



Diario de Sesiones

DE LA PARLAMENTO DE LA RIOJA

Preside la Excm. Sra. D.^a Marta Fernández Cornago
Sesión Plenaria n.º 24, celebrada el día 20 de junio de 2024

ORDEN DEL DÍA

PROYECTOS DE LEY

11L/PL-0005. Proyecto de ley por la que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030.

Debate del proyecto de ley.

2373

SUMARIO

Se inicia la sesión a las nueve horas y seis minutos.	2373
PROYECTOS DE LEY	
11L/PL-0005. Proyecto de Ley por la que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030.	2373
Presentación del proyecto de ley por el consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación, señor Osés Ramírez.	2373
Presentación del Dictamen por el presidente de la Comisión de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación, señor Álvarez Martínez.	2376
Turno de portavoces:	
Por el Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida interviene la señora Moreno Martínez.	2376
Por el Grupo Parlamentario Vox interviene el señor Alacid López.	2378
Por el Grupo Parlamentario Socialista interviene el señor García García.	2381
Por el Grupo Parlamentario Popular interviene el señor Cuevas Villoslada.	2383
Intervención del señor Osés Ramírez, consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación, agradeciendo la colaboración de los grupos.	2386
Intervención de la señora Andreu Rodríguez despidiéndose de la Cámara en su última sesión plenaria.	2387
La presidenta informa de que se han presentado enmiendas transaccionales.	2387
Votaciones: tras las sucesivas votaciones, la ley queda aprobada.	2387
Se levanta la sesión a las diez horas y veintitrés minutos.	2392

SESIÓN PLENARIA N.º 24
CELEBRADA EL DÍA 20 DE JUNIO DE 2024

(Se inicia la sesión a las nueve horas y seis minutos).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Buenos días, señorías.

11L/PL-0005. Proyecto de Ley por la que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030.

Se abre la sesión con el único punto del orden del día: Proyecto de Ley por el que se aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030, del Gobierno de La Rioja.

Para el debate del proyecto de ley se informa de que la ordenación del debate y votación del proyecto de ley ha sido acordada en la sesión de la Mesa y la Junta de Portavoces celebrada el día 14 de junio de 2024, siendo su desarrollo el siguiente: en primer lugar, presentación de la iniciativa por parte de un miembro del Gobierno, en su caso, por tiempo máximo de diez minutos; presentación del Dictamen por el presidente de la Comisión de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación, don Sergio Álvarez Martínez; e intervención de los grupos parlamentarios y los diputados que lo soliciten para explicar su postura sobre los principios del texto recogido en el dictamen o las razones de haber mantenido enmiendas, por tiempo máximo de diez minutos.

Por tanto y en primer lugar, tiene la palabra el consejero señor Osés para presentación de la iniciativa.

EL SEÑOR OSÉS RAMÍREZ (consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación): Muchas gracias, presidenta. Señorías, muy buenos días.

Hoy es un día importante para La Rioja, y lo es porque hoy en esta Cámara y previsiblemente se va a debatir y se va a aprobar el Plan de Carreteras 2024-2032, la planificación, por lo tanto, en materia de carreteras del departamento que tengo el honor de dirigir.

Este proyecto de ley llega tras el intento fallido del anterior Gobierno de La Rioja de tramitar en tiempo y forma el Plan 2022-2030, un anteproyecto para el cual se emitieron dos dictámenes: uno del Consejo Consultivo de La Rioja y otro del Consejo Económico y Social. Ambos ponían de manifiesto la falta de ambición a nivel inversor, especialmente en lo que se refería a la conservación de la red de carreteras, algo con lo que también coincidía el estudio elaborado por la Asociación Española de la Carretera; en este estudio se analizaba el estado de los firmes y los elementos de señalización y balizamiento.

Además, la elevada inflación soportada durante los años 2022 y 2023, que es advertida en el propio dictamen del Consejo Consultivo de La Rioja, afecta en mayor medida a las partidas presupuestarias relacionadas con la conservación de las carreteras, cuyas unidades de obra se hallan más expuestas al incremento del coste de la energía y los productos derivados del petróleo.

Con todo ello, el actual Gobierno de La Rioja se puso a trabajar en cuanto asumió sus funciones con el fin de que el nuevo Plan de Carreteras reflejara y atendiera en los próximos años las verdaderas necesidades que presenta nuestra red viaria desde un enfoque realista, adaptando los recursos disponibles en el actual marco de estabilidad presupuestaria.

Este plan, por lo tanto, es el resultado de una serie de estudios y trabajos técnicos en los que han sido analizados aspectos como los análisis de demanda, la intensidad de tráfico, la capacidad, la accidentabilidad, el estado de conservación de la red, la accesibilidad territorial o el impacto ambiental, entre otros. Y estos estudios concluyen que el estado actual de la red de carreteras requiere un mayor esfuerzo inversor que ponga

freno a la actual tendencia de deterioro progresivo. Un anteproyecto que aprobó el Consejo de Gobierno el pasado 13 de febrero y se remitió posteriormente al Parlamento de La Rioja para continuar su tramitación.

Quiero agradecer en este sentido a la directora general de Infraestructuras, presente en esta Cámara, así como a todo el conjunto de los técnicos de la Dirección General el trabajo que realizan día a día en la vigilancia, conservación y mantenimiento de nuestras carreteras.

Quiero agradecer también las aportaciones que se han realizado a nivel parlamentario en la fase de tramitación ante la Comisión de Infraestructuras de esta Cámara y, muy en particular, las de mi Grupo Parlamentario Popular.

Se trata de un plan realista y ambicioso que parte de un estudio exhaustivo del territorio y que movilizará 265,7 millones de euros en los próximos nueve años en base a los tres programas que configuran las inversiones que se van a llevar a cabo: en primer lugar, el programa de actuaciones para la construcción, acondicionamientos, ensanches y mejoras; en segundo lugar, el programa de actuaciones en medio urbano, de conservación ordinaria, de seguridad vial y de movilidad sostenible; y, en tercer lugar, el programa de actuaciones preparatorias y complementarias para el desarrollo de este plan regional. Como digo, más de 265 millones de euros que se van a invertir en nuestra comunidad en los próximos años.

Y, como no puede ser de otra manera, quiero agradecer al presidente Capellán y a mi compañero, el consejero de Hacienda, la apuesta y el apoyo decidido por una financiación que va a suponer avanzar en un horizonte, el de 2032, en la modernización de nuestra red de carreteras y que, en consecuencia, va a contribuir al desarrollo económico y social de nuestra región.

Este plan, por lo tanto, supone un incremento del 18% respecto al anterior plan remitido en 2022 a esta Cámara por parte del anterior Gobierno regional. Y es en este horizonte temporal 2024-2032 cuando se va a producir un hito muy deseado y esperado por todos los riojanos desde hace años: me refiero en este sentido a la liberalización de la AP-68, una medida que nos va a permitir ahorrar una media aproximada de 6 millones de euros al año y destinar, por lo tanto, más recursos a la mejora de las carreteras riojanas.

Señorías, este plan de carreteras es un compromiso incuestionable con todos los riojanos. Todos sabemos y compartimos, y así lo estamos evidenciando más allá de otras diferencias que podamos tener, que las infraestructuras son esenciales para la vertebración del territorio, la cohesión social, la competitividad, la prestación de los servicios básicos y, por lo tanto, la igualdad de oportunidades. Por ello, este plan constituye un hito inversor para lograr tres objetivos, que son a su vez los grandes pilares que sustentan el propio plan: la modernización, la equidad social y la cohesión territorial.

El primero de ellos, la modernización de nuestra red de carreteras, supone que este plan recoge un incremento sustancial en la financiación destinada a la conservación, reforzando este tipo de actuaciones y alineándose así con los informes que nos presentan los expertos. Más de 143 millones de euros dirigidos específicamente a actuaciones en medio urbano, refuerzos y renovaciones de firme o vialidad invernal, entre otros, que contribuyen además a mejorar la conducción, reducir la siniestralidad de las carreteras y, en definitiva y el objetivo más importante, incrementar la seguridad vial.

Porque este plan además es un compromiso con la sostenibilidad, señorías. Este Gobierno está alineado con la sostenibilidad y así lo está demostrando con sus políticas de fomento del transporte público y de impulso también de la movilidad ciclista –un ámbito donde, por cierto, presentaremos novedades importantes en los próximos días–. Por ello nos comprometemos a seguir estudiando y planificando, como ya lo hicimos al principio de la legislatura, el desarrollo de nuevos carriles ciclopeatonales en varios puntos geográficos de La Rioja. Y por ello, como fue otra promesa del Partido Popular y por tanto un compromiso con los riojanos que también vamos a cumplir, hemos comenzado a introducir también el uso de técnicas novedosas y respetuosas con el medioambiente. Esto ya se está haciendo o se va a hacer en la obra que vamos a ejecutar en la LR-123 entre Villarroya y Grávalos.

El segundo pilar de este plan es la equidad social, porque las infraestructuras desempeñan un papel clave

en la igualdad de oportunidades y adquieren mayor relevancia si cabe para este Gobierno, que es el Gobierno de la lucha contra la despoblación, y que ha asumido este como uno de los desafíos más importantes que debemos abordar, rompiendo con los desequilibrios existentes entre las zonas rurales más despobladas y los principales núcleos de población. Y es que este plan de carreteras recoge inversiones dirigidas a nuestro medio rural.

Precisamente ayer –un ejemplo importante– presentábamos el proyecto de ensanche y mejora de la LR-250 entre Jalón de Cameros y Laguna de Cameros, en lo que era una demanda histórica y legítima por parte de los habitantes del Camero Viejo, a la que este Gobierno ha decidido conceder máxima prioridad y ahora, por fin, en esta legislatura va a ser una realidad. Pero podríamos poner más ejemplos, como el ensanche y mejora de la LR-304 entre Herraméluri y la LR-305, o la LR-308 entre Grañón y Villalobar de Rioja, cuyo proyecto también se va a presentar próximamente. Que nadie lo dude, los habitantes de la sierra y los vecinos de las zonas más despobladas van a estar y están en la agenda prioritaria de este Ejecutivo.

Y el tercer pilar de este plan es la cohesión territorial. Es que para ser una comunidad más competitiva y para vertebrar mejor nuestro territorio se recogen inversiones de un profundo calado en términos de desarrollo económico y social, en concreto más de 54 millones de euros dirigidos al impulso de nuevas variantes. El objetivo será doble: por un lado, mejorar la calidad de vida de la población residente, que en este sentido no seguirá expuesta a las perturbaciones del tráfico que afectan a la seguridad vial y también a la contaminación acústica y, por otro lado, disminuir los tiempos de recorrido de los vehículos, mejorando en este sentido la funcionalidad de nuestras carreteras.

Además, también incluimos en el programa de inversiones el ensanche y mejora de la LR-259 entre la N-232 y la LR-260, de gran importancia también para los habitantes de Ausejo y Alcanadre, una actuación que también será una realidad dentro de esta legislatura.

Nos comprometemos también a encargar entre 2025 y 2027, es decir, también en esta legislatura, los estudios de dos nuevas carreteras: por un lado, la prolongación de la LR-487 entre Muro de Aguas y Ambasaguas, dos núcleos de población separados en la actualidad por un tramo que requiere importantes mejoras; y también, por otro lado, la prolongación de la LR-280 hasta la LR-134, la conocida como "carretera de los champiñoneros", absolutamente estratégica para unos municipios riojabajeños que son santo y seña en un sector como el de la producción del champiñón y la seta, mejora que permitirá reducir en este sentido el tiempo de desplazamiento entre las localidades de Autol y Pradejón, evitando recorridos adicionales innecesarios y el tránsito por la N-232, que soporta, como saben, un volumen de tráfico muy elevado. Una infraestructura, en este sentido, con la que este Gobierno se compromete en este Plan de Carreteras a impulsar y que supondrá, a su vez, un incentivo para los parques industriales de la zona, contribuyendo a mejorar sustancialmente la productividad del sector y otro objetivo muy importante de este Gobierno, como es la generación de empleo.

Señorías, sabemos que mejorar nuestras carreteras es mejorar la calidad de vida de las personas y es garantizar el futuro de calidad para las próximas generaciones. Este es un plan inversor que busca lograr ese objetivo, este es un plan inversor que, en este sentido, es realista y ambicioso y está encaminado al necesario equilibrio territorial y a la igualdad de oportunidades, facilitando la movilidad entre todos los riojanos, residan donde residan, porque –lo he dicho con anterioridad– todos importan y el compromiso de este Gobierno es que nadie se quede atrás. Por ello y para ello, con el fin de seguir dando pasos significativos en materia de infraestructuras regionales, solicito el apoyo de esta Cámara regional al Plan de Carreteras 2024-2032.

Muchas gracias, señorías. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor consejero.

Tiene la palabra el señor Álvarez para la presentación del Dictamen como presidente de la Comisión.

EL SEÑOR ÁLVAREZ MARTÍNEZ: Sí, gracias, presidenta. Buenos días, señorías.

En primer lugar, me gustaría agradecer a los miembros de la Comisión la confianza depositada en mi persona para presentar este Dictamen.

Dando cumplimiento al acuerdo de la Comisión de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación, paso a dar lectura a la cronología del proyecto de ley que aprueba el Plan Regional de Carreteras 2022-2030.

El proyecto de ley fue presentado en el Registro de la Cámara el pasado 14 de febrero de 2024. En reunión celebrada el 4 de marzo, la Mesa de la Cámara calificó el proyecto, lo admitió a trámite, ordenó su publicación, lo remitió a la Comisión de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación y abrió plazo de presentación de enmiendas a la totalidad, que finalizó el 15 de marzo no presentándose ninguna enmienda.

El plazo para solicitar la comparecencia de expertos finalizó el 22 de marzo, presentando por los grupos parlamentarios Socialista y Podemos-Izquierda Unida sendos escritos de propuesta de expertos, trasladándose a la Presidencia de la comisión correspondiente para la tramitación de la iniciativa legislativa. En reunión de la Comisión el 29 de abril se acuerda que el número de expertos fuera de dos por cada grupo parlamentario y que las comisiones se debían celebrar entre los días 10 y 16 de mayo. Se concretaron los siguientes comparecientes: doña Beatriz Zúñiga Reinares, don Diego Mendiola García, don Samuel Romero Aporta y don Jacobo Díaz Pineda.

Una vez realizadas las citadas comparecencias, se abre el plazo de presentación de enmiendas al articulado, que finaliza el 29 de mayo, presentándose un total de 36 enmiendas: 4 por parte del Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida, 15 por parte del Grupo Parlamentario Vox, 4 por parte del Grupo Parlamentario Socialista y 13 por parte del Grupo Parlamentario Popular. En reunión de la Comisión de 30 de mayo se califican, se efectúan las oportunas correcciones técnicas, se admiten a trámite la totalidad de las enmiendas presentadas y se ordena su publicación.

En reunión de la Comisión del 3 de junio se acuerda la tramitación directa del proyecto de ley, transaccionar una enmienda y retirar otra del Grupo Socialista, transaccionar dos del Grupo Popular aprobando las restantes y se rechazar el resto de las enmiendas, y se elabora el dictamen correspondiente, designando relator del mismo a este diputado.

Finalmente, el 5 de junio se publican las enmiendas para su defensa en Pleno.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Álvarez.

Turno de intervención de los diferentes portavoces de grupos parlamentarios. En primer lugar, Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida.

Señora Moreno, tiene la palabra.

LA SEÑORA MORENO MARTÍNEZ: Gracias, presidenta.

Vamos a ver si también somos capaces de ir reduciendo tiempos en una mañana que será complicada porque tendremos que seguir tramitando leyes con diarrea legislativa, ¿no?, creo que la llamaban ustedes. Y es que, efectivamente, acaba de comparecer en este Parlamento el presidente de la Comisión y explicaba claramente cómo se ha tramitado una ley, limitando el número de expertos, imponiendo plazos y tiempos que hacen que en muchas ocasiones pues nos encontremos con una ley de bastante peor calidad de la que podíamos haber conseguido, en definitiva.

Y, a pesar de ello, tengo que agradecer que sí que por el Grupo Popular en la última semana ha habido un esfuerzo también en ese sentido y ha incorporado una enmienda, una enmienda que para nosotros es prioritaria, y es incorporar la necesidad de planificar, o de prever la planificación, salvo cuestiones técnicas,

medioambientales o económicas incluso que pudieran impedirlo, la construcción en las nuevas carreteras de esos carriles bici que ayudarán a la sostenibilidad

Porque, efectivamente, desde nuestro grupo, desde Izquierda Unida, consideramos que realmente hay una distancia enorme entre la exposición de motivos de esta ley y su plasmación práctica, sobre todo su presupuesto, que es al final lo que dota de contenido a las distintas leyes. Y, si bien es cierto que en la exposición de motivos son muchas las ocasiones en las que se refiere a esa movilidad sostenible, a la necesidad de acometer, por tanto, una lucha contra el cambio climático también en el ámbito de la movilidad, son evidentes los efectos que el transporte privado, el transporte por carretera privado, genera no solo sobre la sostenibilidad, no solo sobre la seguridad en el tráfico, sino incluso contra la propia salud pública como consecuencia de esa contaminación que se genera y se vierte al medioambiente.

Y en ese sentido decía que agradecemos ese esfuerzo, pero sabemos que es un esfuerzo insuficiente. Hacemos un cálculo con anterioridad a esta incorporación de enmienda de que presupuestariamente solo está previsto destinar a cuestiones de sostenibilidad no más allá del 1,5%, por lo tanto, le damos una importancia dentro de la exposición de motivos, que no cuesta dinero, pero a la hora de tener que invertir –porque estamos hablando de inversión, que no de gasto– pues eso no está directamente relacionado.

Y hay un aspecto que para nosotros es básico y es lo que nos impide votar a favor de la ley. Por tanto, reconociendo ese esfuerzo, nos vamos a abstener en la ley, pero vamos a votar en contra de uno de los artículos, que es al que ahora me voy a referir. Tenemos una enmienda viva que, desde luego, nos oponemos a esa financiación privada en el ámbito de las carreteras, y lo hacemos por varias cuestiones. Algunos intervendrán luego y dirán que tenemos odio a la empresa privada. No se trata de eso, tenemos un importante compromiso con una gestión adecuada de los recursos públicos. No vamos a entrar al debate de si los recursos públicos son de todos o no son de nadie, es un debate quizá absurdo, pero en lo que todas coincidiremos es en que vienen del esfuerzo colectivo vía impuestos, vía contribución de los ciudadanos y de las ciudadanas a esas arcas públicas, y deben ser gestionados desde luego con criterios de eficacia pero también de rentabilidad social.

Creemos que falta, por tanto, incorporar dentro de la Ley de Carreteras la visión que posteriormente se incorporará –supuestamente– con la ley de movilidad sostenible que, aceptando una enmienda del Partido Socialista, también se incorporará a esta ley, la necesidad de generar esa ley de movilidad sostenible, pero creemos que es necesario, desde luego, que los principios inspiradores de esa movilidad también estén dentro del Plan de Carreteras. Y, desde luego, por lo que este plan aboga es por la predominancia clara del transporte privado, que nosotros no compartimos.

Y hablaba de la financiación, y hablaba de la financiación porque si hay algo que es un drama para la inversión en nuestro país es la aplicación de los peajes en sombra. Los peajes en sombra no son otra cosa que la percepción de los ciudadanos de que es una carretera con inversión pública, pero que, sin embargo, es una carretera privada. ¿Y qué ocurre? Que los ciudadanos no pagamos directamente, pagamos desde luego indirectamente, lo hacemos vía impuestos, y es necesario, desde luego, evaluar el coste/oportunidad de todas esas inversiones.

La realidad es que, por ejemplo, se ha estudiado cómo la M-45 de Madrid, que se hizo por la vía del peaje en sombra, los ciudadanos y ciudadanas no pagan nada directamente –decían–, no es como el peaje de la AP-68, pero es verdad que la Administración pública año a año acaba pagando un 300% del coste de la inversión. Pero tiene, además, un doble efecto: que la empresa privada tiene una incidencia directa sobre la planificación de esas infraestructuras, porque solo en la medida en que la infraestructura sea rentable podremos tener esa inversión privada; además nos hacemos trampas al solitario porque, cuando seguramente todos los que aquí vienen a comparecer van a informarnos de las maldades del endeudamiento, ¿verdad?, bueno, pues, efectivamente, aquí lo que estamos haciendo es un endeudamiento encubierto con un tipo de interés –decía– del 200%. Le pagamos tres veces la inversión a la entidad privada; no lo hacemos a un banco,

no lo hacemos por la vía del crédito, pero sí lo hacemos por la vía del endeudamiento encubierto.

Y, junto a eso, además tenemos algo a lo que no ha hecho referencia el consejero y yo creo que en esta comunidad tenemos algo positivo, señor Cuevas, y es esa empresa pública de mantenimiento de carreteras y en la que los trabajadores anunciaban recientemente la posibilidad de su privatización. Desde nuestro punto de vista también podría haberse incorporado en esta ley esa apuesta por la gestión del mantenimiento desde lo público y para lo público.

Y yo tengo que coincidir con las afirmaciones que hacía el consejero, el señor Osés, en lo referido a la importancia de la movilidad, no tanto o no exclusivamente de las carreteras sino de la movilidad. La movilidad no solo es que haya infraestructuras de transporte, que son prioritarias, pero, si luego no acometemos un sistema de transporte público que garantice el acceso a la movilidad de todos y de todas las ciudadanas de nuestra comunidad, seguiremos teniendo un problema de fondo: el que pueda tener coche, el que tenga carné de conducir, se podrá mover; el que por edad o por distintas circunstancias no pueda acceder a ese transporte privado seguirá teniendo las mismas dificultades. Por tanto, no se puede hablar de un proyecto de ley de carreteras que abogue por una movilidad sostenible sin acometerlo en paralelo o coordinadamente con una apuesta por la movilidad sostenible, por el transporte público y por el modelo alternativo.

Yo creo que la realidad nos está dando la razón: los coches tienden a desaparecer, el vehículo privado tiende a desaparecer, salvo excepciones, y tenderá a acabar desapareciendo del todo, salvo excepciones que quizás sean imprevisibles. Pues estamos hablando de ir a un hospital, una ambulancia o aquellos vehículos para el transporte de mercancías, que se tendrán que seguir moviendo para que los trabajadores puedan realizar su trabajo, pero lo que es una realidad es que tiene que imperar una norma básica, que es, bueno –yo creo–, ser conscientes de que en el nivel de crecimiento de venta de vehículos, que anunciaba el presidente del Gobierno en el anterior Pleno un millón de euros –me parece– para ayudas para la adquisición de nuevos vehículos, no solo se trata de sustituir desde nuestro punto de vista el vehículo de combustión por el vehículo eléctrico, también se trata de hablar, y creo que hemos perdido la oportunidad en este plan de carreteras de apostar también por un cambio en el modelo de comunicaciones, en el modelo del transporte de los ciudadanos y de las ciudadanas.

El problema se puede generar en el futuro si seguimos con un mismo modelo de que cada familia tenga entre dos y tres coches, seguiremos teniendo un problema serio cuando esos vehículos pierdan también su vida útil. Es verdad que lo que ahorramos por un sitio puede generar una contaminación a futuro, por lo tanto, es básico y fundamental, y esperamos que esa ley de movilidad sostenible que van a impulsar, o que supuestamente van a impulsar, la hagan con más tiempo, con más participación y con más negociación para que de aquí, de este Parlamento, salga la mejor ley posible.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señora Moreno.

Grupo Parlamentario Vox. Señor Alacid.

EL SEÑOR ALACID LÓPEZ: Sí, presidenta. Señorías, buenos días.

El proyecto de ley que venimos hoy a debatir aquí viene a cubrir el hueco que dejó el Plan de Carreteras aprobado en el 2000, un plan que al final tenía una previsión de diez años y fue prorrogado hasta el año 2021. Lo primero que les debemos decir a los señores del Partido Popular es que llega tarde –no es culpa suya, solamente llevan un año en el Gobierno–, aunque, como bien dice el refrán, más vale tarde que nunca, ¿no?

Se trata de una ley de gran importancia, ya que afecta a los más de mil cuatrocientos kilómetros de la Red de Carreteras de La Rioja; una ley que se configura como un instrumento de gestión que permita a los legisladores ordenar, planificar actuaciones y programar inversiones en las carreteras de titularidad

autonómica; una ley con una inversión superior –es curioso– a la de ayuntamientos como el de Logroño, Calahorra y Haro juntos, unos 265 millones de euros, y además una ley que tiene un amplio horizonte porque llega hasta el año 2032.

En fin, un documento que se debate tras una tramitación compleja en la que nosotros, nuestro Grupo Parlamentario Vox, hemos intentado mejorar y completar el proyecto a través –como bien ha comentado el señor relator– de quince enmiendas. No es extraño decir que hoy es un día histórico para este Parlamento, y no lo digo con ironía: que un Gobierno que apenas dialoga, ni escucha, ni legisla, traiga al Parlamento un proyecto de ley es casi casi un acontecimiento digno de echar humo por la chimenea de aquí (la chimenea de la Tabacalera) para celebrarlo, no estamos acostumbrados. Pero lo peor de todo es que tampoco creo que el Gobierno se vaya a acostumbrar o se vaya a habituar a ello, estamos seguros de que seguirá legislando a golpe de proposición de ley del Partido Popular, tras lo que se esconde en muchas ocasiones, y abusando, lógicamente, de la tramitación directa y en lectura única. Ejemplos, como es bien conocido aquí, tenemos para dar y regalar: la derogación de la Ley de protección animal, la de medidas temporales y urgentes para la protección del paisaje o las medidas administrativas presupuestarias y urgentes, que es como un cajón de sastre en el que cabe de todo, incluso la UNIR.

Miren, como dijo en su día el señor Felipe González, una cosa es gobernar y otra cosa es estar en el Gobierno. Bueno, pues el señor Capellán ha demostrado con creces que sabe estar en el Gobierno, aunque creo que nunca ha cumplido el mandato ni como director general ni como consejero, pero, bueno, todavía está por ver que sepa gobernar. Pero ¿por qué, señorías? Miren, es que el balance legislativo de este año de gobierno es muy pobre, ¡muy pocas leyes!, ¡solo seis leyes y sin un gran impacto real!; un año en el que se ha legislado solo en materia de impuestos, aparte de las preceptivas leyes de presupuestos y de medidas fiscales, o a golpe de proposiciones de ley del Partido Popular. Ya saben, lo que he dicho, animales y paisaje.

Miren, este Gobierno creo que padece una atrofia legislativa pero, sin embargo, tiene una hipertrofia mediática. ¿Hay alguien que no se haya dado cuenta en este Parlamento de que el señor Capellán ya es más mediático en los medios de lo que fue en su momento el señor Sanz con un año de gobierno? Bueno, nosotros desde luego que echamos en falta muchas más leyes y, por supuesto, mejores. Sobran normas y se lo hemos dicho insistentemente en nuestras comparecencias aquí (la de la memoria democrática, la de igualdad), pero sobre todo faltan leyes para tratar de solucionar problemas reales, entre otros, el de la ocupación.

Miren, decimos que hoy es un día histórico –y me reitero, no es una ironía, es un día histórico– porque este Parlamento va a aprobar una proposición de ley y, además, por primera vez fruto del diálogo del Partido Popular, sí, señorías, con la oposición en su tramitación parlamentaria, pero he de decir y he de dar las gracias al señor Cuevas por sus buenas formas durante la tramitación de este proyecto. Ha sido usted como un buen torero, ha dado capotazos pero ha estado en el ruedo. Se ha comportado bien; no vamos a darle un diez porque siempre hay carencias y ya sabe que no ha salido por la puerta grande, pero bueno, ha estado usted bien. Se ha comportado usted como los políticos de toda la vida, como los de siempre, y como esperemos que sean los que continúen con esta labor: ha lidiado muy bien usted con todos. Pero ¿sabe cuál va a ser el resultado? Pues muy fácil: el resultado va a ser que cuando ustedes se olvidan del rodillo, al que hacen continuamente mención, pues las cosas pueden salir bien y puede salir una ley mejor de la que entró aquí en el Parlamento. Esperemos que no sea un fregonazo pasajero, esperemos que no y, si no –como decía el señor Capellán–, "la luz que alumbre el camino" –como dijo en su investidura– y que está aún, por cierto, todavía sin hollar esa luz, ¿eh?

Decía también que hablaba del diálogo para contribuir a generar un mejor clima político. ¡Bien! Nosotros nos sentimos orgullosos de contribuir a mejorar este proyecto de ley y, de hecho, hemos trabajado –usted es consciente, nos hemos reunido– y sobre todo con una finalidad: garantizar una red viaria más eficiente y segura, que es lo que todos queremos.

Somos conscientes todos –lo ha dicho antes el consejero– de que La Rioja es una de las regiones con peores carreteras junto a Aragón y Asturias. Se ha olvidado de una cosa, también hay un informe del EuroRAP en el que

participa el RACE, en el que dice que es la región con mayor proporción de carreteras peligrosas. Lo podía haber dicho, pero bueno, no pasa nada, se le habrá olvidado.

Con todo ello y tras el correspondiente estudio, hemos presentado quince enmiendas en la línea con lo previsto en el artículo 16 del Estatuto de Autonomía. Proponemos al Gobierno que remita al Parlamento en el mes de septiembre cada año información sobre el cumplimiento del plan, las actuaciones previstas en dicho plan, el proyecto en ejecución y otras cuestiones que sirvan para su seguimiento.

Solicitamos también que se especifique en la ley que el ámbito de su aplicación son las vías de tránsito rodado que, transcurriendo en su integridad por el territorio de nuestra región, figuren en los anexos de esta norma.

También queremos que, en el caso de que, por motivos justificados, la consejería competente en materia de hacienda presupuestara una cantidad inferior o superior a la prevista, en los tres primeros anexos, lo haga mediante su tramitación legal específica y oportuna. Asimismo, sabiendo que la vigencia del plan se extenderá hasta el 31 de diciembre del 2032, pedimos que se haga una revisión a los tres años de su publicación para analizar los objetivos alcanzados y seguir adaptándolos a las circunstancias de cada momento.

Bien, creo que son enmiendas de sentido común que nos llevan a criticar –por eso no le he dado un diez, señor Cuevas –el vicio que tienen ustedes. Miren, viniendo del Partido Socialista o de Podemos lo entiendo, pero de ustedes, o sea, caen siempre en el ridículo, caen en el ridículo de decir que esta planificación de carreteras se hará siempre bajo la perspectiva de igualdad efectiva entre hombres y mujeres. ¡Vaya chorrada!

¿Sabe por qué? Porque usted cuando baja a su pueblo, Autol, o cuando va el señor García, que se acaba de ir a su pueblo, a Arnedo, el señor Martínez va a Torrecilla, o carreteras en muy mal estado, como pueden ser la de Alcanadre a Ausejo o la de Fonzaleche a Sajazarra, el que va conduciendo por ahí, el hombre o la mujer que va conduciendo y ve que la carretera está mal asfaltada, que está mal peraltada, que está sin señalizar, que tiene agujeros..., que es un desastre de carretera, a ese señor que va conduciendo lo primero que se le viene a la cabeza dice: "¡Jo!, que bien planificó el Gobierno de La Rioja esta carretera pensando en la igualdad efectiva entre hombres y mujeres". Por eso es una chorrada monumental. Pero ustedes, como le dije en el anterior Pleno, le cogen la muletilla al Partido Socialista. Déjense de eso, que no es..., encomiéndense a San Adrián y a Santa Natalia y piensen muy bien lo que dicen ustedes.

Las carreteras no tienen ideología, las carreteras no tienen ideología, lo que tienen es una serie de problemas que debemos atajar con urgencia y, sobre todo, más relacionados con su conservación y mantenimiento, que es lo que verdaderamente necesitamos y que se planifique.

Por ello exigimos el esfuerzo inversor previsto en la mejora y refuerzo del firme para frenar el deterioro de nuestra red viaria, así como alertarnos del peligro de una baja ejecución, que es el principal indicador del éxito o fracaso de los planes, sobre todo de esta carretera.

Nos alegramos de que el Partido Popular haya dejado atrás ciertos desvaríos, ¿no? Recordarán ustedes al señor Sanz cuando nos hablaba de la famosa autovía de Haro a Ezcaray, le hacía mucha gracia al señor Bengoa, ¡como para no hacerle gracia! Pues creo que ese desvarío lo hemos olvidado. Miren, bienvenidos al mundo real en el que nos van a encontrar pensando siempre en La Rioja y en los riojanos.

Me van a permitir un segundo porque me he enterado esta mañana por los medios, el otro día, que la señora Andreu es el último Pleno al que asiste. Yo creo recordar que en el primer Pleno, el 28 de junio, cuando tomamos juramento, tras la finalización del Pleno me dirigí a usted y le di las gracias. Le di las gracias porque, al margen de hacerlo bien o mal, que no era cuestión de juzgar, creo que una persona que ha sido presidenta de nuestra comunidad creo que siempre ha puesto todo el empeño, el sacrificio, en llevar a buen puerto el cargo que ostentaba de presidenta. Ahora mismo también le doy las gracias en el último día que creo que le voy a ver aquí, espero encontrarnos en muchos sitios, creo que pagó un precio muy alto por estar sentada allí, creo que las circunstancias no acompañaron, y no me refiero a la covid, sino a los compañeros de viaje, y espero que ahora en su continuada andadura en el Senado vele por los riojanos y trabaje. No obstante, es

triste dejar la última gotita de quién paga la factura de Ghali, esperemos que la paguen ellos.

Muchísimas gracias, presidenta. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Alacid.

Grupo Parlamentario Socialista. Señor García, tiene la palabra.

EL SEÑOR GARCÍA GARCÍA: Muchas gracias, presidenta.

Las políticas de igualdad de género siempre presentes en el discurso del señor Alacid. Yo creo que tiene usted algún trauma con el género, creo que tendría que buscar ayuda.

Tenía prevista una intervención totalmente diferente a la que me ha obligado a hacer, a la que voy a hacer, señor Osés. No es nada con usted, señor Cuevas. No esperaba yo tan poca elegancia ni tan poca inteligencia por parte del Gobierno de La Rioja en un tema como este, en el que hemos ido de la mano en la tramitación y en la elaboración del propio plan, me ha sorprendido mucho. Yo creo que a usted el cargo le queda muy grande, el cargo de consejero, sí. Quizás para dar golpes desde la oposición pues estaría bien, pero de consejero le queda muy grande, no era ese el discurso que hoy se merecía este Plan de Carreteras.

Mire, habla usted de retrasos. No sé, el plan se comenzó a tramitar el 1 de agosto del 2022. Retraso el suyo, que, teniéndolo hecho, ha tardado un año en traerlo aquí. Sí, sí. ¡Retraso el suyo, señor Osés!

Mire, no es su plan, como poco será un plan de todos porque ha participado mucha gente. No es su plan. Puede que incluso el 95% sea nuestro plan, nuestro plan, el plan del Partido Socialista, fíjese lo que le digo. Y es algo que no tenía intención de decir, pero usted con su desafortunada intervención de presentación lo ha provocado.

Habla de que sube el 17% o 18%. ¿Pero qué es lo que sube, señor Osés? No engañe a la gente, no sube más que el IPC, el IPC que ha sido importante, la subida de los materiales, evidentemente, y esos dos añitos de más, que son dos añitos de menos pagar la liberación de la autopista, con lo cual tenemos unos recursos extra que no estaban antes contemplados. Y si suma ambas cuestiones, pues le dan su aumento del 17%. Ese es el aumento, señor Osés.

Usted lo que ha hecho, su Gobierno, es parasitar el trabajo que ya estaba hecho. Eso es algo que yo no tendría que haberle dicho porque este no era el día para eso, pero se lo ha ganado usted a pulso, ¿qué quiere que le diga, señor Osés? Si aquí para decir barbaridades y no barbaridades todos tenemos perfectamente capacidades para ello.

Mire, el Partido Socialista de La Rioja siempre ha mostrado la máxima responsabilidad en materia de infraestructuras, siempre, y quien haya asistido a las sesiones de la Comisión pues lo habrá visto, la relación con el resto de los portavoces en intentar conseguir lo mejor. ¿Y por qué? No por nada, sino porque las infraestructuras, como son las carreteras, vertebran el territorio, es lo que verdaderamente conecta a las personas, las mercancías, los tránsitos económicos y, por tanto, es un asunto de región o de Estado, se podría decir. ¿Y quién no va a estar en ese asunto de Estado y de región apoyando? Pues todo el mundo, excepto usted por lo visto. Pero nosotros estamos con voluntad de apoyar, de apoyar al Gobierno de La Rioja, al suyo, al del señor Capellán. Por supuesto, ¿cómo no?

Las carreteras garantizan un acceso rápido y directo a los servicios fundamentales, hacen que todos los ciudadanos seamos iguales. Todas las cosas que hay aquí ahora mismo, desde esta chaqueta (*el señor García señala su chaqueta*), hasta este micrófono (*el señor García señala el micrófono*), hasta este vaso (*el señor García señala el vaso*) han venido por carretera. Las carreteras son esenciales, ya lo sabían los romanos, que tenían ciento veinte mil kilómetros de carreteras, ya se sabía en Mesopotamia hace 5.800 años, donde ya se utilizaban productos bituminosos, hace 5.800 años, señor Cuevas, que no es nada. Pero también son fundamentales en la lucha contra la despoblación, desde luego, conectan municipios, evidentemente,

facilitan que en La Rioja cualquier ciudadano pueda estar a menos de media hora de un centro de salud, de un hospital, de poder tener todas las asistencias y todos los servicios que la ciudadanía necesita.

Nuestra posición, como le digo, es de apoyo total al Gobierno de La Rioja en el impulso de este plan, de apoyo total, sin ambages, por dos cuestiones fundamentales: la primera, por responsabilidad, porque nosotros somos un partido responsable, no venimos aquí a decir barbaridades, sino a decir cosas de sentido común, a intentar trasladar la voluntad de la gente a esta Cámara, y porque el documento es el fiel reflejo de lo que redactó nuestro anterior Gobierno. Por lo tanto, sería una incongruencia tremenda que nosotros nos posicionásemos en contra de esto, ustedes han sido inteligentes en la tramitación y en la presentación, han sacado las cosas buenas que ya había y han aportado las suyas. Pues lo normal, lo que se espera de un gobernante sensato. Es eso, no es nada más. Tampoco habría que felicitarse por ello, por hacer lo que está bien.

Mire, durante los ocho meses que transcurrieron entre el 1 de agosto de 2022 que se empieza la tramitación y el momento en el que ustedes toman el relevo, pues se abre un proceso de participación para que los ayuntamientos puedan decir lo que consideren oportuno y también los agentes sociales. Se abre una tramitación ambiental, las consultas previas, la información pública, etcétera, etcétera. También es necesario antes de ponerlo en marcha analizar el desarrollo del plan anterior, el del 2010 y el de 2020, que no voy a criticar, que no tengo ganas de criticar –podría criticarlo, pero no tengo ganas de criticarlo y, total, ¿de qué sirve?–, lo que sirve es lo que pase a partir de hoy, que podamos avanzar, eso es lo que sirve.

También el Gobierno anterior tuvo que identificar y fijar los objetivos y los criterios para desarrollar ese plan, tuvo que prever cuáles eran las inversiones necesarias, tuvo que proponer actuaciones que fuesen realistas y sensatas, y siempre dentro de los límites económicos y ambientales, que ambos son igual de importantes.

También el Gobierno tuvo que plurianualizar, hacer una previsión de inversiones –el Gobierno anterior–, y de las actuaciones previstas e introducir un concepto como elemento de importancia. Porque en la Comisión decía el señor Cuevas: "Bueno, el concepto de la movilidad ciclista ya estaba". No es algo que nos hayamos inventado los socialistas en la pasada legislatura, pero lo que sí hemos hecho ha sido darle un matiz de importancia, pero no solamente porque sea importante la movilidad ciclista, sino porque la sociedad va avanzando y los planes y los gobiernos y los diputados han de adaptarse a lo que la sociedad pide, ¿no?, por eso simplemente. Pero es una realidad, no se puede obviar.

Veníamos de unos años en los que había habido poca inversión. En el año 2020, con Gobierno ya de la señora Andreu, en el 2020, como ya saben, hubo una crisis mundial, no se trabajó mucho, no se hicieron muchas carreteras, pero en el 2021, que ya fue un año más normal, la inversión en carreteras fue la mayor de la década, se invirtieron 20.049.000 euros. En el 2022, el siguiente, había una previsión de 22.295.000 euros y se terminaron invirtiendo 26.165.000, un aumento considerable, lo cual refleja un interés del Gobierno en esta materia tan fundamental que son las carreteras. Y en el 2023 había una previsión de 24.111.000 euros y la ejecución final fue de 25.168.000 euros en carreteras. Por lo tanto, se tuvo ese interés.

En el Partido Socialista las infraestructuras y los servicios públicos de transporte tanto a nivel de la red interna de La Rioja, que es pequeña, como en sus conexiones con la red nacional y la red europea, pues evidentemente estaremos siempre a favor de potenciarlos y de que sean los mejores para nuestros ciudadanos, nos parecen algo fundamental en nuestra sociedad. El Partido Socialista piensa que la movilidad sostenible cobra en este momento la máxima importancia, por lo tanto, desde nuestra acción en la oposición velaremos por que eso se contemple.

También la perspectiva de género, señor Alacid, velaremos por que ello..., porque es muy largo explicarle –que no tendría por qué hacerlo– qué es la perspectiva de género en las carreteras, pero le garantizo que la hay, ¿eh?, la hay y mucha, aunque usted lo desconozca.

Una sostenibilidad que tiene que impregnar todo, por supuesto también las carreteras. Tenemos que pensar muy bien si hay que hacer más carreteras o no hay que hacerlas, es decir, no porque uno tenga un compromiso con un determinado sector o con un determinado ayuntamiento hay que hacer una carretera. Hay que hacer

un estudio y al final los técnicos –usted va a hacer un estudio, ya lo ha dicho aquí, me parece muy bien, es lo suyo– tendrán que decidir si una nueva carretera es necesaria o no es necesaria. Y habrá criterios ambientales, criterios de todo tipo, que al final llegarán a una conclusión de si es necesaria o no, y en el caso de que sea necesaria, pues se tendrá que hacer. Pero el resto de las carreteras, que son las que existen, tendrán que modernizarse, tendrán que repararse y habrá que hacerlo con criterios de sostenibilidad ambiental, porque cada vez hay nuevas técnicas, nuevos procesos que evitan contaminación, que son más sostenibles y, evidentemente, tenemos que caminar hacia ese futuro, ¿no? Y, desde este punto de vista, el Partido Socialista, al igual que ha hecho en toda la tramitación y en el proceso de elaboración de la parte que le corresponde del plan, apoyará sin duda alguna este plan porque entendemos que es muy positivo para La Rioja y nosotros todo lo que es positivo desde luego lo votamos a favor.

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

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor García.

En este caso, Grupo Parlamentario Popular. Señor Cuevas, tiene la palabra.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA: Gracias, señora presidenta. Señorías, señora directora general de Infraestructuras.

Bien, me van a permitir..., decía un compañero y maestro mío: "Me van a permitir que borre el encerado". Vamos de alguna forma, si les parece, a empezar de cero, porque creo que el debate se ha ido calentando un poco y cada uno ha hecho –legítimamente– el discurso que quería hacer, efectivamente, pero creo que esto, como las mezclas bituminosas, se ha calentado demasiado, ¿no? Y ahora lo que está en boga y lo que está haciendo ya el Gobierno de La Rioja por un compromiso electoral es aplicar en las carreteras ya mezclas bituminosas semicalientes solo para que contaminen menos. Y a mí me gustaría hacer hoy eso en el debate, semicalentar solo el debate, no calentarlo demasiado porque, además, creo que nadie comprendería que nos estemos tirando aquí los trastos a la cabeza la mañana de hoy y luego vayamos a votar casi –si no convencemos a la señora Moreno– por unanimidad este proyecto de ley. Con lo cual me gustaría quedarme hoy con lo positivo.

Y miren, lo positivo es que planificar las infraestructuras es importante y es una tarea ardua, más en estos tiempos donde, como se ha visto, hemos superado un plan de carreteras que no se ha podido cumplir por ninguna de las administraciones. ¿Por qué? Pues porque cuando sobreviene una crisis, otra crisis, una pandemia mundial, etcétera, pues lógicamente las inversiones se resienten y así ha sido y entonces es muy complicado. Ahora hablar de un plazo a nueve años es hacer una apuesta arriesgada, porque a nueve años ¡pueden pasar tantísimas cosas en este mundo!, ¡tantas posibles guerras que afecten a la subida de los materiales, como ha pasado últimamente, o tantas cosas pueden pasar! Pero hay que hacerlo, hay que hacer el ejercicio, el Gobierno de La Rioja lo ha hecho, continuó –diríamos de alguna forma– el trabajo empezado en la pasada legislatura por el señor Urquía y otros, y yo creo que en este trámite parlamentario lo que hacemos es de alguna forma poner la guinda a este proyecto de ley, perfeccionar este proyecto de ley. Y lo hacemos de la mejor forma posible, que es alcanzando casi casi el consenso entre todos los grupos parlamentarios.

Yo quiero reconocer hoy a todos los grupos parlamentarios el trabajo, que si bien no ha sido necesario que tampoco fuera muy arduo, ¿no?, como sí lo es la planificación, pero sí que ha sido un trabajo interesante e intenso por momentos, y va a dar un buen fruto. Me gustaría especialmente agradecer tanto al señor García de Calahorra –para no equivocarnos–, como al señor Alacid, como a la señora Moreno. En comisión ya transaccionamos algunas enmiendas del Grupo Socialista y con ello perfeccionamos el proyecto de ley y hoy vamos a seguir transaccionando algunas enmiendas, vamos a aceptar otras y con ello lo que haremos será seguir mejorando.

Pero, miren, hablaba de consenso y es importante el clima de consenso en las infraestructuras, especialmente en esta tierra donde tantas veces nos hemos tirado los trastos a la cabeza en materia de infraestructuras. Fíjense, yo les diría, estamos de acuerdo –o casi– en cuanto a infraestructuras autonómicas, estamos de acuerdo en infraestructuras del Estado, para las autonómicas vamos a gozar de un instrumento que el Gobierno va a tener a su disposición para ejecutar esa planificación, y yo lo que echaría de menos en este caso sería un plan de infraestructuras del Estado con presupuesto y con calendario. Creo que eso sería bueno, tendríamos que sondear esa posibilidad de cara al futuro, no sé si los gobiernos centrales están muy por la labor de esa cuestión.

Pero, como les digo, creo que es importante este casi consenso porque, fíjense, hace treinta y tres años que no hay consenso en materia de carreteras autonómicas en nuestra comunidad autónoma. En el año 1991 se aprobó la Ley de Carreteras, no solo un plan, la ley que regula cómo se hacen, cómo se explotan, cómo se conservan las carreteras riojanas, y aquello se aprobó por consenso. Después ha habido dos planes de carreteras, en el 2000 y en el 2010, y ya nunca más hubo consenso. Hubo sendas enmiendas a la totalidad y luego hubo una votación, ¡jojo!, aprobada por la mayoría de la Cámara, pero no hubo consenso. Con lo cual, yo creo que este proyecto de ley va a tener como parte positiva ese consenso alcanzado y, bueno, yo creo que incluso contiene detalles, que quizás para un no iniciado pues se le puedan escapar, pero, por ejemplo, aquí se incorporan las cuantías que el Gobierno de La Rioja va a dejar de abonar en 2026 para la autopista para que se quedan en carreteras. Esto no estaba garantizado en su momento y por eso al final de la pasada legislatura, ¿verdad?, con una proposición no de ley del Partido Popular se trajo a esta Cámara y se aprobó por unanimidad, y yo creo que ahí hicimos una buena tarea todos.

Pero miren, el proyecto de ley que trajo la señora Andreu en enero –creo recordar– del año pasado contenía 225 millones; el proyecto de ley que trajo el señor Osés en marzo de este año contenía 241 millones; el proyecto de ley que vamos a apoyar hoy contiene 266 millones de euros. Por tanto, permítanme que les diga que a este proyecto de ley le ha sentado muy bien el trámite parlamentario y creo que deberíamos aplicarlo en más ocasiones.

Un proyecto de ley –no me voy a reiterar mucho– que pone especial acento en la seguridad vial. Quiero poner también de manifiesto que es importante para el empleo y para la economía de nuestra comunidad autónoma, es importante para la seguridad vial y es importante para las personas, porque a veces perdemos la perspectiva. Lo hemos dicho en muchas ocasiones, hablar de carreteras no es hablar solo de mezcla bituminosa, no es hablar solo de asfalto, no es hablar solo de obras y de maquinaria; es hablar de personas, es hablar de su movilidad, es hablar de su seguridad, de su salud, de su calidad de vida, en definitiva. Y eso creo que es importante y creo que lo hemos tenido todos presente a lo largo de la tramitación.

Miren, este proyecto de ley pone especial acento en la conservación, algo que por distintas circunstancias –no me voy a detener– ha sufrido en los últimos años la conservación de las carreteras. ¿Por qué? Porque es importante además hacer la conservación a tiempo. No hacer un acto de conservación, una obra de conservación, en un momento determinado implica que el coste va a crecer de forma exponencial en los siguientes ejercicios.

Hacía referencia la señora Moreno y ha dicho una empresa pública de conservación; no, no, no hay una empresa pública de conservación, tenemos unas brigadas de conservación de obras que hacen un muy buen trabajo, pero no podemos olvidar también que tenemos unas empresas privadas riojanas dedicadas a la construcción y a la conservación de carreteras de lo mejor de España, que construyen carreteras a las que yo les diría –a veces hemos empleado de forma coloquial esta expresión– que les puedes pedir que te asfalten el salón de tu casa, que te lo van a dejar perfectamente. Auténticos profesionales, grandes empresas que también tenemos que cuidar porque generan empleo, generan riqueza en nuestra comunidad autónoma. Con este plan, en definitiva, como hemos venido diciendo, se comunica mejor a los pueblos, se comunica mejor a las personas y, además, se va a hacer con mayor y mejor seguridad.

Hablaba el señor García de cifras anuales de inversión en los últimos años. Pues fíjense, el actual plan supera esas cifras –afortunadamente, ¿verdad?–, 30 millones al año de media va a poder invertir el Gobierno de La Rioja en las carreteras riojanas en los próximos nueve años, 40 millones más que ese proyecto de ley que llegó a esta Cámara la pasada legislatura, con un calendario real. No tenía sentido que hoy hubiéramos aprobado un proyecto de ley que hiciera referencia al año 2022 y al año 2023, ¿verdad? Mejoramos sustancialmente –como digo– las partidas en materia de conservación.

Se prevén tres nuevas variantes que no contenía el anterior plan y les digo que hacemos aquí algún acto de justicia. Yo era un tierno infante cuando en mi pueblo el Ayuntamiento editó un plano –Autol, para quienes no me conozcan, ¿verdad?– de la localidad en el que aparecía una variante que se quería construir. No les voy a dar muchas pistas de la edad que tengo, aunque algunos ya lo saben, pero, bueno, hace unos cuantos años. Y Autol es el pueblo número diez en materia de población en nuestra comunidad autónoma y es un pueblo diez también en materia de producción agrícola y producción industrial. Pues bueno, todo el tráfico pesado pasa por el centro del pueblo y eso hay que evitarlo. ¿Y qué ocurre? Que Logroño, Calahorra, Arnedo, Haro, Santo Domingo, Nájera, Alfaro, Rincón de Soto y otros muchos municipios ya cuentan con variantes. Autol no, Pradejón tampoco y Quel tampoco, y era de justicia incorporar estas variantes a este plan para que se construyan en los próximos nueve años.

Y la nueva carretera de los champiñoneros, hay quien dice: "Bueno, igual no hay que hacer nuevas carreteras". No decimos que haya que hacer muchas nuevas carreteras, seguramente no hace falta, la red –¿verdad, señora directora?– ya es muy amplia como para tener que construir más kilómetros de nuevas carreteras, habrá que estudiar cada caso. Pero, desde luego, yo siempre les he dicho que la no conexión por carretera directa ente Autol y Pradejón es una anomalía en las comunicaciones de nuestra comunidad autónoma, que los municipios diez y doce en materia de población –está el señor Paúl aquí atentamente escuchando porque Rincón ha subido un poco de población, ¿verdad?–, que los municipios diez y doce de nuestra comunidad autónoma no estén comunicados por carretera es una anomalía, máxime cuando son dos de los municipios que producen más de la mitad de la producción de champiñón y setas de nuestro país.

Es necesario, es necesario, y además no vamos a construir, no se pretende que se construya, una autopista. Hay que hacer un estudio, efectivamente, como se ha dicho, pero no se pretende una autopista, una carretera convencional de las de red comarcal para que se puedan comunicar de forma directa, ahorremos siete kilómetros, ahorremos varios minutos en cada trayecto, miles o millones de litros de combustible cada año, tiempo, ganemos en conciliación, por ejemplo, tantas cosas, tantos beneficios: que el polígono La Maja se beneficie de una conexión directa con una carretera nacional, que el municipio de Quel también se beneficie de esa conexión directa con –o más directa– Pradejón; que todos nos beneficiemos de una conexión más directa con la autopista cuando –ojalá, Dios, sea pronto– se finalice la conexión de Lodosa-Pradejón en la autopista. En fin, hay numerosas cuestiones que hacen importante que esa carretera se pueda construir. Pues hágase el estudio y a ver qué resulta de ese estudio.

En definitiva, señorías, creo que el proyecto de ley que vamos a aprobar casi por unanimidad es muy bueno, es positivo. Aprobamos, como decía antes, algunas enmiendas del Grupo Socialista, las transaccionamos en comisión, hoy vamos a hacer lo propio con enmiendas de Izquierda Unida y de Vox. En concreto, vamos a transaccionar cuatro enmiendas del Grupo Vox y una del Grupo Izquierda Unida, donde metemos esos carriles bici para que se estudien, no para que se construyan en todos los casos –que entendemos que sería una exageración–, sino para que se estudie en todos los casos la posibilidad de construir y se vean las posibilidades técnicas, medioambientales y económicas en cada caso. Aceptaremos también tres enmiendas del Grupo Vox, votaremos a favor. Y con todo ello, como digo, terminaremos de mejorar este proyecto de ley.

Y una cuestión acerca de la financiación, señora Moreno. Cuando una familia necesita un coche, si tiene el dinero, lo compra, si no tiene el dinero, normalmente lo financia. Lógicamente, claro, cuando financias un coche o una vivienda tienes que pagar unos dineros en materia de intereses, ¿verdad?, eso a nadie se le

escapa. ¿Qué ocurre? Que en ocasiones, y no me creo lo del 200%, si se ha hecho en algún caso, será un error de la Administración que lo haya hecho, no lo sé. Aquí tenemos el caso de Navarra, que financió numerosas autovías por ese procedimiento y no ha pagado esos sobrecostes ni de lejos. Pero ¿qué ocurre? Que cuando una Administración necesita, una sociedad necesita una infraestructura y la puede tener en un corto plazo, aunque tenga que pagar por ello un sobrecoste en materia de intereses de financiación, pues hay que valorar si merece la pena o si no. Yo no soy...

LA SEÑORA PRESIDENTA: Señor Cuevas, vaya finalizando.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA: ... –voy terminando, señora presidenta–, no soy un radical de esto ni mucho menos, pero sí creo que es bueno que el Gobierno de La Rioja, como cualquier otra Administración, tenga en su mano la posibilidad de financiar una obra que en un momento determinado pueda urgir tener en marcha, una infraestructura, para que la disfruten los ciudadanos, aunque ello tenga un sobrecoste en materia de financiación.

En todo caso, quiero agradecer a todos el trabajo, creo que podemos estar hoy de enhorabuena y, por tanto, los riojanos también porque circularán mejor y más seguro por nuestras carreteras en el futuro. Por cierto, una red de carreteras, señor Alacid, que no es tan mala como usted la ha puesto, que es una buena red, lo que pasa es que tiene sus defectillos en materia de conservación que ahora el señor Osés va a corregir.

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

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Cuevas.

Solicita la palabra para intervenir el señor consejero. Tiene la palabra.

EL SEÑOR OSÉS RAMÍREZ (consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación): Muchas gracias, presidenta. Señorías.

En primer lugar, quería agradecer, hoy no voy a entrar en las calificaciones más que palabras del señor García, hoy no es el día para ello. Le ha molestado mucho un dato, simplemente un dato objetivo que yo he dado aquí, pero evidentemente hoy no es el día para eso, sino el día para celebrar una ley, en este caso ya un proyecto de ley que se ha convertido en ley, que ha mejorado, además, el Parlamento. Por lo tanto, quiero agradecer todo el trabajo de todos los grupos parlamentarios, ha sido una pena que a la señora Moreno no la hayan convencido para tener la unanimidad, pero quiero agradecer todo el trabajo y las aportaciones de los grupos parlamentarios de esta Cámara y reiterar nuevamente, y como he dicho con anterioridad, el trabajo de los técnicos de la Dirección General de Infraestructuras, es un trabajo de largos años y mucho trabajo el que han llevado a cabo.

Por lo tanto, debemos felicitarnos por un texto que yo creo que mejora. Para eso está también el Parlamento, para enriquecer las cosas, por lo tanto, no me queda más que dar las gracias. La Rioja, el Gobierno de La Rioja y todos los riojanos van a contar con un instrumento en este sentido que va a garantizar unas mejores carreteras, como ha dicho también muy bien el señor Cuevas; una planificación que es importante también en materia de infraestructuras y fundamental, y que por lo tanto va a permitir cumplir los objetivos de sostenibilidad, de seguridad vial y también de igualdad de oportunidades en todo el territorio y, por lo tanto, de lucha contra la despoblación.

Así que agradezco nuevamente y aprovecho también esta intervención para desearle a la señora Andreu en su nueva etapa todo lo mejor en lo personal.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor consejero.

Y en este caso solicita la palabra la diputada señora Andreu de modo excepcional. Tiene la palabra.

LA SEÑORA ANDREU RODRÍGUEZ: Muchísimas gracias. Efectivamente, de modo excepcional.

Es que es la primera vez que hablo, me había olvidado el micrófono.

Bueno, es un honor poder despedirme delante de todos ustedes. Ha sido un trabajo muy arduo porque empecé no conociendo la cuestión política, esta tan importantísima para los ciudadanos. Por lo tanto, en primer lugar les doy las gracias a los riojanos y riojanas que me han permitido estar aquí compartiendo con todos ustedes estos años desde el 2011.

Hoy es un día bonito, nos vamos con un consenso, y yo me voy orgullosa de haber conseguido el consenso. Gracias al Gobierno, gracias a los partidos políticos y a los grupos parlamentarios, que en ningún caso somos enemigos, somos adversarios y, si trabajamos por el bien común, ¡bah!, pues bendito sea. Así que hoy es un buen día.

Quiero dar las gracias después, lo primero de todo, a los riojanos y riojanas, a los miembros de esta Cámara, a los trabajadores y trabajadoras de esta Cámara, que han tenido muchísima paciencia, que van a seguir teniéndola, no les queda más remedio, pero que nos hacen la vida mucho más fácil a todos y a todas.

Quiero darles las gracias a los medios de comunicación, que son capaces de resumir con una frase pues igual dos horas de oratoria. Así que muchísimas gracias por seguir pendientes de nuestros largos discursos o de nuestras sensaciones. Muchísimas gracias a los medios de comunicación.

Gracias a los grupos parlamentarios adversarios, porque se aprende mucho, muchísimo, muchísimo de lo que hay que hacer y de lo que no.

Y, en último lugar y lo más importante, gracias a mi grupo parlamentario, gracias al trabajo que se ha hecho desde que yo estoy aquí, desde el 2011. Gracias a todos y cada uno de los que formáis parte de este grupo parlamentario tan trabajado, tan responsable y con tanto futuro, si me permiten. Muchísimas gracias.

Y termino. Cuando yo vine aquí en el 2011 no tenía experiencia política, la de casa, la de hablar, y estaba ilusionadísima por formar parte de esta Cámara, y hubo diputados compañeros ya mayores que me miraron así y uno me dijo concretamente: "Bueno, hoy es un día importante, pero no es el día más importante, el día más importante es cuando te vas porque hay que saber marcharse". Espero acertar.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señora Andreu.

Y, en este caso, se va a dar comienzo a la votación.

En primer lugar, la votación conjunta por grupos parlamentarios de las enmiendas presentadas por cada uno de los grupos y que no han sido incorporadas al Dictamen.

Antes de comenzar con la votación, se informa de que se han presentado en el Registro de la Cámara transaccionales a las siguientes enmiendas, cuyo texto fue remitido por correo electrónico a los grupos parlamentarios, concretamente las número 5, 6 y 8 del Grupo Parlamentario Vox y la número 3 del Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida.

Dicho lo cual, comenzamos con la votación de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida.

Sí, señora Moreno.

LA SEÑORA MORENO MARTÍNEZ: Pedimos voto separado en las del PSOE, por separado cada una de las dos, y en las de Vox 4, 9 y 10, por un lado, y el resto por otro.

LA SEÑORA PRESIDENTA: De acuerdo, señora Moreno.

Pues, en ese caso... ¿Sí, señora Maiso?

LA SEÑORA MAISO FERNÁNDEZ: Gracias, presidenta.

Siguiendo un poco lo de la compañera, nosotros vamos a pedir votación separada también en el caso del Grupo Parlamentario Vox, pero no coincide con la planteada por la señora Moreno. Entonces, lo nuestro sería separadas la 4, la 10 y la 12.

LA SEÑORA PRESIDENTA: De acuerdo, gracias.

Pues, en ese caso y comenzando por las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida, se va a realizar la votación de forma conjunta teniendo en cuenta la enmienda transaccionada, que entiendo que es separada.

Pues en primer lugar se va a realizar la votación de la enmienda número 3 al artículo 2 que ha sido transaccionada. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): El resultado de la votación es: 30 votos a favor y 2 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta, por tanto, aprobada dicha enmienda.

Y se procede a continuación a la votación del resto de las enmiendas presentadas por dicho grupo parlamentario. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 2 votos a favor, 19 en contra y 11 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Quedan rechazadas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Podemos-Izquierda Unida, a excepción de la enmienda número 3.

Para la votación de las enmiendas del Grupo Parlamentario Vox se va a realizar por un lado la votación de la enmienda número 5, la número 6 y la número 8; por otro lado, la número 4, la número 9, la número 10 y la número 12.

Así que, en ese caso, en primer lugar vamos a comenzar con las enmiendas transaccionadas. Se procede a la votación de la enmienda número 5.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 32 votos a favor.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Por unanimidad resulta aprobada la enmienda número 5.

Se procede a continuación a la votación de la enmienda número 6.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 22 votos a favor y 9 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta, por tanto, aprobada la enmienda número 6.
Y se procede a continuación a la votación de la enmienda número 8. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobada la enmienda número 8.
Y a continuación se va a proceder a la votación de la enmienda número 4, correspondiente a la exposición de motivos. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 21 votos a favor y 11 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobada la enmienda número 4.
Y se procede a continuación a la votación de la enmienda número 9. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 4 votos a favor y 28 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta rechazada la enmienda número 9.
Se procede a continuación a la votación de la enmienda número 10.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 21 votos a favor y 11 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobada la enmienda número 10.
Y se procede a continuación a la votación de la enmienda número 12.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 19 votos a favor y 13 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobada la enmienda número 12.

Y a continuación se va a proceder a la votación del resto de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vox. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 2 votos a favor y 30 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resultan, por tanto, rechazadas el resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Vox, a excepción de aquellas que han sido aprobadas en las votaciones anteriores.

A continuación, enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. La enmienda número 2 y la enmienda número 3 se van a votar de forma separada.

En primer lugar, votación de la enmienda número 2. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 13 votos a favor y 19 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta rechazada la enmienda número 2.

Y se procede a la votación de la enmienda número 3.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 13 votos a favor y 19 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resultan rechazadas las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

Y a continuación se va a proceder a la votación final del Dictamen de la Comisión, entendiéndose, en su caso, incorporadas las enmiendas que han sido aprobadas.

Los grupos parlamentarios pueden solicitar que la votación final del Dictamen se realice por artículos o por grupos de artículos. En este caso, la señora Moreno solicita la palabra.

LA SEÑORA MORENO MARTÍNEZ: Pido votación separada del artículo 9.

LA SEÑORA PRESIDENTA: De acuerdo.

Pues siguiendo el criterio de los Servicios Jurídicos de la Cámara, en primer lugar, se va a proceder a la votación del título de la ley; a continuación de los artículos 1 a 10, con excepción del artículo número 9, cuyo voto ha sido solicitado por separado; a continuación se votarán las disposiciones, tanto adicionales como transitoria, derogatoria y final. Por otro lado, se realizará la votación de los anexos y, en último lugar, de la

exposición de motivos.

Por ello, y en primer lugar, se somete a votación el título de la ley. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobado el título de la ley.

Y se procede a la votación de los artículos. En primer lugar, del artículo número 9. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 votos en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta aprobado el artículo 9.

Y se someten a continuación a votación los artículos 1 a 10, a excepción del 9. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta, por tanto, aprobado el total del articulado.

Y se procede a continuación a la votación de las disposiciones adicionales, la disposición transitoria única, la disposición derogatoria única y la disposición final única. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resultan, por tanto, aprobadas las disposiciones.

Y se someten a continuación a votación los anexos I a VI. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resultan aprobados los anexos de la ley.

Y, por último, se somete a votación la exposición de motivos. Se da inicio a la votación.

(Los señores diputados emiten su voto).

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. Víctor Visairas Blanco): Resultado de la votación: 30 votos a favor y 2 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Resulta igualmente aprobada la exposición de motivos.

Y, por tanto, concluido el debate y realizada la votación, se informa de que, aprobado el texto definitivo de la ley, se procederá por los servicios de la Cámara a la adecuación del mismo como consecuencia de la tramitación parlamentaria, se publicará en el Boletín Oficial del Parlamento y se remitirá al presidente de la Comunidad Autónoma a los efectos previstos en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

(Eran las diez horas y veintitrés minutos).



Edita: Servicio de Publicaciones
C/ Marqués de San Nicolás 111, 26001 Logroño
Tfno. (+34) 941 20 40 33 – Ext. 2310
Fax (+34) 941 21 00 40