



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2026

XV LEGISLATURA

Núm. 624

SOBRE SEGURIDAD VIAL

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

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles 23 de septiembre de 2026

ORDEN DEL DÍA

Modificación del orden del día 3

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la retirada de dispositivos de control de tráfico por razones de seguridad vial y ciberseguridad. Presentada por el Grupo Parlamentario VOX. (Número de expediente 161/002655) 3
- Sobre la retirada de la denominación «Lérida» de la señalización viaria y por respeto a la toponimia oficial de Lleida. Presentada por el Grupo Parlamentario Republicano. (Número de expediente 161/003705) 7
- Relativa a la transparencia en la utilización y reinversión de los ingresos derivados de sanciones de tráfico. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003343) 14
- Relativa a realizar un estudio integral de seguridad vial en la carretera N-555 entre Redondela (Pontevedra) y el aeropuerto de Vigo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/003666) 18
- Sobre medidas para garantizar la seguridad vial de los animales de compañía. Presentada por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. (Número de expediente 161/003650) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

— Relativa al establecimiento de bases mínimas comunes para la intervención de las fuerzas y cuerpos de seguridad con funciones de tráfico en siniestros viales y la instrucción de atestados. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/003526)	26
Proposiciones no de ley. (Votación)	31

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 3

SESIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL CELEBRADA EL MIÉRCOLES 23 DE SEPTIEMBRE DE 2026

Se abre la sesión a las tres y seis minutos de la tarde.

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

La señora **PRESIDENTA**: Muy buenas tardes.

Si a todos les parece bien —que creo que sí— va a haber ciertas variaciones en el orden del día. A ver si podemos aprobarlo por asentimiento.

Primer punt, VOX; segon punt, Esquerra; tercer, PP...

Primer punto, VOX; segundo, Esquerra; tercero, PP...

La señora **VERGARA ROMÁN**: Hay grupos que han presentado varias iniciativas. Por lo tanto, solo con el partido que la presenta no va a ser sencillo entender a cuál se refiere.

La señora **PRESIDENTA**: Es decir, metemos a Esquerra en medio. Si no estáis de acuerdo, dejamos a Esquerra para el final.

A VOX ya le tocaba, y ya está; este no se modifica. Avanzamos Esquerra. Luego la tercera, la del PP, que era la número 2; la que era la 2 pasa a ser la 3. La cuarta, del PP, que era la 5; es decir, las dos del PP seguidas. La quinta, SUMAR y la sexta, el PSOE.

¿De acuerdo? ¿Creen que podemos aprobarlo por asentimiento? **(Asentimiento)**. Muchas gracias.

Queda aprovat aquest nou ordre del dia.

Queda aprobado este nuevo orden del día.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— RELATIVA A LA RETIRADA DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁFICO POR RAZONES DE SEGURIDAD VIAL Y CIBERSEGURIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VOX. (Número de expediente 161/002655).

La señora **PRESIDENTA**: Anem a començar amb les defenses de les PNL.

Primer punt de l'ordre del dia: Proposició no de llei relativa a la retirada de dispositius de control de trànsit per raons de seguretat vial i ciberseguretat. L'autor és el Grup Parlamentari VOX i defensarà aquesta iniciativa sa senyoria, el senyor Alcaraz Martos.

Endavant, per un temps de cinc minuts.

Vamos a empezar con la defensa de las PNL.

Primer punto del orden del día: Proposición no de ley relativa a la retirada de dispositivos de control de tráfico por razones de seguridad vial y ciberseguridad. El autor es el Grupo Parlamentario VOX y defenderá esta iniciativa el señor Alcaraz.

Adelante. Tiene un tiempo de cinco minutos.

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

Hoy traemos a esta comisión una cuestión de absoluta gravedad, que afecta de lleno a la soberanía nacional, a la ciberseguridad de nuestra patria y a la intimidad de millones de españoles. Hablamos de la seguridad física y digital de nuestra red de carreteras, una infraestructura crítica que este Gobierno está entregando irresponsablemente a tecnologías bajo el control de regímenes que no comparten nuestros valores ni respetan nuestras garantías democráticas. Desde el año 2022, la Dirección General de Tráfico, policías autonómicas y multitud de ayuntamientos están llenando nuestras vías públicas con cámaras, radares, instrumentos de fotomultas fabricados por empresas tecnológicas siempre de China. Hablamos de marcas directamente vinculadas al aparato estatal y

militar de Pekín, como Dahua o Hikvision; dispositivos que registran en tiempo real matrículas, itinerarios, movimientos y ubicación exacta de nuestros ciudadanos.

¿Y qué está haciendo el resto del mundo libre mientras el Gobierno de España está mirando para otro lado? Nuestros aliados estratégicos y socios en la OTAN han actuado con firmeza y con prudencia. En Estados Unidos, la Comisión Federal de Comunicaciones prohibió de forma tajante la venta e importación de equipos de vigilancia de Dahua y Hikvision por considerarlos una amenaza directa a la seguridad nacional. En Europa tenemos a Dinamarca, que ordenó la retirada completa de los sistemas de videovigilancia chinos de su red vial y carreteras por sospechas de ciberespionaje. Incluso se pueden consultar todas las cámaras que ha retirado Dinamarca. Países como Lituania, Países Bajos o Australia han tomado medidas idénticas para proteger la información de sus ciudadanos y sus infraestructuras críticas. Incluso nuestras propias Fuerzas Armadas y el Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas, el CIFAS, han emitido informes advirtiendo seriamente sobre los riesgos que supone para el personal militar el uso de este tipo de tecnología.

El ciberespionaje estatal se ha multiplicado de forma alarmante. ¿De verdad pretende este Gobierno que permitamos que la información del tráfico de España termine en manos de entidades extranjeras como China? No podemos permitir que, mientras nuestros aliados se protegen, España sea el eslabón débil de la seguridad occidental. No solo nos expone al espionaje, sino también a fallos técnicos y vulnerabilidades en la propia homologación de estas sanciones y a una clara pérdida de soberanía tecnológica.

Por ello, desde el Grupo Parlamentario VOX exigimos al Congreso que inste al Gobierno a dos medidas de puro sentido común y de responsabilidad institucional. La primera, una auditoría técnica y jurídica independiente sobre todos los dispositivos de control de tráfico de origen extranjero instalados en España, con especial atención a estos artilugios que proceden de China. Y la segunda, la suspensión inmediata de la compra, instalación y renovación de contratos de radares y cámaras de vigilancia con tecnología vetada por nuestros aliados internacionales. Protejamos nuestras infraestructuras, protejamos la intimidad de los españoles y garanticemos la ciberseguridad nacional.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Alcaraz.

Ara intervindrà, per a la defensa de l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Popular, sa senyoria, el senyor Ibáñez, per un temps de tres minuts.

Muchas gracias, señor Alcaraz.

Ahora intervendrá, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Ibáñez, por tiempo de tres minutos.

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

Buenas tardes, señorías.

Para el Grupo Popular la ciberseguridad constituye un ámbito de especial interés, tal y como establece el artículo 10 de la Ley de Seguridad Nacional, que incluye expresamente la ciberseguridad entre los ámbitos que requieren una atención específica para preservar derechos y libertades y garantizar servicios y recursos esenciales. Nuestra normativa estatal, y concretamente el Esquema Nacional de Seguridad, contempla la gestión de riesgos, la vigilancia continua, la reevaluación periódica y, para determinados sistemas, también obliga a analizar los peligros derivados de la cadena de suministro y los proveedores externos. También la normativa europea presta especial atención a esta cuestión de la seguridad de la cadena de suministro. Recordamos alguna directiva que exige que las medidas de gestión de riesgos de ciberseguridad comprendan también la seguridad de la cadena de suministro y las relaciones con proveedores y prestadores de servicios.

Es por todo ello que ya nuestro grupo parlamentario en el Congreso ha mostrado preocupación por esta cuestión concreta: la contratación de tecnología china en ámbitos sensibles por parte del Gobierno. Recuerdo aquí, por ejemplo, que en julio de 2025 solicitamos la comparecencia del ministro de la Presidencia para informar sobre la instalación de cámaras Hikvision tanto en el complejo de la Moncloa como en las fronteras

de Ceuta y Melilla. También hemos registrado una batería de preguntas escritas al respecto para saber si el Gobierno contemplaba sustituirlas por tecnología de fabricantes de la Unión Europea o países aliados y si tenía previsto revisar los contratos con tecnológicas chinas que operan en infraestructuras críticas del Estado. Esta preocupación se ha mantenido en relación con Huawei y, por ello, el año pasado nuestro grupo ya exigió al Gobierno explicaciones y también los expedientes e informes de seguridad relacionados con la adjudicación a Huawei del almacenamiento de escuchas judiciales, al ser un proveedor considerado de riesgo por Estados Unidos y la Unión Europea.

Por tanto, el planteamiento general de la iniciativa puede coincidir en gran medida con lo que ya hemos expresado desde nuestro grupo sobre el uso de cierta tecnología china en infraestructuras sensibles. Por ello, la auditoría planteada en el primer punto nos parece coherente y conveniente. El Grupo Popular, como ya he dicho, ha venido reclamando al Gobierno informes y evaluaciones equivalentes respecto a Hikvision y Huawei. Sin embargo, entendemos que el criterio determinante siempre debe ser el riesgo que sea acreditado y no exclusivamente la nacionalidad del fabricante.

En este sentido, hemos presentado esa enmienda al segundo punto por entender que la respuesta ante este tipo de situaciones debe estar basada en criterios técnicos y de riesgo acreditado, porque no toda tecnología extranjera constituye una amenaza *per se*. En nuestra opinión, la referencia debe ser la seguridad nacional, las evaluaciones de los organismos competentes y el marco europeo de ciberseguridad y autonomía estratégica, especialmente respecto de proveedores que hayan sido identificados como de alto riesgo. Por eso esperamos que puedan aceptar nuestra propuesta de mejora a esta proposición no de ley y así poder votar favorablemente a la iniciativa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Ibáñez.

Ara, per fixar posicions, seria el el torn el Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR. Hi intervindrà la seva senyoria la senyora Vergara.

Endavant.

Muchas gracias, señor Ibáñez.

Ahora, para fijar posiciones, tiene el turno el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. Intervendrá su señoría la señora Vergara.

Adelante.

La señora **VERGARA ROMÁN**: Primero, y como nos encontramos en la ampliación III, queremos mostrar nuestro apoyo a todas las personas que se han visto afectadas por el incidente del gas pimienta en este edificio. **(Rumores)**.

Respecto a la propuesta, compartimos la necesidad de garantizar que todos los sistemas tecnológicos utilizados para la gestión del tráfico cumplan las máximas garantías de seguridad, tanto desde el punto de vista operativo como desde la perspectiva de la ciberseguridad y la protección de datos. Ahora bien, creemos que las decisiones sobre la retirada o sustitución de equipos deben justificarse y basarse en evaluaciones técnicas objetivas y en informes de los organismos competentes, no únicamente en su país de origen. Dicho esto, si queremos poner el foco en una cuestión especialmente relevante —la protección de los datos personales y de la información sensible que gestionan los sistemas de tráfico—, cuando determinados servicios o actividades están siendo externalizados, resulta imprescindible que existan mecanismos de control, supervisión y auditoría que garanticen que los datos de la ciudadanía, de los vehículos y de las actuaciones de las Administraciones públicas se encuentren plenamente protegidos y bajo control público, es decir, empleados públicos. Porque la seguridad vial no depende solo de la tecnología, sino también de las personas que la gestionan cada día.

Por eso queremos aprovechar este debate para trasladar nuestro apoyo a los profesionales de los centros de gestión de tráfico y de la unidad de medios aéreos y a los investigadores de seguridad vial, que vienen alertando desde hace tiempo de los problemas de cobertura de personal que afectan a unidades esenciales para el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 6

funcionamiento de la DGT. Una estrategia seria de seguridad vial y de ciberseguridad debe incluir infraestructuras seguras, sistemas tecnológicos fiables y, sobre todo, plantillas suficientes para garantizar que funciones estratégicas continúen siendo prestadas con todas las garantías por los servicios públicos.

Por ello, aunque apoyamos que se evalúen los posibles riesgos asociados a las tecnologías utilizadas en la gestión del tráfico, consideramos igualmente necesario que el Gobierno refuerce los medios humanos de la DGT y preste especial atención a la protección de datos en aquellos ámbitos donde intervienen empresas contratistas.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Vergara.

Ara té la paraula, pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria, el senyor Almirón.
Endavant.

Muchas gracias, señora Vergara.

*Ahora tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Almirón.
Adelante.*

El señor **ALMIRÓN RUIZ**: Gràcies, senyora presidenta.

La seguridad de nuestras infraestructuras públicas es un asunto serio y, precisamente por eso, debe abordarse con criterios técnicos, análisis de riesgos y evidencias y no únicamente atendiendo al país de origen de un fabricante. La proposición que debatimos parte de la existencia de dispositivos de fabricación china para plantear que pueden representar un riesgo para la seguridad vial y para la seguridad nacional. Pero una cosa es identificar un riesgo potencial y otra muy distinta acreditar que los dispositivos instalados en España presentan una vulnerabilidad concreta.

Las cámaras a las que se refiere esta iniciativa están conectadas a una red privada interna sometida al Esquema Nacional de Seguridad y no se constatan problemas de seguridad relacionados con ellas. Además, el propio Esquema Nacional de Seguridad ya establece un modelo basado precisamente en el análisis y gestión de riesgos, incluyendo la protección de la cadena de suministro y la obligación de evaluar el impacto que podría tener un incidente originado en proveedores externos. Por tanto, la cuestión no debería ser si un dispositivo es chino, estadounidense, alemán o español, sino que cumpla nuestros estándares de seguridad, si existen vulnerabilidades y si esas vulnerabilidades están correctamente gestionadas.

Lo mismo ocurre con la contratación pública. La Ley de Contratos del Sector Público establece las causas y procedimientos para determinar cuándo una empresa no puede contratar con una Administración. No podemos sustituir ese marco jurídico por una prohibición genérica basada simplemente en la procedencia de determinados componentes. ¿Hay que reforzar la ciberseguridad? Por supuesto. ¿Hay que vigilar las cadenas de suministro y actuar frente a proveedores que representen un riesgo acreditado? También. Pero las decisiones deben tomarse sobre riesgos comprobados, ciertos criterios técnicos y el marco jurídico vigente. Porque proteger nuestras infraestructuras exige rigor y, en seguridad, convertir una sospecha en una certeza sin acreditarla tampoco ayuda a tomar las mejores decisiones.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per posicionar-se sobre l'esmena, tindria la paraula el senyor Alcaraz.

Muchas gracias.

Ahora, en turno de fijación de posiciones respecto a la enmienda, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MARTOS**: Sí, aceptamos la enmienda.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 7

— **SOBRE LA RETIRADA DE LA DENOMINACIÓN «LÉRIDA» DE LA SEÑALIZACIÓN VIARIA Y POR RESPETO A LA TOPONIMIA OFICIAL DE LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO REPUBLICANO. (Número de expediente 161/003705).**

La señora **PRESIDENTA**: Passem ara al punt segon de l'ordre del dia que és la proposició no de llei sobre la retirada de la denominació «Lérida» de la senyalització viària i per respecte a la toponímia oficial de Lleida. L'autor és el Grup Parlamentari Republicà i farà la defensa d'aquesta iniciativa la senyoria Granollers.

Endavant, si us plau.

Pasamos al punto dos del orden del día. Proposición no de ley sobre la retirada de la denominación «Lérida» de la señalización viaria y por respeto a la toponimia oficial de Lleida. El autor es el Grupo Parlamentario Republicano y hará la defensa de esta iniciativa su señoría Granollers.

Adelante.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta i gràcies a tothom per acceptar aquest canvi en l'ordre del dia.

Avui portem a aquesta comissió una iniciativa que a primera vista pot semblar petita perquè parlem de rètols, de senyals de carretera, en definitiva, d'una paraula. Però si ho mirem bé, no estem parlant només d'una paraula. Estem parlant de com les institucions reconeixen un territori i de com es respecten les normes que les mateixes institucions han aprovat. I sobretot, estem parlant d'una cosa tan senzilla com dir les coses pel seu nom. I és que el nom oficial de Lleida és Lleida.

No és una interpretació política, no és una qüestió de gustos, és el nom oficial. I ho és des de fa més de 30 anys. L'any 1992 l'Estat va aprovar la llei que va establir les denominacions oficials per Girona i per Lleida per totes dues províncies. Per tant, quan avui encara trobem en determinats punts de la xarxa viària senyals que hi diu «Lérida» o fins i tot quan es posen senyals noves de «Lérida», estem davant d'una denominació que no correspon al nom oficial, i això és el que volem corregir. Perquè les carreteres també són administració pública i els senyals de trànsit són elements que veiem cada dia.

El veuen les persones que viuen a Lleida, les que hi treballen, que hi estudien, transportistes, visitants i milers de persones que simplement passen per les nostres carreteres i que volem que el nom sigui el nom que és. Per tant, si una administració pública posa un nom amb un senyal, aquest nom no hauria de ser neutre i poder-la canviar quan vulguis. És el nom que s'ha donat a aquell territori. Per això crec que no demanem res extraordinari. No demanem canviar la història. No demanem imposar una nova denominació, simplement estem demanant que s'utilitzi la denominació oficial.

I aquí hi ha una qüestió important. També la legislació catalana estableix que els topònims de Catalunya tenen com a única forma oficial la catalana, a excepció de l'Aran, on la forma oficial és l'aranès. Per tant, quan una carretera indica «Lérida», el problema no és que no s'entengui què vol dir. El problema és que l'Administració està utilitzant una forma que no és oficial, i això, evidentment, no té cap justificació tècnica, perquè ningú pot argumentar que «Lleida» no és comprensible perquè és una ciutat coneguda, és una capital de demarcació. És una denominació plenament consolidada en la cartografia, en les administracions, en les comunicacions oficials i en la vida quotidiana. Per tant, la pregunta és molt senzilla si sabem que el nom oficial és Lleida, si ho sabem des de fa més de 30 anys, no els sembla que ja no cal posar-hi «Lérida» a les senyals noves? I no els sembla que després de 30 anys, si encara quedava algun senyal amb aquest nom ja es podia haver tret? Perquè no cal que cada vegada que s'instal·li un senyal incorrecte haguem de tornar a demanar al Govern o tornar a demanar per preguntes que tornin a treure aquella senyal i que la posin bé.

Per tant, demanem que facin un inventari de tota la senyalització, saber molt clar qui és el responsable de cada senyal i, sobretot, la que es posa malament i establir les que encara hi queden. Un calendari per substituir-lo i això volem que afecti a tota la senyalització

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 8

carteres, carreteres, autovies, accessos, enllaç, panells d'orientació i també tota la senyalització provisional d'obres o d'aquelles que gestionen concessionàries de l'Estat. Perquè si no, no té gaire sentit que canviem rètols permanents i després, quan fiquem un rètol nou, torni a sortir la paraula «Lérida».

Per tant, aquesta és una proposta de normalitat institucional. Creiem també que és una qüestió de respecte i respecte per Lleida i respecte per les terres de ponent i per la seva realitat lingüística i cultural, però també fins i tot un respecte per la pròpia legalitat. Ho dic per si algú creu que això no és legal, perquè les lleis no haurien de saber que aquí a l'Estat espanyol ho són, no haurien de ser d'aplicació selectiva. Si una llei aprova una denominació oficial, les administracions públiques l'han d'utilitzar. I nosaltres creiem que, tal com he dit, després de més de 30 anys ja no parlem de transició, sinó que parlem de deixadesa. Per tant, demanem que les institucions públiques tractin el nostre territori amb respecte i el respecte comença moltes vegades a respectar una cosa tan elemental com dir pel seu nom. Lleida és Lleida. Per molt que hi hagi gent que s'entesti a dir «Lérida», gràcies.

Si no hi estic de la PNL, però si no estigués aquí, perquè he d'anar a intervenir a una altra comissió, dir-los que votarem amb els nostres termes i que no acceptarem cap esmena.

Gràcies.

Gracias, presidenta.

Gracias a todo el mundo también por haber aceptado este cambio en el orden del día.

Hoy traemos a esta comisión una iniciativa que a primera vista puede parecer pequeña, porque hablamos de señales de tráfico, de carreteras; en definitiva, de una palabra. Pero, si lo analizamos, no estamos hablando tan solo de una palabra, sino de cómo las instituciones reconocen un territorio y de cómo se respetan las normas que las mismas instituciones han aprobado. Ante todo, estamos hablando de algo tan sencillo como es llamar a las cosas por su nombre, porque el nombre oficial de Lleida es Lleida.

No es una interpretación política, no es una cuestión de gustos, es el nombre oficial, y lo es desde hace más de treinta años. En 1992 el Estado aprobó la ley que estableció las denominaciones oficiales de Girona y Lleida para ambas provincias. Por lo tanto, cuando hoy aún encontramos en determinados puntos de la red vial señales donde pone «Lérida» —incluso en señales nuevas también aparece «Lérida»— estamos ante una denominación que no corresponde al nombre oficial. Y esto es lo que queremos corregir, porque las carreteras también son Administración pública.

Las señales de tráfico son elementos que vemos a diario. Los ven aquellos que viven en Lleida, los que trabajan allí, los que estudian allí, transportistas, visitantes y miles de personas que pasan sencillamente por nuestras carreteras, y queremos que el nombre sea el nombre que es. Con lo cual, si una Administración pública pone un nombre en esa señal, no debería ser un nombre que uno cambiaría a su gusto, sino que es el nombre de ese territorio. No estamos pidiendo nada extraordinario, ni cambiar la historia, ni imponer una nueva denominación; estamos pidiendo, sencillamente, que se use la denominación oficial.

Aquí hay una cuestión importante también: la legislación catalana establece que los topónimos de Cataluña tienen como única forma oficial la catalana, a excepción del Valle de Arán, donde la forma oficial también es en aranés. Con lo cual, en una carretera que indica «Lérida» el problema no es que no se entienda, sino que la Administración está utilizando una forma que no es oficial. Y esto, sin duda, no tiene justificación técnica alguna, porque nadie puede argumentar que «Lérida» no sea comprensible. Es una ciudad conocida, es una capital de demarcación, es una denominación totalmente consolidada en la cartografía, en las Administraciones, en las comunicaciones oficiales y en la vida cotidiana. Por lo tanto, la pregunta es muy sencilla: si sabemos que el nombre oficial es Lleida, si lo sabemos desde hace más de treinta años, ¿no les parece que ya no debemos rotularlo como «Lérida» en las nuevas señales? ¿No les parece que después de treinta años, si aún quedaba alguna señal con este nombre, debería haberse quitado? Porque no hace falta que cada vez que haya una señal incorrecta volvamos a pedir al Gobierno o a solicitar a través de preguntas que quiten esa señal y la pongan correctamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 9

Así que solicitamos un inventario de toda la señalización, saber de forma muy clara quién es el responsable de cada señal, sobre todo las que están mal, y establecer en las que aún están ahí un calendario para sustituirlas. Y esto queremos que afecte a toda la señalización: carreteras, autovías, accesos, enlaces, paneles de orientación y toda la señalización provisional de obras o de aquellas que gestionan concesionarias del Estado. Porque de lo contrario no tiene mucho sentido que cambiemos estas señales permanentes y luego con una señal nueva vuelva a aparecer la palabra «Lérida».

Así pues, esta es una propuesta de normalidad institucional. Pensamos también que es una cuestión de respeto: un respeto por Lleida, por las tierras de Ponent y también por su realidad lingüística y cultural. Pero también incluso un respeto por la misma legalidad —y eso lo digo por si alguien considera que esto no es legal—, porque las leyes no deberían ser —y sabemos que aquí en el Estado español lo son— de aplicación selectiva. Si una ley aprueba una denominación oficial, las Administraciones públicas tienen que utilizarla. Nosotros pensamos que, como ya he dicho, después de más de treinta años ya no estamos hablando de transición, sino que estamos hablando de dejadez. Por lo tanto, pedimos que las instituciones públicas traten a nuestro territorio con respeto, y el respeto empieza muchas veces con respetar algo tan elemental como es llamarnos por nuestro nombre. Lleida es Lleida, por mucho que haya gente que decida seguir llamándolo Lérida.

Ya he terminado con la PNL, pero, si no estoy aquí, porque tengo que ir a intervenir a otra comisión, le digo que vamos a votarla en nuestros términos y no vamos a aceptar ninguna enmienda.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Granollers.

I ara, per la defensa de l'esmena presentada pel Grup Popular, intervindrà la senyoria la senyora Vedrina.

Endavant.

Muchas gracias, señora Granollers.

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, va a intervenir su señoría la señora Vedrina.

Adelante.

La señora **VEDRINA CONESA**: Moltes gràcies, presidenta Madrenas.

Apenas me detendré en la cuestión que constituye el objeto inmediato de esta iniciativa. Lleida es la denominación oficial y nuestro grupo parlamentario asume con naturalidad tanto el respeto debido a las denominaciones oficiales como a la pluralidad lingüística arraigada en la historia y en la propia configuración de nuestra nación. Con este criterio hemos presentado una enmienda que conjuga el respeto a la denominación oficial, a la cooficialidad y a la normativa vigente con el reconocimiento de la legitimidad de los topónimos tradicionales en castellano allí donde corresponda su utilización. Lamentamos que el grupo proponente no haya podido valorarla favorablemente.

No creemos que la convivencia entre nuestras lenguas precise de controversias añadidas ni que corresponda a esta comisión prolongarlas. Sí que nos parece pertinente preguntarnos por las prioridades cuando hablamos de seguridad vial en Lérida. Sorprende que, con las necesidades que Lleida sigue teniendo en esta materia y las actuaciones todavía necesarias para prevenir accidentes y evitar muertes en la carretera, Esquerra Republicana haya escogido precisamente este asunto para la primera reunión de esta comisión en este periodo de sesiones. Lérida, mientras tanto, sigue esperando actuaciones esenciales para la seguridad vial que llevan años pendientes.

Permítanme mencionar hoy dos: la variante de Gerri de la Sal, en la N-260, y las inversiones todavía necesarias en la N-230 y en el túnel de Vielha. La variante de Gerri de la Sal permitirá evitar que el tráfico de este eje pirenaico continúe atravesando un núcleo urbano de trazado muy estrecho. Se trata de algo más de dos kilómetros de variante con dos túneles y un viaducto concebidos para apartar el tráfico de la travesía, para mejorar la seguridad y también para facilitar las comunicaciones hacia el Pirineo. Y en la N-230, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 10

singularmente en el túnel de Vielha, resulta necesario acelerar las inversiones pendientes, asegurar una conservación adecuada y mejorar sus accesos para garantizar la seguridad y la operatividad durante todo el año.

Las necesidades de Lérida que acabamos de señalar son solo una parte de cuanto exige la seguridad vial. Nuestro grupo viene defendiendo una visión integral de esta materia y ha promovido iniciativas para afrontar el deterioro de la red viaria; garantizar la digitalización; el mantenimiento de los centros de examen desplazados; para reforzar la formación y la prevención con expertos y asociaciones de víctimas; para corregir el déficit de personal en las jefaturas de tráfico —también las de Lleida; para acometer actuaciones urgentes en las infraestructuras y dotar de transparencia a la utilización y reinversión de los ingresos procedentes de las sanciones. Son propuestas distintas porque distintos son también los factores que inciden en la seguridad vial, pero todas persiguen un mismo objetivo: reducir los accidentes y evitar muertes en la carretera. En ello, señorías, debería concentrarse el trabajo de esta comisión: en mejorar la seguridad vial, también en Lleida, y en impulsar las medidas que permitan seguir reduciendo la siniestralidad en el conjunto de España.

Moltes gràcies, presidenta. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara, el torn de fixar posicions.

Hi intervindrà en primer lloc, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria, el senyor Cantorné.

Endavant, si us plau.

Muchas gracias.

A continuación, el turno de fijación de posiciones. Va a intervenir, primero, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, su señoría el señor Alonso Cantorné.

Adelante.

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

Fa uns dies el senyor Borja Samper va afirmar que quan el Partit Popular governés els insults i les faltes de respecte s'acabarien en aquest Congrés. Preparant aquesta intervenció em va venir al cap un diputat d'aquesta cambra que dissabte passat feia 11 anys que ens va deixar: «¡Mochilero!». Li cridaven des de la bancada popular quan governava el senyor del que es pugui fer i que es faci. Sí, l'enyorat José Antonio Labordeta, a qui vam tenir l'honor de veure passejar per Altafulla. En una de les seves cançons, Severino Sordo, ens relatava com Evaristo el cuchillero, s'havia mort al pont de Fraga, recordant Evaristo. *El cuchillero se ha comprat un camión y pasando por el puente Fraga desde arriba, lo midió.*

Si el Evaristo no hagués mort i anés cap de Fraga cap a Lleida es trobaria encara avui, igual que fa 50 anys, un rètol que deia que diu «Lérida». Uns quilòmetres més enllà, un altre diu «Lleida», el mateix lloc, dos noms. La llei va canviar el nom oficial fa més de trenta anys. Però algú es va oblidar de baixar la carretera i canviar els rètols. No parlem de retard, parlem d'una decisió. La decisió de no fer-ho.

Ara canvio d'escenari. Un jutjat, el judici de la mutilació de l'ull de Roger Español. Els advocats de l'acusació volen preguntar en català. Poden, és la seva llengua i és el seu dret. Primer intèrpret. No sap català. Segona intèrpret, tampoc. Fa ucraïnès i rus. Els advocats fan una pregunta, no hi ha traducció. Al final fan una cosa que no hauria de passar mai. Renuncien al català i pregunten en castellà per no aturar el judici. Un judici preparat amb un any d'antelació. Un contracte de traducció de milions d'euros. Onze llengües cobertes albanès, alemany, anglès, àrab, francès, georgià, romanès, rus, urdú, wòlof, xinès. El català, en canvi, aquell dia no hi era.

Aquests dos casos no són dues anècdotes, són la mateixa cosa vista de dos angles diferents. No demanem res extraordinari. Demanem que els rètols diguin el nom que la llei diu que han de dir i demanem que un advocat pugui fer la seva defensa en la llengua del seu país on treballa. Si demanem que es compleixi la llei, res més i res menys. I ho demanem quan defensar la legalitat i els drets humans a Ceuta encara et costa pedres.

I l'acusació de antipatriota, perquè els rètols i els intèrprets són dues cares d'una mateixa cosa la negació pràctica d'un dret. I quan un dret no es pot exercir. No estem davant d'una molèstia administrativa, estem davant d'una vulneració de drets fonamentals.

I acabo, com he començat amb el gran Labordeta. *No entiendo casi nada, la nada de la vida, ni entiendo este país que huele a naftalina.*

Gracias, presidenta.

Hace unos días el señor Borja Sémpér afirmó que cuando el Partido Popular gobernara los insultos y las faltas de respeto terminarían en este Congreso. Al preparar esta intervención me acordé de un diputado de esta Cámara que el pasado sábado hizo once años que nos dejó. «Mochilero» le llamaban desde la bancada popular cuando gobernaba el señor de «el que pueda hacer, que haga». Sí, el señor Labordeta. Tuvimos el honor también de tenerlo en Cataluña y una de sus canciones, «Severino el sordo», relataba cómo Evaristo el cuchillero había muerto en el puente de Fraga, ¿se acuerdan? «Evaristo el cuchillero / se ha comprado ahora un camión / y pasando el puente de Fraga / desde arriba lo midió».

El Evaristo, si no hubiera muerto yendo de Fraga a Lleida, se encontraría lo mismo que hace cincuenta años: una señal que pondría «Lérida» y unos kilómetros más allá otra que pone «Lleida». El mismo sitio, dos nombres. La ley cambió el nombre oficial hace más de treinta años, pero alguien se olvidó de bajar a la carretera y cambiar esas señales. No estamos hablando de retraso, sino de una decisión: la decisión de no hacerlo.

Y ahora cambio de escenario. Un juzgado: el juicio por la mutilación de Roger Español. Los abogados de la acusación quieren preguntar en catalán. Es su lengua, es su derecho. Primer intérprete, no sabe catalán; segundo, tampoco. De hecho, es de ucraniano y ruso. Los abogados plantean una pregunta. No hay traducción. Y, al final, hacen algo que no debería ocurrir nunca, y es renunciar al catalán y preguntan en castellano para seguir adelante con este juicio, un juicio preparado con un año de antelación, un contrato de traducción con once idiomas, con millones de euros: rumano, ruso, urdu, wólof, chino... En cambio, el catalán ese día no estaba.

Estos dos casos no son dos anécdotas; son la misma cosa vista desde dos ángulos distintos. No estamos pidiendo nada extraordinario, sino que las señales pongan el nombre que, según la ley, debe constar, y que un abogado pueda realizar su defensa en la lengua del país donde trabaja. Sí, pedimos que se cumpla la ley: Nada más ni nada menos. Y lo pedimos al defender la legalidad y los derechos humanos en Ceuta, cuando al defenderlos pues aún te cuesta pedradas y la acusación de antipatriota. Porque las señales y los intérpretes son dos caras de la misma cosa: la negación práctica de un derecho. Y, cuando un derecho no se puede ejercer, no estamos ante una molestia administrativa, sino ante una vulneración de derechos fundamentales.

Y termino como he empezado, con el gran Labordeta: «No entiendo casi nada, / la nada de la vida, / ni entiendo este país / que huele a naftalina». (Aplausos).

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Alonso Cantorné.

Ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX.

Intervindrà sa senyoria, el senyor García.

Muchas gracias, señor Alonso Cantorné.

Ahora viene el turno del Grupo Parlamentario VOX.

Va a intervenir su señoría, el señor García.

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

Hay algunos diputados que tienen la extraordinaria habilidad de hablar con absoluta certeza sobre aquello que apenas comprenden.

Señora Granollers, al final esto es una cuestión de prioridades. Ustedes han decidido traer a la Comisión sobre Seguridad Vial una proposición para buscar carteles, hacer un inventario y fijar un calendario para cambiar la palabra «Lérida» por «Lleida». Eso es exactamente lo que pide su iniciativa y lo que usted ha defendido durante cinco minutos.

Y, mientras discutimos sobre esos carteles, en 2025 murieron veintisiete personas en las carreteras de la demarcación de Lérida; y no es una cifra nuestra, es una cifra del Servei Català de Trànsit. **(Rumores).**

Mientras discutimos sobre esos carteles, el último estudio iRAP nos dice que el 34 % de los kilómetros analizados en Lérida presenta un riesgo alto o muy alto. Por ejemplo, la C-14 entre Artesa de Segre y Ponts —por no repetir otras que han nombrado— es uno de los tramos con mayor índice de riesgo y la LL-11 concentra la mayor accidentalidad de toda la red analizada. Y, mientras discutimos sobre los carteles, le recuerdo que usted misma trajo a esta comisión la denuncia del estado del firme de la A-2 entre Cervera y La Panadella y habló de la infrafinanciación de las infraestructuras catalanas.

Por tanto, el problema lo conocen, lo han denunciado, los datos están ahí; lo que pasa es que las prioridades las eligen ustedes, y ustedes siguen apoyando a un Gobierno que no hace las intervenciones que tiene que hacer. Mientras tanto, los leridanos continúan jugándose la vida cada vez que van por esas carreteras.

A usted le preocupa un cartel; a nosotros nos preocupa lo que ocurre después de pasar por debajo de ese cartel: nos preocupa el firme, los tramos de riesgo, nos preocupan los accidentes y, por encima de todo, nos preocupan las personas que salen de casa y tienen derecho a volver vivas a ver a sus familias. Porque yo considero que la Comisión sobre Seguridad Vial no debería medir su éxito por cuántas placas ha cambiado, sino por cuántas vidas consigue proteger. Pueden conseguir que la señal en España diga «Lleida», pero si detrás de esa señal seguimos teniendo carreteras con tramos de riesgo alto o muy alto, no habrán mejorado la seguridad vial ni un centímetro.

El conductor no necesita que ustedes le protejan de las palabras; necesita que le protejan de las carreteras peligrosas. Ustedes estuvieron en el Gobierno y tuvieron competencias para arreglar las carreteras pertenecientes a la Generalitat de Cataluña y no lo hicieron. Puede reclamárselo ahora mismo al señor Illa y pueden reclamárselo también al señor Sánchez, pero —claro— a ustedes les preocupan más los carteles.

Pues bien, nosotros se lo reclamamos a todos ustedes y lo seguiremos haciendo. Esa es la diferencia fundamental de prioridades que explica nuestro voto negativo: a ustedes parece que no les importan los accidentes, solamente les preocupa que a los familiares de las víctimas se les notifique la defunción en catalán.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA:** Gràcies, senyor Garcia.

I ara seria el torn del Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria el senyor Conesa.

Gracias, señor García.

A continuació, turno del Grupo Parlamentario Socialista.

Su señoría el señor Conesa.

El señor **CONESA COMA:** Moltes gràcies presidenta.

Estem molt d'acord amb el que es planteja la senyora Granollers. Ho ha explicat de forma molt clara i això ens permet reivindicar que tota ajuda a la normalització de la utilització del català i visualització és bona i necessària. Entendre que una persona de Lleida o de Girona vol veure indicada la seva província amb el nom que realment està identificada o que algú que no és de la seva comunitat entengui aquesta necessitat fa que tinguem un inevitable acostament i que, igual que el castellà, és una llengua oficial i no estrangera a Catalunya, el català tampoc hauria de ser una llengua estrangera a tot Espanya.

I a més, senyories, la PNL també ens permet recordar que el Partit Socialista ha estat sempre reivindicant la diversitat cultural i lingüística d'Espanya. La diversitat de pobles davant dels que pensen que l'Estat és uniforme. Estem els que pensem que ens enriqueix tenir diferents formes d'entendre la pertinença, com es veu clarament en aquest Parlament.

I parlant de rètols, permeti'm també fer un petit homenatge i recordar l'esforç que van fer alcaldes, alcaldes i alguna alcaldessa, principalment del PSC i del PSUC, durant els anys dels primers ajuntaments democràtics, a unes ciutats, sobretot de l'àrea metropolitana de Barcelona i en poblacions que eren majoritàriament de parla castellana, es va apostar

per la catalanització en paral·lel de la democratització de la rotulació dels seus carrers i de la seva senyalització.

Senyories, hi ha que reivindicar que Espanya no és monolítica, sinó la suma de moltes voluntats polítiques, llengües, cultures i tradicions, i això ens fa més forts, més empàtics, més solidaris i crec que ens fa sentir a tots molt més a prop.

Ja l'any 1992, ho deia la diputada a Granollers, un Govern socialista va canviar la llei per la modificació del nom de la província. Les esquerres a Espanya sempre han estat sensibles a aquestes reivindicacions. Ho hem comprovat al llarg del temps i amb petits i grans exemples es visualitza tal com estem fent aquí ara mateix, la utilització del català en aquesta institució. A més, per exemple, la feina que s'està fent des del Ministeri d'Exteriors per aconseguir que totes les llengües oficials a Espanya puguin tenir cabuda al Parlament Europeu. Per cert, amb l'oposició activa del Partit Popular per evitar-ho i senyories, voldria acabar advertint que res està consolidat. Que s'ha de continuar treballant per una normalitat que tenim molt clara a Catalunya amb l'ús de les llengües oficials i que encara que alguns vulguin utilitzar les llengües com una arma d'atac, nosaltres creiem que les llengües són una eina per unir més que per separar, però no hem d'obviar que hi ha país i que hi ha grups en aquesta cambra, grups d'extrema dreta que són una amenaça per la democràcia i per la diversitat.

I hem d'estar amatents, no sigui que si tenim la desgràcia de que arribin al poder, no ens trobem amb propostes de canvis estrambòtics a noms municipals a casa nostra, com podria ser San Cucufate del Vallés, Hospitalillo del Fangoso o Molinos del Rey.

Moltes gràcies.

(Un fallo técnico impide escuchar el principio de la interpretación al castellano).

Entendemos que un ciudadano de Lleida quiera ver identificada su provincia con su nombre o que alguien que no es de esa comunidad entienda esa necesidad. Eso hace que tengamos un acercamiento inevitable y que, del mismo modo que el castellano es una lengua oficial y no extranjera en Cataluña, el catalán tampoco debería ser una lengua extranjera en toda España.

Además, señorías, la PNL también nos permite recordar que el Partido Socialista ha estado siempre reivindicando la diversidad cultural y lingüística de España, la diversidad de pueblos. Ante aquellos que consideran que el Estado es uniforme, estamos los que pensamos que nos enriquece tener distintas formas de entender esa pertenencia, como se ve a todas luces en este Parlamento.

Hablando de carteles, me gustaría hacer un pequeño homenaje también y recordar el esfuerzo de alcaldes —y alguna alcaldesa—, principalmente del PSC y del PSUC, durante los años de los primeros ayuntamientos democráticos. En las ciudades, sobre todo del área metropolitana de Barcelona, con poblaciones que mayoritariamente eran de habla castellana, se apostó por catalanizar —en paralelo a democratizar— la rotulación de sus calles y de su señalización.

Señorías, hay que reivindicar que España no es monolítica, sino la suma de muchas voluntades políticas, lenguas, culturas y tradiciones, y esto nos hace más fuertes, más empáticos, más solidarios y me parece que nos hace sentir a todos mucho más cerca.

Ya en el año 1992 —como ha dicho la diputada Granollers— un Gobierno socialista cambió la ley para la modificación del nombre de la provincia. Las izquierdas en España siempre han sido sensibles a esas reivindicaciones. Lo hemos comprobado a lo largo del tiempo: en pequeños y grandes ejemplos se visualiza, tal como lo estamos haciendo ahora, el uso del catalán en esta institución. Además, por ejemplo, el trabajo que se está haciendo desde el Ministerio de Asuntos Exteriores para lograr que todas las lenguas oficiales de España puedan tener cabida en el Parlamento Europeo. Por cierto, con la oposición activa del Partido Popular para evitarlo.

Señorías, me gustaría terminar advirtiéndole de que nada está consolidado, de que debemos seguir trabajando por una normalidad que tenemos muy clara en Cataluña con el uso de las lenguas oficiales y que, aunque algunos quieran utilizar las lenguas como arma de ataque, nosotros pensamos que las lenguas son una herramienta para unir, no

para separar. No debemos obviar que existen peligros y que existen grupos de extrema derecha en esta Cámara que son una amenaza para la democracia y para la diversidad. Debemos estar vigilantes para evitar que, si sucede la desgracia de que lleguen al poder, encontremos cambios estrambóticos en el entorno municipal en Cataluña, como podrían ser 'San Cucufate del Vallés', 'Hospitalillo del Fangoso' o 'Molinos del Rey'.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Conesa.

I ara, ja que la tenim, senyora Granollers, si vol manifestar el seu posicionament sobre l'esmena.

Muchas gracias, señor Conesa.

Señora Granollers, ya que está usted aquí, ¿quiere manifestar su posicionamiento sobre las enmiendas?

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Em sembla una esmena que és correcta, però aquí hem vingut a parlar d'uns cartells que estan posats i uns cartells que es posen nous reiteradament dient «Lérida» i, per tant, evidentment respectem que a tot arreu s'han d'escriure com s'han d'escriure, però nosaltres venim a defensar Catalunya, que al final som un partit que només tenim representació a Catalunya.

Moltes gràcies.

Me parece una enmienda que es correcta, pero aquí hemos venido a hablar de las señales, de esos carteles que están puestos y de los nuevos que se instalan donde pone «Lérida». Por tanto, evidentemente, respetamos que en todas partes tengan que escribirse de esta forma, pero nosotros hemos venido a defender a Cataluña, porque, al fin y al cabo, somos un partido con representación tan solo en Cataluña.

Muchas gracias.

— **RELATIVA A LA TRANSPARENCIA EN LA UTILIZACIÓN Y REINVERSIÓN DE LOS INGRESOS DERIVADOS DE SANCIONES DE TRÁFICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003343).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I ara passem a la següent proposició no de llei, relativa a la transparència en la utilització i la reinversió dels ingressos derivats de sancions de trànsit.

Autor: Grup Parlamentari Popular. I defensarà la iniciativa la senyora Verano.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la transparencia en la utilización y reinversión de los ingresos derivados de sanciones de tráfico. Autor: Grupo Parlamentario Popular.

Va a defender la iniciativa la señora Verano.

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

Señorías, permítanme empezar hablando del Gobierno de España, un Gobierno que se autodenomina el Gobierno más progresista de la historia. Es el Gobierno más progresista de la historia, pero ha conseguido él solito subir más de cien impuestos y, a lo largo de siete años, aumentar los ingresos tributarios en un 56 %, y subiendo. Y la pregunta que se hacen muchos españoles es muy sencilla: ¿a dónde va todo ese dinero? Porque el ciudadano paga más, el Estado recauda más, pero la deuda del Estado también sigue creciendo y, además, mucho: España ha incrementado su deuda pública desde 2018 hasta ahora en un 44,8 %, más de 525 000 millones de euros de deuda pública. Es decir, tenemos récord de recaudación, pero seguimos aumentando la deuda; recaudamos más que nunca y aun así debemos más que nunca. Todo esto con presupuestos prorrogados, problemas importantes en seguridad, en sanidad, en vivienda, en carreteras, en trenes... Esta es la maravillosa gestión del Gobierno progresista.

Y ahora este debate general sobre la recaudación lo trasladamos directamente al asunto que nos trae hoy aquí, que es la recaudación de las sanciones de tráfico. Porque también en las sanciones de tráfico la recaudación ha crecido de forma muy exponencial; tenemos récord histórico: desde 2018 hasta ahora, la recaudación se ha incrementado en un 54 %; son más de 200 millones de euros adicionales cada año. Y es normal, porque —lo decía algún compañero— vemos más radares, más controles y más medios para sancionar en todos lados: ocultos, visibles, móviles... Todo esto ocurre en un contexto en el que los datos de siniestralidad vial no muestran una reducción proporcional a este aumento de control y vigilancia, lo que plantea interrogantes sobre la eficacia real, además de la percepción creciente de los ciudadanos de que la finalidad de estos controles, más que preventiva y disuasoria, sea una finalidad recaudatoria. Como he dicho, un 54 % más de recaudación en sanciones.

Ante estas cifras, la pregunta es muy sencilla: ¿dónde va todo ese dinero? Porque, señorías, ese dinero no es de libre disposición: la Ley sobre Tráfico, en su disposición adicional cuarta del Real Decreto Legislativo 6/2015, establece que el importe de las sanciones económicas debe destinarse íntegramente a actuaciones y servicios de seguridad vial, prevención de accidentes y ayuda a las víctimas; íntegramente. Por eso, cuando aumenta la recaudación por multas, es absolutamente legítimo preguntar qué recibe a cambio la seguridad vial. Y ahí es donde tenemos el problema, porque basta con salir a la carretera y conducir por muchas carreteras españolas para encontrarnos firmes deteriorados, baches, marcas viales que apenas se ven, señalizaciones que necesitan renovarse, etcétera. Y esto no es una apreciación exclusivamente política; son innumerables las asociaciones y las entidades de ciudadanos que han denunciado y denuncian diariamente el gran riesgo para la seguridad vial que existe por el estado de una gran parte de las carreteras de titularidad estatal.

Entonces, la pregunta resulta todavía más evidente: si recaudamos cada vez más, si también se recauda cada vez más en sanciones de tráfico y si la propia ley dice que ese dinero tiene que volver íntegramente a la seguridad vial, ¿por qué tenemos nuestras infraestructuras en este pésimo estado? ¿En qué se están gastando el dinero? ¿Por qué no sabemos con absoluta claridad dónde termina cada euro? Porque para controlar al conductor sí hay medios, para sancionar sí hay medios, para instalar nuevos sistemas de vigilancia sí hay medios y para incrementar los controles también hay medios. Y nadie está diciendo que no haya que controlar las conductas peligrosas. Por supuesto, hay que hacerlo: quien pone en peligro la vida de los demás debe ser sancionado. Pero la seguridad vial no puede consistir solamente en controlar y sancionar al conductor; la seguridad vial también es tener una carretera en condiciones, que las líneas se vean cuando llueve y cuando llega la noche, conservar el firme, es una señalización adecuada, eliminar puntos peligrosos, y la seguridad vial también es prevenir accidentes antes de que ocurran.

Por eso, hoy planteamos algo que debería ser absolutamente normal en una democracia, que es transparencia: queremos que el Gobierno venga cada año al Congreso y dé cuenta de cuánto dinero ha recaudado mediante esas sanciones de tráfico y, sobre todo, en qué se ha gastado: qué actuaciones se han financiado, qué programas, qué medidas de prevención, qué inversiones vinculadas a la seguridad, qué atención a las víctimas y qué resultados han producido. Queremos los datos, queremos las cuentas, porque el dinero no es del Gobierno, el dinero es de los ciudadanos. Y si el Gobierno exige al ciudadano transparencia, cumplimiento y responsabilidad, resulta bastante razonable exigirle exactamente lo mismo al Gobierno. Así que nuestra propuesta es muy sencilla: menos opacidad y más cuentas, menos evasivas y más explicaciones, menos excusas y más seguridad vial.

Termino con un último apunte, señorías. La seguridad vial no se protege intentando que se hable menos de ella en esta Cámara; no se protege intentando reducir al máximo las iniciativas que se debaten en esta comisión; no se protege intentando que los tiempos de debate sean cada vez más cortos. Porque cuando se intenta limitar el debate, lo que se limita también es el control al Gobierno. Y conviene recordar que quien tiene las cuentas claras no teme rendir cuentas, y quien no tiene nada que ocultar tampoco necesita cerrar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 16

espacios de debate. Señorías, seamos dignos de la confianza que los ciudadanos han depositado en todos y cada uno de nosotros.

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

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Verano.

Miren de limitar-se, si us plau, el seu temps, ja que tots estan fent l'esforç.

Com que no hi ha esmenes, pertocaria el torn de fixació de posicions.

En primer lloc, pel Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria el senyor Cantorné.

Endavant, si us plau.

Muchas gracias, señora Verano.

Intenten, por favor, limitarse a su tiempo, puesto que todos están haciendo el esfuerzo.

Dado que no hay enmiendas, correspondería ahora el turno de fijación de posiciones.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, su señoría el señor Alonso Cantorné.

Adelante.

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

Hay que reconocer el mérito del Partido Popular y de la extrema derecha, su capacidad para defender a los más ricos de este país y para engatusar a una parte importante de la población con propuestas que perjudican a la inmensa mayoría de la ciudadanía, principalmente a los trabajadores que les votan.

Nos hablan de verdades a medias y de mentiras flagrantes. La capacidad recaudatoria del sistema fiscal español se sitúa por debajo de la media europea —no es de mi cosecha ni una frase de mi cuñado, son los datos de Eurostat—: las ratios de tributos sobre el PIB en la zona euro fueron del 39,8% en 2024, mientras que en España estuvo en el 36,8%. El nivel de contribución tributaria es inferior en 3 puntos; la brecha se amplía a 5,6 puntos si se compara con Italia y a 6,7 puntos con Francia.

Y vayamos por partes. Ustedes quieren derivar la recaudación de las multas, 600 millones de euros, para arreglar los baches de las carreteras, cuando se necesitan 5000 millones. Esos 600 millones están destinados a concienciar y a mejorar la seguridad vial. Sin triunfalismos: estamos lejos del objetivo europeo de reducir al 50% las muertes para el año 2030, pero en 2024 España obtuvo mejores resultados que la media de la Unión Europea. Las causas más frecuentes de los accidentes fueron las distracciones del conductor y la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas. Por tanto, el problema principal lo encontramos en las motocicletas, las distracciones, las drogas, el alcohol y, sí, las vías rápidas.

Señorías del Grupo Popular y de VOX, nosotros sí tenemos soluciones que ustedes, por sentido de Estado —al menos el Grupo Popular—, deberían apoyar: primera, para el pago del mantenimiento de las vías rápidas, importar el modelo de Países Bajos de peajes sin barreras y tarifa modulable, que solo se aplica a los camiones, tiene en cuenta el peso y son bonificados si son eléctricos; segunda, para reducir la siniestralidad y castigar a quienes una sanción les hace cosquillas, apoyar nuestra proposición de ley sobre imposición progresiva y equitativa de las sanciones de tráfico, de tal manera que la cuantía de las multas se gradúe e incremente no solo en función de la gravedad de la infracción, sino también de los ingresos y de la renta del infractor. Es fácil entender que pagar una multa de 100 euros no supone el mismo esfuerzo para quien cobra 5000 euros o más, que para quien cobra solo el salario mínimo.

Señorías del Grupo Popular, hagan un giro y preocupense de dar soluciones a los problemas reales del Estado. Y si las soluciones salen de una barra de bar, alerta, porque les recuerdo que ustedes, junto a VOX, votaron en contra de reducir la tasa de alcoholemia en la conducción.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Cantorné.
Ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX.
Hi intervindrà la seva senyoria el senyor Mariscal.

*Muchas gracias, señor Alonso Cantorné.
A continuación, es el turno del Grupo Parlamentario VOX.
Intervendrá su señoría el señor Mariscal.*

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

Muchos de ustedes, si han circulado en su coche este verano por las carreteras de España, habrán encontrado paneles de la Dirección General de Tráfico con el siguiente mensaje: Por su seguridad, control móvil de velocidad; a continuación, habrán visto un helicóptero sobrevolando su coche. «Por su seguridad» es el argumento que utilizan el Gobierno y la DGT para justificar las multas, algo que ha permitido recaudar al Gobierno más de 600 millones de euros en el último año; una cifra que cada vez se supera.

Mientras tanto, ¿cuál es el estado real de nuestras carreteras? Más de la mitad de la red presenta deficiencias graves o muy graves y cerca de 34 000 kilómetros necesitan actuaciones urgentes, según datos de la Asociación Española de la Carretera. Por lo tanto, si tanto les preocupa nuestra seguridad, nos deberían informar con total transparencia si después ese dinero recaudado por las multas va destinado íntegramente a la seguridad vial de los españoles. Porque un radar por sí solo no evita accidentes; lo que sí evita los accidentes es arreglar las carreteras, asfaltarlas, dotarlas con la señalización necesaria y la iluminación adecuada.

La Ley sobre Tráfico establece con claridad que los ingresos de las sanciones tienen un carácter finalista: deben destinarse a seguridad vial, a la prevención de accidentes y a las ayudas a las víctimas de accidentes de tráfico. No es una sugerencia de esta iniciativa, es una obligación legal, y este Gobierno lleva años sin rendir cuentas sobre si cumple o no esta obligación.

Desde VOX exigimos al Gobierno que cumpla con su obligación de garantizar la seguridad vial de los españoles; y no solo estamos hablando de financiar las obras con la recaudación de las multas. El español que circula con su coche por una carretera española ya ha pagado muchas veces esa carretera: lo hace cuando compró el coche pagando el correspondiente IVA; con el impuesto de matriculación; con el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica; con los impuestos a los hidrocarburos; con los peajes y, al final, también con la multa. Lo que piden los españoles no es un favor, piden que se les devuelva la recaudación en lo que verdaderamente importa: en asfalto, en arcones, en una buena iluminación y en señalización.

Por eso, votaremos a favor de esta iniciativa del Grupo Popular: Queremos que el Gobierno rinda cuentas, euro a euro, de adónde va el dinero de las multas y que, cuando lo haga, tenga la decencia de explicar a los vecinos de los pueblos de España por qué sí hay dinero para radares y no hay dinero para mejorar la seguridad vial de sus carreteras.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Mariscal.
Ara, pel Grup Parlamentari Socialista, hi intervindrà sa senyoria el senyor Lorenzo.

*Muchas gracias, señor Mariscal.
A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, intervendrá su señoría el señor Lorenzo.*

El señor **LORENZO CAZORLA**: Muchas gracias, señora presidenta.
Buenas tardes.

Sinceramente, no sé qué pretenden las señorías del Grupo Popular —tampoco las señorías de VOX, después de escucharlos— con esta PNL. O sea, que lo que quieren es que el Gobierno les redacte un informe a ustedes, porque no son capaces de encontrar en una cuenta general los ingresos y gastos de una partida presupuestaria. Porque,

básicamente, es lo que están pidiendo, ¿no? Pues, miren, los datos correspondientes a los ingresos totales por sanciones de tráfico se encuentran disponibles en la web de la Dirección General de Tráfico; concretamente en «DGT en cifras», usted pincha «Denuncias e ingresos» y ahí tiene los datos. **(La señora Verano Domínguez: Detalla un poquito).** Y los datos de imputación de costes se obtienen directamente de aplicaciones presupuestarias instrumentadas por el Ministerio de Hacienda. Esta es una cuestión que se considera fiable y adecuada por parte de la Jefatura Central de Tráfico. **(La señora Verano Domínguez: No está verificada).** No es un debate; usted me tiene que dejar hablar, igual que yo la he escuchado a usted. Y, para facilitarle la búsqueda —por si quieren tomar nota—, la imputación de dichos costes se encuentra asociada a los objetivos del programa 132.B, relativo a los capítulos 1, 2, 3, 4, 6 y 8. Y esto se realiza una vez que se ha cerrado provisionalmente cada ejercicio presupuestario.

Respecto a la segunda instancia de su PNL, cabe aclarar que la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, tiene una relevancia como política pública, sobre todo en la prevención de los accidentes de tráfico y el coste en vidas humanas que suponen estos accidentes. Para ello es especialmente positivo que el importe de los ingresos por procedimientos sancionadores en materia de tráfico se destine íntegramente —repito, íntegramente— a tres cuestiones fundamentales que usted acaba de enumerar también: las actuaciones en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas. Esto —y no otra cosa ni otro destino— es lo que dispone precisamente esa disposición adicional cuarta —a la que usted se ha referido— del Real Decreto Legislativo 6/2015.

Para terminar, les quiero remitir a otro real decreto, al 207/2024, donde podemos observar que corresponde a la Dirección General de Tráfico, entre otras funciones, realizar propuestas de mejora de seguridad vial para reducir la accidentalidad. En definitiva, tanto el organismo autónomo, la Jefatura Central de Tráfico, como la Dirección General de Tráfico desarrollan acciones para la mejora del comportamiento de los usuarios en las vías, la reducción de los accidentes de tráfico y el número de víctimas, y la promoción de la movilidad segura. No les competen actuaciones de conservación e infraestructura y, por consiguiente, tampoco la evaluación de la eficacia de las referidas actuaciones.

Y cuando hablan de baches y de infraestructuras públicas —creo que es la segunda vez que se lo digo en esta comisión—, recuerden que el Estado es solo responsable del 16% de las vías en este país.

Muchas gracias, señora presidenta. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA:** Moltes gràcies, señor Lorenzo.

Muchas gracias, señor Lorenzo.

— **RELATIVA A REALIZAR UN ESTUDIO INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL EN LA CARRETERA N-555 ENTRE REDONDELA (PONTEVEDRA) Y EL AEROPUERTO DE VIGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/003666).**

La señora **PRESIDENTA:** Passem a la proposició no de llei relativa a fer un estudi integral de seguretat viària a la carretera N-555 entre Redondela (Pontevedra) i l'aeroport de Vigo. L'autor és el Grup Parlamentari Popular.

La defensa de la iniciativa las farà sa senyoria la senyora Garrido.
Endavant.

Pasamos a la Proposición no de ley relativa a realizar un estudio integral de seguridad vial en la carretera N-555 entre Redondela (Pontevedra) y el aeropuerto de Vigo. El autor es el Grupo Parlamentario Popular.

*La defensa de la iniciativa correrá a cargo de su señoría la señora Garrido.
Adelante.*

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 19

La señora **GARRIDO VALENZUELA**: Gracias, presidenta.

En nombre de mi grupo, hoy vengo a solicitar el apoyo para dos peticiones fundamentales sobre la N-555. Es una carretera estatal de mi provincia, Pontevedra, que une Redondela con el aeropuerto de Vigo-Peinador. Concretamente, en esta iniciativa instamos al Gobierno a realizar un estudio integral de seguridad vial de la N-555 entre Redondela y el aeropuerto de Vigo-Peinador, que analice especialmente la seguridad peatonal, los arcones, los accesos, las paradas de transporte escolar, la velocidad, la señalización, la iluminación, el mantenimiento de los márgenes y las inundaciones que afectan a viviendas y propiedades. En segundo lugar, también instamos a establecer, a partir de dicho estudio, las actuaciones prioritarias, su estimación presupuestaria y un calendario de ejecución concreto.

Permítanme dedicar el resto de mi intervención a explicar el origen de esta petición y las razones que la sustentan. Esta proposición no de ley nace del contacto directo con los vecinos de Redondela, residentes de las parroquias de Cedeira, Santo Estevo de Negros, Cabeiro y Vilar de Infesta, que nos trasladaron los problemas que arrastra la N-555. Recorrimos con ellos el trazado y comprobamos sobre el terreno las carencias que hoy presentamos en esta Cámara. Este encuentro se produjo de la mano de un excelente diputado por Pontevedra de la pasada legislatura —muchos de ustedes lo habrán conocido—, Javier Bas, nuestro actual portavoz en el Ayuntamiento de Redondela. Fue una visita conjunta muy productiva, que puso de manifiesto la magnitud del problema.

La N-555 no es una simple vía de acceso al aeropuerto de Vigo, es una importante carretera estatal de tráfico intenso, que miles de vecinos usan a diario para llegar a sus centros de trabajo, a los colegios, a los comercios y a los servicios públicos. Y esa realidad cotidiana convive desde hace años con carencias estructurales de seguridad vial que esta Cámara no debe pasar por alto. A lo largo de sus ocho kilómetros —nada más—, buena parte del trazado carece de arcones y de itinerarios peatonales. En el tramo entre la rotonda de acceso a Redondela y el cruce de Fortóns, identificado por los propios vecinos como uno de los puntos más conflictivos, apenas existe espacio para caminar, y peatones y vehículos pesados comparten una calzada estrecha. A ello se suma la maleza que invade los márgenes por falta de mantenimiento, reduciendo la visibilidad en curvas y accesos, y las velocidades excesivas que los residentes vienen denunciando de forma reiterada.

Además, hay una cuestión que nos preocupa de manera particular: la seguridad de los menores en sus desplazamientos hasta las paradas de transporte escolar, en puntos donde deben caminar o a veces esperar sin que haya arcén, sin protección frente al tráfico. Esta situación se agrava en los meses de invierno con menos horas de luz y peor visibilidad.

Tampoco podemos obviar los problemas recurrentes de inundaciones por deficiencias en la recogida de aguas pluviales que afectan a viviendas, fincas y accesos, ni tampoco la necesidad de intervenir en el entorno de la iglesia parroquial, el cementerio y el centro cultural de Santo Estevo de Negros, zona de tránsito peatonal constante.

Señorías, esta preocupación no es nueva y tampoco lo es la respuesta insuficiente que ha recibido desde hace años. La experiencia ha demostrado que las actuaciones aisladas no bastan y refuerza precisamente la necesidad del estudio integral que planteamos. En la legislatura pasada el Grupo Parlamentario Popular ya trasladó a esta Cámara una iniciativa similar centrada en Santo Estevo de Negros y en el conjunto del recorrido entre Redondela y el aeropuerto. Fue rechazada por el Grupo Socialista, pese a los accidentes registrados en los últimos años en esta carretera. Hoy insistimos porque el problema sigue ahí y con él el riesgo para quienes circulan por esa carretera cada día.

En definitiva, solicitamos que este estudio permita identificar los puntos de mayor riesgo y sentar las bases de una planificación técnica, presupuestaria y temporal serias. Se trata de una petición medible y responsable, que responde a un compromiso adquirido directamente con los vecinos, sin presuponer soluciones antes de tener un diagnóstico.

Con todo lo expuesto, espero que haya quedado suficientemente justificada la petición con la que he abierto mi intervención. Los problemas de seguridad peatonal, el riesgo de los menores en las paradas escolares y la insuficiencia de las actuaciones puntuales

acometidas hasta ahora no admiten más demora. Por ello, solicito el respaldo de esta comisión a los dos puntos con los que he comenzado mi intervención.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Garrido.

A continuació, intervindrà per defensar l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Socialista, sa senyoria el senyor Gómez.

Muchas gracias, señora Garrido.

A continuación, intervendrá para defender la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista su señoría el señor Gómez.

El señor **GÓMEZ PIÑA**: Gracias, presidenta.

Señorías, para quienes viven en Redondela y en las parroquias de Cedeira, Santo Estevo de Negros, Cabeiro y Vilar de Infesta, la N-555 no es una carretera más, es una vía que forma parte de su vida cotidiana, de sus desplazamientos y de la conexión entre sus núcleos de población. Y cuando hablamos de seguridad vial, hablamos sobre todo de personas, de quienes recorren esta carretera cada día y también de quienes han sufrido las consecuencias de un accidente.

Por eso, entendemos la preocupación de los vecinos. Es una preocupación legítima que debemos atender con seriedad, con rigor y con voluntad de actuar. Y nuestra posición parte precisamente de ahí, de escuchar esa preocupación, de analizar la carretera y de actuar allí donde sea necesario mejorar la seguridad.

Con ese objetivo, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda que propone realizar un análisis de la seguridad vial de la N-555 dentro de las inspecciones periódicas y específicas de la carretera en servicio, prestando especial atención al tramo inicial e identificando los puntos o tramos con mayor potencial de mejora. Los datos técnicos disponibles indican que actualmente la N-555 no tiene ningún tramo catalogado como tramo de concentración de accidentes, pero eso no significa que no puedan existir necesidades de mejora. Por eso, ponemos también el foco en el tramo inicial de la carretera, donde se han registrado dos accidentes mortales en los últimos siete años.

Nuestra enmienda no termina en el análisis. Planteamos que, a partir de sus resultados, se programen las actuaciones que técnicamente resulten necesarias, atendiendo a su incidencia efectiva sobre la seguridad vial y la calidad del servicio; mientras, se continúa trabajando en el firme, las marcas viales, las barreras, los desbroces, la señalización y los demás elementos funcionales de la carretera.

Hemos presentado esta enmienda con voluntad de acuerdo y hemos trabajado para intentar alcanzar un texto transaccional que permita ofrecer una respuesta compartida, porque a los vecinos lo que les importa es que se actúe con responsabilidad y que esta carretera sea cada vez más segura. Por eso, planteamos una secuencia clara. Primero, analizar con rigor; después, identificar dónde podemos mejorar y a partir de ahí, programar las actuaciones que técnicamente sean necesarias. Ese es el sentido de nuestra enmienda: atender una preocupación real y traducirla en actuaciones concretas para seguir mejorando la seguridad de quienes utilizan cada día la N-555.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Gómez.

I ara, per fixar posicions, en nom del Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, sa senyoria, la senyora Barbero.

Endavant.

Muchas gracias, señor Gómez.

Para fijar posiciones, en nombre del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, su señoría, la señora Barbero.

Adelante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 21

La señora **MARTÍNEZ BARBERO**: Muchas gracias, presidenta.

Tengo una pregunta previa. Ya sé que no tienen traducción al gallego, pero en alguna comisión, cuando lo hemos pedido a tiempo, nos han permitido hablarlo y luego, hacer un resumen final en castellano para el *Diario de Sesiones*, para las compañeras taquígrafas. Yo hablo despacito y, si no les importa... **(La señora Garrido Valenzuela: Yo te entiendo)**. Si tú me entiendes. La proponente me entiende porque es gallega. Por eso, si no les importa a sus señorías, y la presidenta está de acuerdo, puedo hacerlo en gallego...

La señora **PRESIDENTA**: La presidenta no té cap inconvenient.
Endavant.

*La presidenta no tiene ningún inconveniente.
Adelante.*

La señora **MARTÍNEZ BARBERO**: **(Comienza su intervención en gallego)**.

A continuación, si quiere, le hago el resumen a la compañera del *Diario de Sesiones*: Nosotras estamos de acuerdo en que es una carretera muy peligrosa, en la que han fallecido dos personas, además de un montón de heridos en los últimos años. Entendemos que es necesario actuar ya, pero el estudio está hecho desde el año 2010 y desde entonces no se ha intervenido. Hay actuaciones urgentes y entendemos que hay que acometerlas *ipso facto*. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Barbero.

I ara seria el torn del Grup Parlamentari VOX. Intervindria, sa senyoria, el senyor Mariscal.

Muchas gracias, señora Barbero.

A continuación, llega el turno del Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra su señoría, el señor Mariscal.

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

Vamos a votar a favor de esta iniciativa que nos presenta el Grupo Popular, porque en cualquier paso que sirva para mejorar la seguridad y el bienestar de los españoles, ahí estará VOX para hacerlo posible. Pero permítanme que salga de los ocho kilómetros de la N-555 que se citan en esta iniciativa, puesto que la portavoz del Grupo Popular ya ha explicado los argumentos con todo conocimiento de causa, porque, como nos ha explicado, ha visitado esta carretera.

El problema es que en España hay miles de kilómetros exactamente iguales a los que se citan en esta iniciativa: carreteras sin arcén, sin iluminación, con la señalización borrada, con el firme agrietado y con la maleza comiéndose el margen. Son carreteras que no salen en las noticias porque no están en la M-30 ni en las entradas de Barcelona, sino en zonas rurales de Toledo, Orense, Zamora, Soria, etcétera. Están en la España a la que primero le cerraron el tren; después, las cajas rurales; a continuación, el ambulatorio, y a la que ahora dejan también sin una carretera segura. No es una cuestión estética, sino una cuestión de vida o muerte. La inmensa mayoría de los muertos en nuestras carreteras no se produce en la autopista, se produce en las carreteras convencionales y en las carreteras comarcales. Ahí es donde se mata la gente y ahí es donde hay que invertir. Por eso, lo que hace falta es un plan nacional de conservación y seguridad vial con un inventario serio del estado real de toda la red con prioridades técnicas, con presupuesto y con un calendario de ejecución.

Hay una cosa que conviene recordar en esta comisión: la seguridad vial empieza por tener las carreteras en condiciones antes que una campaña de la DGT, antes que un cartel y antes que el radar. Si anteponeamos verdaderamente la seguridad vial en España, no debería existir una carretera mal asfaltada, mal señalizada o mal iluminada. Para eso precisamente se pagan impuestos: el impuesto de circulación, el impuesto de matriculación, los impuestos a los carburantes y los peajes. En último término, se recaudan cada año cientos de millones de euros en multas: 600 millones de euros en el último año.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 22

A veces da la sensación de que hay dinero para cualquier cosa y para los de fuera, pero no para mejorar la vida de los españoles, en este caso, mejorando las carreteras.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

I finalment, per posicionar-se sobre l'esmena, senyora Garrido.

Muchas gracias.

Por último, para posicionarse sobre la enmienda, señora Garrido.

La señora **GARRIDO VALENZUELA**: No la aceptamos y la presentamos en sus propios términos.

— SOBRE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD VIAL DE LOS ANIMALES DE COMPAÑÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO PLURINACIONAL SUMAR. (Número de expediente 161/003650).

La señora **PRESIDENTA**: Passem, doncs, a la proposició no de llei sobre mesures per garantir la seguretat viària dels animals de companyia. Autor: Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR. Per a la defensa de la iniciativa i de les autoesmenes, veritat, senyora diputada? Tindria la paraula sa senyoria la senyora Vergara.

Endavant, si us plau.

Pasamos, por tanto, a la Proposición no de ley sobre medidas para garantizar la seguridad vial de los animales de compañía. Autor: Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR. Para la defensa de la iniciativa y de las autoenmiendas, ¿verdad, señora diputada?, va a tener la palabra su señoría la señora Vergara.

Adelante, por favor.

La señora **VERGARA ROMÁN**: Hoy defendemos una iniciativa que nace de una realidad cada vez más presente en nuestra sociedad y, sin embargo, prácticamente invisible desde el punto de vista de las políticas públicas de seguridad vial. Millones de personas convivimos con animales de compañía en nuestro país. Millones de personas realizamos desplazamientos cotidianos o nos vamos de viaje acompañadas de perros, gatos y otros animales, que forman ya parte de nuestras familias. Sin embargo, cuando hablamos de seguridad vial, los animales siguen apareciendo casi exclusivamente en las estadísticas y en la normativa como elementos que irrumpen en la calzada o que provocan accidentes al encontrarse en la vía. Eso es importante, pero hay otra realidad que necesitamos reconocer: la de los animales que viajan dentro de los vehículos, la de los animales que resultan heridos o fallecidos en un accidente, la de los animales que pueden convertirse en un factor de riesgo para sí mismos, para los ocupantes del vehículo o para terceros, como ya escuchamos en la presentación que hizo SEVIMA en esta misma comisión.

Lo cierto es que necesitamos más información para seguir dimensionando adecuadamente esa realidad. Si aceptamos que los animales de compañía viajan a nuestro lado, debemos incorporar esa realidad a nuestras políticas de prevención, seguridad vial y protección animal. No estamos hablando únicamente de bienestar animal, que también: estamos hablando de seguridad vial, de proteger a las personas ocupantes de los vehículos, de reducir daños materiales, de dar seguridad jurídica a las familias y a las compañías aseguradoras en un largo camino. Estamos hablando, en definitiva, de generar conocimiento para adoptar decisiones basadas en evidencias. ¿Hacemos test de impacto para los sistemas de retención infantil? Sí, los hemos hecho. ¿Disponemos de protocolos de actuación cuando hay menores implicados en un siniestro? Sí. ¿Contamos con sistemas de homologación y estándares técnicos para proteger a las personas ocupantes? También. Sin embargo, cuando hablamos de animales de compañía y de su convivencia con nosotras cuando viajamos, todavía no existen, y resolver este vacío técnico nos va a proteger a todas. Existen numerosos productos ya en el mercado, pero no una referencia técnica consensuada que permita

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 23

conocer objetivamente cómo se comportan ante un accidente, qué características deben tener o cuál es su nivel de seguridad.

Por eso proponemos estudiar esta realidad de forma rigurosa, amplia y marcando un horizonte a largo plazo, pero que puede comenzar hoy con los protocolos de actuación para los servicios que intervienen en accidentes que se podrían aprovechar en situaciones de emergencia, para fomentar el desarrollo de herramientas técnicas y para el impulso de una futura norma técnica que permita evaluar esos sistemas de transporte.

Esta iniciativa no pretende generar cargas innecesarias, crear problemas donde no los hay, anticiparse o priorizarlos. Tenemos capacidad para analizar, mejorar la prevención y proteger a quienes ejercemos el derecho a la movilidad, es decir, a todas y a cada una de nosotras cada día. Necesitamos estudiar cuántos animales resultan lesionados en accidentes de tráfico y qué sistemas de seguridad se utilizan.

En definitiva, esta es una propuesta construida desde el diálogo y el consenso. Por ello, quiero agradecer expresamente la disposición y la colaboración mostrada por la Dirección General de Derechos de los Animales, que desde el primer momento entendió que nos encontrábamos ante una cuestión en la que el bienestar animal y la seguridad vial deben caminar de la mano. También quiero trasladar un agradecimiento muy especial a Miquel Garrido y a SEVIMA, porque su experiencia y conocimiento de las consecuencias humanas, sociales y económicas de la siniestralidad vial han sido fundamentales tanto para identificar este vacío como para abordarlo. Su contribución ha ayudado también a abrir una reflexión necesaria sobre esa realidad que afecta a miles de familias y que merece ser analizada. Quiero reconocer igualmente el compromiso histórico con la protección animal desarrollado en esta Cámara a través de la Asociación Parlamentaria en Defensa de los Derechos de los Animales, APDDA, desde donde se han impulsado numerosas iniciativas, y que también apoya esta. Asimismo, quiero agradecer el trabajo al personal veterinario del Instituto Universitario de Investigación en Ingeniería de Aragón, dependiente de la Universidad de Zaragoza, el I3A, y del equipo de UNE, porque ya se ha creado el grupo técnico para el desarrollo de esa norma; y la aprobación hoy aquí les dará un empujón que sin duda es necesario.

Por todo ello solicitamos el apoyo de todos los grupos a esta proposición.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyora Vergara.

I ara, a continuació, per a la defensa de l'esmena presentada, pel Grup Parlamentari Popular, té la paraula sa senyoria, el senyor Ramajo.

Muchas gracias, señora Vergara.

A continuación, para la defensa de la enmienda presentada, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su señoría, el señor Ramajo.

El señor **RAMAJO PRADA**: Gracias, presidenta.

Lo que no ha dicho la señoría de SUMAR es que esta iniciativa estaba muy mal formulada en un inicio, cosa que invito a revisar al resto de grupos políticos.

Para el Partido Popular es importante la protección de los animales de compañía en seguridad vial, porque mejorar la protección en los vehículos supone también mejorar la de los conductores, la de los pasajeros y la de los demás usuarios de la vía. Pero hablar de seguridad vial también exige hablar de las responsabilidades del Gobierno, del que ustedes forman parte como extrema izquierda. Con su Gobierno ha empeorado la seguridad vial, con más fallecidos en las carreteras cada año. Es el Gobierno que más impuestos recauda en la historia y también en recaudación de multas. Con ustedes, las carreteras nacionales están en un estado lamentable y peligroso, porque no destinan el dinero suficiente a su conservación y señalización ni a ejecutar tramos pendientes necesarios. Su texto solo habla de animales de compañía. Lo anterior, señorías, son obligaciones del Gobierno en materia de seguridad vial y no aparece ni una sola vez en su PNL.

Pero vayamos ya a la proposición no de ley. Ustedes registraron un texto pidiendo reconocer a los animales de compañía como usuarios vulnerables. Sin embargo, apenas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 24

unas horas antes de este debate, ustedes mismos han presentado cuatro enmiendas a su propio texto, y en el punto más importante —el primero— retiran esa expresión. Les aclaro: el Real Decreto 518/2026, aprobado por su Gobierno y que entrará en vigor el 1 de octubre, incorpora a la ley de tráfico una definición de los usuarios vulnerables de la vía que no incluye a los animales de compañía transportados en vehículos. Quizá fue una equivocación y por eso han tenido que autoenmendar su punto número uno, al que nosotros ya habíamos presentado una enmienda para reforzar la protección de los animales y los ocupantes de los vehículos.

Por su cambio de posición inicial, sus otras autoenmiendas —las otras tres— lo rebajan todo para dulcificarlo: la recogida de datos específicos pasa a ser un estudio; el protocolo nacional de actuación se convierte en recomendaciones o buenas prácticas; y la adaptación del marco normativo queda en un análisis de medidas. Son cambios sustanciales que ahora dejan un texto totalmente incoherente entre su exposición de motivos y el *petitum*, porque, tal y como lo planteaban inicialmente, contradecía a la ley. Ahora muchos de sus puntos se contradicen unos con otros; o sea, una pequeña chapuza mal resuelta si buscaban un texto correcto, que ahora mismo no lo es.

Compartimos el objetivo de mejorar la seguridad de las mascotas durante los desplazamientos, pero su iniciativa sobre seguridad vial debe llegar a esta comisión con una propuesta seria y bien trabajada, pero claramente, no ha sido este el caso, señorías de SUMAR. Cumplan primero con las obligaciones que ya existen en seguridad vial: hagan mantenimiento en las carreteras, eliminen los puntos peligrosos para evitar más muertes de conductores, de pasajeros y también de animales de compañía por sus erróneas políticas. Si no saben —algo ya acreditado—, dejen paso al Partido Popular, que si trabajará con firmeza por la seguridad vial de todos los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Ramajo.

Ara, per fixar posicions, té la paraula en nom del Grup Parlamentari VOX, el senyor García.

Muchas gracias, señor Ramajo.

Ahora, en turno de fijación de posiciones, tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario VOX el señor García.

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

Los que ya recordamos la historia, más que estudiarla, nos acordaremos de aquel mítico anuncio de los donuts, donde a un niño se le olvidaba el donut cuando iba al colegio, y le recordaban que no tenía que hacerlo, pero al final terminaba olvidándose de la mochila y llevando solamente el donut. El problema es que a SUMAR se le ha olvidado la mochila, los donuts y hasta que gobierna. Ahora se les ha olvidado decirnos que ustedes forman parte del Gobierno y se sientan en el Consejo de Ministros. ¿O es que les ha pasado como con Plus Ultra, que le ponen delante lo que firman y no tienen ni idea de lo que han firmado? Porque el 23 de junio el Consejo de Ministros aprobó una reforma específica dedicada a la protección de los usuarios vulnerables de la vía: el Real Decreto 518/2026, que fue publicado tres días después y define por primera vez normativas en estas categorías. ¿Y cuándo presenta SUMAR esta proposición? El 24 de julio, apenas un mes después, y encima mal, autoenmendándose todo el día. Chapuza histórica de SUMAR. Es elemental hacer esta pregunta a SUMAR. Si consideraron imprescindible modificar el tratamiento de los animales de compañía en materia de seguridad vial, ¿dónde estaba esa petición cuando se aprobó el reglamento y estaban ustedes en el Consejo de Ministros? ¿Dónde estaba? Esa es la gran pregunta, porque con SUMAR siempre tenemos esto. Es que encima la norma ni siquiera ha entrado en vigor, lo hará el próximo octubre. No estamos hablando de un socio parlamentario, no; estamos hablando de un socio que se sienta en el Consejo de Ministros, que ha dado luz verde a esa modificación y que ha participado en la redacción y en la modificación. Por tanto, chapuza histórica cuando hicieron el real decreto y chapuza histórica la que han hecho ustedes hoy con tantas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 25

autoenmiendas, para intentar simplemente proteger algo que deberían estar protegiendo ya desde hace mucho tiempo, porque ustedes llevan gobernando mucho tiempo.

El segundo problema es que, intentando hacer el giro completo, la iniciativa hablaba de 34 500 siniestros anuales con animales, y construye todo el relato sobre esa cifra. Pero es que si acudimos a las fuentes —a sus fuentes, a la Dirección General de Tráfico—, el 98 % de esos siniestros son atropellos a animales y el 86 % corresponde a fauna silvestre, es decir, estamos hablando fundamentalmente de animales que irrumpen en la carretera, no de perros o gatos que viajan dentro del coche. Quizás habría que investigar e invertir en medidas para evitar que sucedan las muertes de tantos animales en nuestras carreteras y el peligro tan grande que conlleva para los conductores y pasajeros un accidente con un animal de gran tamaño, como puede ser un jabalí o un corzo, que son los que ocupan mayormente las estadísticas.

SUMAR, además, nos propone impulsar la normativa UNE española sobre los sistemas de transporte de estos animales, y yo les digo: ustedes, que son mucho de normas, quizás sería más interesante hacerlo a nivel europeo para consensuar que todos los países pudiesen tener los mismos criterios técnicos de ensayo, resistencia, instalación y etiquetado.

Yo se lo resumo fácil: chapuza histórica de SUMAR. Se olvidaron de los animales domésticos y han intentado hacer una cosa porque no sé si les han pegado un tirón de orejas o no saben cómo enmendar la chapuza. Hay que proteger a los animales, y hay hacerlo seriamente, pero ustedes no saben ni siquiera redactar una proposición, gobernar y estar en un Consejo de Ministros.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Garcia.

Ara, pel Grup Parlamentari Socialista, tot hi demanant en general a tothom que mantinguin una mica el silenci, perquè ja estem sentint diversos grups parlant alhora té la paraula sa senyoria, el senyor Morales.

Muchas gracias, señor García.

Ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista (rumores),—les pido en general que mantengan, por favor, el silencio, porque ya estamos oyendo a varios grupos hablando a la vez—, le doy la palabra al señor Morales.

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

Desde el Grupo Parlamentario Socialista manifestamos nuestra sensibilidad y compromiso firme con el bienestar animal y con la permanente actualización de las políticas de seguridad vial. Sin embargo, para abordar una materia tan sensible no basta con buena voluntad; debemos actuar con absoluto rigor técnico, respetando el marco de competencias vigente e integrando de forma realista las capacidades de nuestros servicios públicos.

La redacción inicial de esta iniciativa planteaba reformas legales y modificaciones en la operativa de recogida de datos *in situ* tras un siniestro. España ya cuenta con uno de los sistemas de información de siniestros viales más avanzados de Europa, que está fundamentado en el modelo estadístico de más de doscientas cincuenta variables cruzadas. Alterar ese trabajo de campo sin evidencias ni indicios estadísticos suficientes podría recargar innecesariamente las funciones de nuestras fuerzas y cuerpos de seguridad, cuya prioridad absoluta en un accidente es socorrer a las víctimas y garantizar la seguridad de la vía. Del mismo modo, cualquier desarrollo técnico relativo a sistemas de retención debe canalizarse a través de las autoridades y órganos de normalización industrial competentes.

Por todo ello, valoramos muy positivamente que el grupo proponente haya encauzado la propuesta a través de las autoenmiendas. Con estas se transforman las exigencias regulatorias directas en un marco razonable de trabajo basado en el análisis sereno del riesgo, el estudio de evidencias científicas y la elaboración colaborativa de guías de buenas prácticas y recomendaciones de actuaciones ante emergencias de la mano de todos los agentes implicados, como los colectivos veterinarios y los servicios de rescate.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 26

Al adoptar esta postura constructiva, ponderada y rigurosa con la realidad técnica de nuestra seguridad vial, el Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de esta proposición no de ley.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Senyora Vergara, per posicionar-se sobre l'esmena presentada pel Grup Popular, l'accepten?

Muchas gracias.

Señora Vergara, para posicionarse sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular, ¿la aceptan?

La señora **VERGARA ROMÁN**: No la aceptamos.

La señora **PRESIDENTA**: Se votará en sus términos.

— RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE BASES MÍNIMAS COMUNES PARA LA INTERVENCIÓN DE LAS FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD CON FUNCIONES DE TRÁFICO EN SINIESTROS VIALES Y LA INSTRUCCIÓN DE ATESTADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/003526).

La señora **PRESIDENTA**: Encarem ja el darrer punt de l'ordre del dia. La proposició no de llei relativa a l'establiment de bases mínimes comunes per la intervenció de les forces i cossos de seguretat amb funcions de trànsit en sinistres vials i la instrucció d'atestats. L'autor és el Grup Parlamentari Socialista, i defensarà aquesta iniciativa sa senyoria, el senyor Jerez.

Y vamos ya con el último punto del orden del día. La Proposición no de ley relativa al establecimiento de bases mínimas comunes para la intervención de las fuerzas y cuerpos de seguridad con funciones de tráfico en siniestros viales y la instrucción de atestados. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y defenderá esta iniciativa su señoría, el señor Jerez.

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, como policía en excedencia de la Guardia Urbana de Badalona y como miembro que he sido muchos años del Gabinete de Atestados, me complace presentar esta propuesta de mi grupo parlamentario.

España cuenta con excelentes profesionales formados y especializados en investigación de siniestros viales en la Guardia Civil, en los Mossos d'Esquadra, en la Ertzaintza, en la Policía Foral y en nuestras Policías locales; cuenta también con excelentes formadores. Además, tenemos un amplio marco normativo que determina sus competencias y establece obligaciones relacionadas con los siniestros de tráfico. Por tanto, no estamos hablando de un vacío legal ni cuestionando el trabajo que los cuerpos policiales hacen cada día. Lo que estamos señalando es que no existe una regulación común que establezca unos mínimos homogéneos sobre cómo intervenir e investigar un siniestro vial y sobre qué información esencial debe incorporarse al correspondiente atestado. Buena parte de esta metodología se desarrolla actualmente mediante protocolos internos, instrucciones de servicio, manuales técnicos y criterios organizativos de los diferentes cuerpos policiales. Creemos que merece la pena preguntarnos si determinadas actuaciones esenciales deberían formar parte de un mínimo común.

Pondré un ejemplo muy sencillo. La normativa de tráfico obliga a determinados usuarios implicados en un siniestro vial a someterse a las pruebas de alcohol y drogas cuando sean requeridos; sin embargo, no existe una obligación general de los agentes de realizar sistemáticamente esas pruebas a todos los conductores implicados en un siniestro. Una cosa es estar obligado a someterse a una prueba, y otra distinta, que exista la

obligación de practicarla. Esa diferencia puede ser importante para conocer las causas de un siniestro para las víctimas y también para un eventual procedimiento judicial.

Lo mismo sucede con los atestados. La Ley de Enjuiciamiento Criminal establece las reglas generales de actuación de la Policía judicial y determina que el atestado debe recoger con la mayor exactitud posible los hechos averiguados, las diligencias practicadas y aquellos indicios que puedan tener relevancia probatoria. Pero investigar un siniestro vial es una actividad técnicamente mucho más compleja que cumplimentar las exigencias básicas y generales de un atestado policial. Estamos hablando de preservar la escena, recoger y conservar indicios, documentar fotográfica y planimétricamente el lugar, comprobar vehículos e infraestructuras, realizar pruebas de alcohol y drogas, coordinarse con los servicios sanitarios y judiciales, atender e informar a las víctimas y obtener datos fiables que posteriormente permitan mejorar nuestras políticas de seguridad vial.

La Unión Europea lleva años trabajando precisamente en la armonización de la información sobre siniestros mediante instrumentos como el CARE (*Community database on Accidents on the Roads in Europe*) o el CADAS (*Common Accident Data Set*). Nuestra propuesta plantea estudiar si también necesitamos unos mínimos comunes en el origen de esos datos tanto en la intervención policial como en la investigación del propio siniestro, porque los datos de calidad empiezan en el lugar del siniestro.

Nuestra propuesta es prudente. No proponemos desde esta comisión cómo tiene que trabajar un agente ni pretendemos imponer un protocolo único a la Guardia Civil, a las policías autonómicas o a las policías locales, y desde luego no pretendemos invadir las competencias de ninguna Administración. Queremos solo garantizar que determinadas comprobaciones esenciales se hagan siempre.

Por eso pedimos al Gobierno que, conjuntamente con las comunidades autónomas, la Federación Española de Municipios y Provincias y los propios cuerpos policiales, estudie la conveniencia de establecer esas bases mínimas comunes: unos mínimos sobre preservación de la escena, pruebas de alcohol y drogas, recogida de evidencias, documentación técnica, coordinación sanitaria y judicial, atención a las víctimas y calidad de los datos; también formación, intercambio de buenas prácticas y conocimiento de las mejores experiencias internacionales. Homogeneizar unos mínimos no significa recentralizar, significa garantizar calidad, seguridad jurídica e igualdad, porque detrás de cada atestado no hay solamente estadísticas, hay víctimas, hay familias, puede haber responsabilidades administrativas o penales y hay información que necesitamos para evitar que ese mismo siniestro vuelva a producirse. Una buena política de seguridad vial empieza por saber exactamente qué ha ocurrido y por qué.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies, senyor Jerez.

I ara correspondria el temps per a defensar diverses esmenes presentades.

En primer lloc pel Grup Parlamentari Republicà, intervindrà la senyora la senyora Granollers.

Endavant.

Muchas gracias, señor Jerez.

Y ahora correspondería el turno en defensa de varias enmiendas que se han presentado. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Republicano, intervendrá la señora Granollers.

Adelante.

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

Nosaltres podem estar d'acord amb aquesta proposició no de llei que ha presentat el PSOE. Creiem que en situacions d'emergència i si és absolutament necessari, cal actuar i cal actuar coordinat.

Gracias, presidenta.

Nosotros podemos estar de acuerdo con esta proposición no de ley que ha presentado el PSOE. Creemos que en situaciones de emergencia, y si es absolutamente necesario, hay que actuar de manera coordinada... (Rumores).

La señora **PRESIDENTA**: Disculpi, senyora diputada.

Senyora Vedrina, senyor García, si us plau, mantinguin o parlin flux. Si us plau, una miqueta d'ordre.

Perfecte. Moltes gràcies. Endavant, senyora Granollers.

Diputada, disculpe.

Señora Verano, señor García, hablen bajo o mantengan el silencio, por favor. Un poco de orden, gracias.

Adelante, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: No passa res. Jo dic que entenem que s'ha d'anar coordinat, i més quan hi ha mesures excepcionals. Per tant, hem presentat una esmena que nosaltres creiem que també és un tema excepcional i volem acabar amb aquesta manera lògica d'actuar que té la DGT.

I és aquest col·lapse il·lògic i tan greu que tenim a les autoescoles. A les autoescoles, a les prefectures de Trànsit per fer l'examen de conduir. Per tant, quan hi ha 88 000 persones esperant ser a Catalunya, crec que fer, doncs una ajuda per part dels Mossos que vostès saben que els hi han oferit. Doncs crec que estaria molt bé acceptar i crec que no és una ximpleria el que estic dient. Més aviat és una ximpleria que el que el director general de Trànsit continuï amb la seva negativa de no voler agafar aquest cop de mà que li ofereix el Servei Català de Trànsit per acabar amb aquest coll d'ampolla que té a les prefectures de Trànsit.

I els diré perquè el PSC o el Partit Popular ho entengui, ja que jo crec que ho entenen, però hi ha dues poblacions que més o menys tenen els mateixos habitants del que s'estan esperant vostès. Imagini's tota la gent de Sant Boi esperant-se per fer un examen o tota la gent de Pontevedra esperant ser per fer un examen que els hi semblaria una ximpleria. Doncs així és com estem a Catalunya avui en dia.

Gràcies.

No pasa nada. Solo decía que entendemos que hay que ir coordinados, especialmente cuando hay medidas excepcionales. Por tanto, hemos presentado una enmienda porque creemos que es un tema excepcional.

Queremos terminar o dar fin a esta manera ilógica que tiene la DGT de actuar, que es este colapso ilógico y tan grave que tenemos en las autoescuelas, en las jefaturas de tráfico, para hacer el examen de conducir. Por lo tanto, cuando hay 88 000 personas esperando en Cataluña creemos que necesitamos una ayuda por parte de los Mossos, una ayuda que han ofrecido. Creemos que estaría muy bien aceptar esa ayuda. Creemos que no es una tontería lo que estoy diciendo, sino que la tontería es lo que el director de la DGT sigue haciendo, que es negándose a aceptar esta ayuda que ofrecen para poner fin a este cuello de botella que existe en las jefaturas de tráfico.

Lo diré en términos para que el PSOE y el PP lo entiendan. Hay dos poblaciones que más o menos tienen los mismos habitantes; imagínense si todas las personas de Sant Boi estuvieran esperando, o toda la población de Pontevedra, para poder hacer el examen. Es una tontería, ¿verdad? Pues esa es la situación que tenemos en Cataluña actualmente.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies. Ara correspondria el torn al Grup Parlamentari Plurinacional SUMAR, però sembla que renuncia a la defensa de la seva esmena, per tant, entenem que la retira. Perfecte, moltes gràcies.

Doncs ara seria el torn del Grup Popular i tindria la paraula sa senyoria, senyor Cortés.

Ahora corresponde el turno al Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, pero parece que renuncia a la defensa de su enmienda. Por lo tanto, entendemos que la retira. (Asentimiento). De acuerdo, muchas gracias.

Entonces pasamos al turno del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Cortés.

El señor **CORTÉS CARBALLO**: Muchas gracias.

Además de coordinación, recordemos que en esta iniciativa hablamos de las 1785 familias que perdieron a un ser querido en el año 2024 en nuestras carreteras, de las 9561 personas que resultaron heridas graves y de los miles de agentes que, a cualquier hora y en cualquier carretera, son los primeros en llegar y arriesgan su vida para proteger la nuestra. Señorías, hay que reconocer que esta iniciativa es manifiestamente mejorable para que sea realmente útil y efectiva. Las enmiendas que les proponemos intentan que esto no sea una mera declaración que acabe en un cajón y, por tanto, le proponemos tres mejoras fundamentales.

La primera: necesitamos un mandato concreto y no solo una declaración de intenciones. La proposición no de ley se limita a impulsar, valorar, estudiar, promover, analizar...; términos indeterminados que no fijan ningún plazo, no concretan. En definitiva, cumple formalmente con encargar un informe, pero sin ninguna obligación de aplicarlo. Nuestras enmiendas convierten las buenas intenciones en un mandato político verificable. Se incorpora elaborar en un plazo de doce meses una propuesta de bases mínimas comunes y con criterios de coordinación, con la participación de todos los actores relevantes, porque la seguridad vial no se mejora con estudios que acaban en un cajón, sino con normas que se apliquen.

La segunda mejora sería la intervención en siniestros viales. No solo es una cuestión de tráfico, sino también una cuestión de policía judicial, de sanidad y de protección de las víctimas. En su iniciativa se menciona la coordinación de los servicios sanitarios y judiciales, pero se deja fuera a la Fiscalía de Sala Coordinadora de Seguridad Vial, a los institutos de medicina legal y ciencias forenses, y a los servicios sanitarios: por tanto, pedimos que se incorporen. También pedimos que se aseguren unas bases comunes que incluyan estándares relativos a la preservación de la escena, la protección de los agentes, la recogida y custodia de las evidencias, la documentación técnica y la coordinación sanitaria y judicial, la atención a las víctimas y la interoperabilidad de los datos. Porque un atestado no solo es un documento administrativo; es una pieza de convicción en un procedimiento penal, la base de una indemnización, la información que permite diseñar políticas públicas.

Y la tercera mejora es que no podemos crear más obligaciones sin prever los medios necesarios para cumplirlas. Un ejemplo: la Agrupación de Tráfico funciona con 1450 agentes menos de los previstos; en la última convocatoria, de 150 plazas ofertadas solo se cubrió el 6 %. El pretender homogeneizar estándares de investigación cuando la especialidad que incluye los atestados no logra cubrir ni siquiera una de cada diez plazas de formación es, permítanme, construir la casa por el tejado. Nuestra enmienda obliga a prever los efectivos, la formación especializada y los medios técnicos para poder aplicar correctamente los estándares. Porque unos estándares homogéneos sin agentes suficientes ni medios homogéneos solo producirán más carga burocrática sobre una especialidad que ya trabaja al límite, y porque la seguridad de un agente en la escena del siniestro debe ser el principal estándar de cualquier base.

Por último, quiero recordarles que ya llevamos más de setenta prórrogas de nuestra ley para considerar a la Guardia Civil y la Policía Nacional como profesión de riesgo. Son ya 320 guardias civiles muertos en nuestras carreteras de la unidad de tráfico. Dejen de secuestrar la democracia en el Congreso de los Diputados y permítannos aprobar esta ley. Es simplemente una cuestión de justicia.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Ara, per fixació de posicions, té la paraula sa senyoria de VOX, el senyor Alcaraz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 30

Muchas gracias.

Ahora, en turno de fijación de posiciones, tiene la palabra su señoría de VOX, el señor Alcaraz.

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

Hoy nos presenta el Partido Socialista una iniciativa que busca homogeneizar y unificar los protocolos de intervención y la elaboración de atestados en los siniestros viales a nivel nacional. Resulta verdaderamente sarcástico que un Gobierno que ha convertido el despiece del Estado en su modo de vida, que fomenta la insolidaridad, la fragmentación y la supuesta autonomía e independencia de las instituciones y sus regiones, según le convenga en función de los apoyos parlamentarios, venga hoy aquí a hablar de las bases mínimas comunes y estándares homogéneos. Cuando se trata de defender la igualdad de todos los españoles ante la ley, la unidad de mercado o la lengua común, este Gobierno defiende la dispersión y la ruptura. Pero cuando se trata de meter la mano en las competencias operativas y generar más burocracia, pretenden dar lecciones de coordinación centralizada.

Si ustedes, señores socialistas del Gobierno, tuvieran un verdadero compromiso con la seguridad vial y con las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado no empezarían imponiendo nuevos marcos regulatorios ni retocando protocolos que los agentes de seguridad vial de la Guardia Civil ya ejecutan con una profesionalidad impecable. Empezarían por dignificar el trabajo de quienes arriesgan cada día su vida en las carreteras. ¿Cómo tienen la osadía de hablar de homologar actuaciones cuando se niegan sistemáticamente a abordar la brecha y las sangrantes diferencias salariales entre la Guardia Civil, la Policía Nacional y las diferentes policías autonómicas? Hay agentes haciendo exactamente el mismo trabajo en carretera, asumiendo los mismos riesgos, pero cobrando sustancialmente menos según la región en la que presten su servicio.

Dignifiquen de una vez las condiciones laborales, reconozcan como profesión de riesgo el trabajo de los agentes de tráfico, garanticen la equiparación salarial real y doten a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado de los medios materiales y humanos que necesitan nuestras carreteras. Dejen, señorías del PSOE, de utilizar el BOE y las comisiones para maniobras de distracción. Este Gobierno corrupto y traidor no merece ser apoyado ni siquiera en una PNL.

Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Senyor Jerez, hauria de dir-nos, si accepta les esmenes, tant la del Grup Republicà com la del Grup Popular.

Muchas gracias.

Señor Jerez, debería decirnos, por favor, si acepta las enmiendas, tanto la del Grupo Republicano como la del Grupo Popular.

El señor **JEREZ ANTEQUERA**: Entendemos la petición del Grupo Republicano, pero no es el objeto de esta PNL.

En cuanto a la del Grupo Popular, hay una parte que cuando se estudie me imagino que incorporará a otros profesionales como Fiscalía, etcétera, pero la mayor parte de las peticiones que hacen entendemos que tampoco van directamente al objeto de esta PNL, aunque hay temas interesantes que abordar.

La señora **PRESIDENTA**: Moltes gràcies.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 31

PROPOSICIONES NO DE LEY. (VOTACIÓN).

La señora **PRESIDENTA**: Passarem a la votació, però tothom ha d'estar al seu lloc, si us plau.

Pasaremos a la votación, pero todo el mundo debe estar en su lugar, por favor.

Mientras se colocan en sus sitios asignados, por favor, tengan en cuenta que vamos a votar por el orden de la convocatoria del orden del día, no como se ha ido defendiendo aquí cada una de las iniciativas. **(Pausa).**

En primer lloc, proposició no de llei relativa a la retirada de dispositius de control de trànsit per raons de seguretat viària i ciberseguretat, del Grup Parlamentari VOX.

Es vota en els seus termes.

Comença la votació.

En primer lugar, Proposición no de ley relativa a la retirada de dispositivos de control de tráfico por razones de seguridad vial y ciberseguridad, del Grupo Parlamentario VOX.

Se vota en sus términos.

Comienza la votación. (Pausa).

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda rebutjada.

Segona proposició no de llei, relativa a la transparència en la utilització i reinversió dels ingressos derivats de sancions de trànsit. Autor, Grup Parlamentari Popular.

Comença la votació.

Queda rechazada.

Segunda proposición no de ley, relativa a la transparencia en la utilización y reinversión de los ingresos derivados de sanciones de tráfico, Autor, Grupo Parlamentario Popular.

Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 17; en contra, 16; abstenciones, 2.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprovada.

Passem al tercer punt de l'ordre del dia. Votació de la tercera proposició no de llei, relativa a l'establiment de bases mínimes comunes per a la intervenció de les forces i cossos de seguretat amb funcions de trànsit en sinistres vials i la instrucció d'atestats.

Comença la votació.

Queda aprobada.

Pasamos al tercer punto del orden del día. Votación de la tercera proposición no de ley, relativa al establecimiento de bases mínimas comunes para la intervención de las fuerzas y cuerpos de Seguridad con funciones de tráfico en siniestros viales y la instrucción de atestados.

Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, 1.

La señora **PRESIDENTA**: Queda rebutjada.

Passem a la quarta votació. Proposició no de llei sobre mesures per garantir la seguretat viària dels animals de companyia, entenent que queda inclosa l'autoesmena que ha fet el mateix grup.

Comença la votació.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 624

23 de septiembre de 2026

Pág. 32

Queda rechazada.

Pasamos a la cuarta votación. Proposición no de ley sobre medidas para garantizar la seguridad vial de los animales de compañía, entendiéndose que queda incluida la autoenmienda que ha hecho el propio grupo.

Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 17; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Passem a la número 5. Proposició no de llei relativa a fer un estudi integral de seguretat viària a la carretera N-555 entre Redondela i l'aeroport de Vigo.

No s'ha acceptat l'esmena, per tant, es vota en els termes propis.

Comença la votació.

Queda aprobada.

Pasamos a la número 5. Proposición no de ley relativa a realizar un estudio integral de seguridad vial en la carretera N-555 entre Redondela y el aeropuerto de Vigo.

No se ha aceptado la enmienda, por lo tanto, se vota en sus propios términos.

Comienza la votación. (Pausa).

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

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

I, finalment, passem a la darrera. Proposició no de llei sobre la retirada de la denominació «Lleida» de la senyalització viària i per respecte a la toponímia oficial de Lleida.

En els seus termes, perquè no s'ha acceptat l'esmena.

Comença la votació.

Queda aprobada.

Y, finalmente, pasamos a la última. Proposición no de ley sobre la retirada de la denominación «Lérida» de la señalización viaria y por respeto a la toponimia oficial de Lleida.

En sus propios términos, porque no se ha aceptado la enmienda.

Comienza la votación. (Pausa).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 35; a favor, 17; en contra, 3; abstenciones, 15.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

Hem acabat. Moltes gràcies. Bona tarda.

S'aixeca la sessió.

Queda aprobada.

Hemos terminado. Muchas gracias. Buenas tardes.

Se levanta la sesión.

Eran las cuatro y cincuenta y un 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-624