de modernización del servicio. Entiendo lo que dice la diputada y lo comparto: hay que hacer mantenimiento e inversiones y se tienen que modernizar, en el sentido de que se actualice en la parte que le corresponda a la Generalitat de Catalunya. Por descontado. Pero yo quería decir que un traspaso de rodalies, donde lo que se hace es dejar permanentemente de operadora a Renfe, con el material y el personal de Renfe, y con mayoría de Renfe en la empresa mixta, para nosotros no es modernización, es una condena. Cuando tengamos un operador catalán que funcione bien, dé un buen servicio y dé una gran satisfacción al usuario, para nosotros, eso sí será modernización.

Yo era secretario y en el año 2020 encargamos a Ferrocarrils de la Generalitat la modernización de ese servicio —precisamente que lo operase Ferrocarrils de la Generalitat— y le encargamos a Ferrocarrils que comprara los trenes. Por cierto, señor presidente, trenes Stadler fabricados en Albuixech, que lo sepa. Esperamos que Ferrocarrils de la Generalitat pueda operar ya durante este año 2026, parece ser que entre verano y finales de año. Eso sí que va a ser la modernización del servicio. ¿Qué ha pasado en Lleida-La Pobla? Que el Estado lo cerró, pasó esa línea y ha pasado de 74 000 usuarios a 486 000, con un servicio moderno, con trenes modernos y con un servicio que funciona.

En cualquier caso, como he dicho, vamos a votar a favor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Molt bé.

Moltes gràcies, senyor Gavín, i està molt bé fer que comprem trens a València.

Disculpem si he eixit i he entrat massa voltes de la sala, però he tingut un tema sobrevingut, molt a prop personalment que requeria això.

Muchas gracias, señor Gavín.

Está muy bien que compremos trenes en Valencia.

Discúlpenme si he entrado y salido demasiadas veces de la sala. He tenido un asunto sobrevenido que me toca en lo personal.

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Falta saber si el Grupo Socialista acepta la enmienda presentada a la PNL 4. **(Denegación)**. Se votará en sus términos. ¿Se acepta la enmienda a la PNL 5? **(Denegación)**. En sus términos. En la PNL 6, del Grupo Popular, ¿se acepta la enmienda? **(Denegación)**. Se votará en sus términos. ¿Y en la PNL número 9, del Grupo Republicano?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: En els seus termes també.

En sus términos también.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Perfecte.

Si està tot el món dels seus grups...

Perfecto.

Pues si está todo el mundo de todos los grupos...

Están exactamente los que han venido, no lo podríamos decir mejor. **(El señor Alonso Cantorné pide la palabra)**.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Presidente, no me has preguntado sobre la de SUMAR.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Perquè és transaccional. Només he dit les que no estaven... està repartida ja a totes les parts.

Per tant, passariem a la votació. Ho faríem telemàticament o a mà alçada? Jo preferisc a mà alçada. Yo soy boomer no por edad, sino por habilidad, votarem a mà alçada si tots esteu d'acord i així anem més ràpids.

Passe, per tant, a la votació seguint l'ordre del dia. Proposició número 1. Vots a favor?

Porque es transaccional. Solo he dicho las que no estaban... Está repartida ya a todas las partes.

Por lo tanto, pasaríamos a la votación. Yo prefiero a mano alzada. Yo soy boomer no por edad, sino por habilidad, así que votaremos a mano alzada si todos están de acuerdo. Así vamos más rápido.

Pasamos entonces a la votación siguiendo el orden del día. Proposición número 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 503

24 de febrero de 2026

Pág. 45

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, 1; abstenciones, 1.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Pasamos a la segunda proposición del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda rechazada.
Pasamos a la tercera PNL, de ayudas al sector de transporte interurbano, de Junts per Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; en contra, 3.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Punto número 4 del orden del día. PNL en defensa del sistema concesional del transporte público interurbano en España.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Punto número 5 del orden del día, proposición no de ley para favorecer la formación de pilotos expertos en emergencias aéreas, del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 31; en contra, 3; abstenciones, 2.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Proposición número 6, para que el Gobierno implante la bonificación de los peajes de las autopistas AP-6, AP-51, AP-61, AP-66 y AP-71.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 1; abstenciones, 18.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Proposición número 7, relativa a la infraestructura ferroviaria en Zamora.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 3; abstenciones, 14.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Proposición número 8, sobre el impulso a las infraestructuras ferroviarias en Andalucía.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 1; abstenciones, 17.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Finalmente, proposición número 9, para la mejora integral de las líneas RL3 y R13 de Rodalies, del Grupo Republicano.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 3; abstenciones, 12.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Queda aprobada.
Moltes gràcies.
I que tinguem temps per a dinar abans del ple.

Muchas gracias.
Que tengan tiempo para comer antes del Pleno.
Se levanta la sesión.

Era la una y once minutos de la tarde.

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

cve: DSCD-15-CO-503