



Diario de Sesiones

DE LA PARLAMENTO DE LA RIOJA

Preside la Excm. Sra. D.^a Ana Lourdes González García
Sesión Plenaria n.º 51, celebrada el día 15 de marzo de 2018

ORDEN DEL DÍA

DECLARACIONES INSTITUCIONALES

9L/DI-0019-. Declaración institucional de tolerancia cero con la mutilación genital femenina.

Ana Carmen Sáinz Álvarez – Grupo Parlamentario Podemos La Rioja.

Diego Ubis López – Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Concepción Andreu Rodríguez – Grupo Parlamentario Socialista.

Jesús Ángel Garrido Martínez – Grupo Parlamentario Popular.

3772

DEBATES GENERALES DE LA ACCIÓN POLÍTICA Y DE GOBIERNO

9L/DG-0003-. Debate general sobre la política sectorial del Gobierno en materia de infraestructuras.

Grupo Parlamentario Socialista.

3772

SUMARIO

Se inicia la sesión a las nueve horas y treinta y cuatro minutos.	3772
DECLARACIONES INSTITUCIONALES	
9L/DI-0019-. Declaración institucional de tolerancia cero con la mutilación genital femenina.	3772
La Presidenta lee la declaración institucional, presentada por los cuatro grupos parlamentarios.	3772
DEBATES GENERALES DE LA ACCIÓN POLÍTICA Y DE GOBIERNO	
9L/DG-0003-. Debate general sobre la política sectorial del Gobierno en materia de infraestructuras.	3772
La Presidenta informa de que el debate se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 134 del Reglamento y con lo acordado por la Mesa y Junta de Portavoces en sesión de 9 de marzo de 2018.	3772
Intervención del consejero de Fomento y Política Territorial, señor Cuevas Villoslada.	3772
Intervención de los portavoces:	
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos interviene el señor Ubis López.	3780
Por el Grupo Parlamentario Podemos La Rioja interviene la señora Sáinz Álvarez.	3784
Por el Grupo Parlamentario Socialista interviene el señor Ocón Pascual.	3787
Por el Grupo Parlamentario Popular interviene el señor Garrido Martínez.	3792
Contestación del señor Consejero.	3796
Réplica de los portavoces:	
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos replica el señor Ubis López.	3802
Por el Grupo Parlamentario Podemos La Rioja replica la señora Sáinz Álvarez.	3804
Por el Grupo Parlamentario Socialista replica el señor Ocón Pascual.	3807
Por el Grupo Parlamentario Popular replica el señor Garrido Martínez.	3809
Dúplica del señor Consejero.	3811
Intervención del señor Ceniceros González, presidente del Gobierno.	3813
Se suspende la sesión a las trece horas y once minutos para que los grupos presenten ante la Mesa propuestas de resolución.	3815

- Se reanuda la sesión a las catorce horas y cincuenta y un minutos. 3815
- La Presidenta informa de que se han presentado 22 propuestas de resolución: 1 del Grupo Parlamentario Socialista, 8 del Grupo Parlamentario Podemos La Rioja, 1 del Grupo Parlamentario Ciudadanos, 5 conjuntas de los grupos parlamentarios Popular, Socialista y Ciudadanos y 7 conjuntas de los cuatro grupos parlamentarios. Se admiten todas, excepto la número 5 del Grupo Parlamentario Podemos La Rioja, que, a su vez, retira otra de sus propuestas, la número 4. 3815
- Defensa de las propuestas de resolución:
- El señor Vallejo García defiende las propuestas firmadas por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. 3815
- El señor Cantabrana González defiende las propuestas firmadas por el Grupo Parlamentario Podemos La Rioja. 3817
- El señor Ocón Pascual defiende las propuestas firmadas por el Grupo Parlamentario Socialista. 3820
- El señor Sáez Rojo defiende las propuestas firmadas por el Grupo Parlamentario Popular. 3821
- Votaciones: quedan rechazadas las propuestas presentadas en solitario por los grupos parlamentarios y son aprobadas la número 7 de Podemos y las presentadas por tres o por todos los grupos parlamentarios. 3823
- Se levanta la sesión a las quince horas y treinta y tres minutos. 3824

SESIÓN PLENARIA N.º 51
CELEBRADA EL DÍA 15 DE MARZO DE 2018

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

LA SEÑORA PRESIDENTA: Buenos días, Señorías.

Se abre la sesión.

9L/DI-0019- Declaración institucional de tolerancia cero con la mutilación genital femenina.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Primer punto del orden del día: declaraciones institucionales.

Declaración institucional de tolerancia cero con la mutilación genital femenina, presentada por los cuatro grupos parlamentarios.

"El Parlamento de La Rioja, con motivo del Día Mundial de Tolerancia Cero Contra la Mutilación Genital Femenina, se compromete a perfeccionar los mecanismos que permitan desarrollar políticas públicas enfocadas a la erradicación de la mutilación genital femenina en nuestra comunidad. Algunas de estas medidas deben pasar por el reforzamiento de la formación en la prevención y erradicación de la mutilación genital femenina con perspectiva intercultural y de género; por el impulso de modelos de intervención sociocomunitaria, que implique a las familias de las niñas o mujeres que pudiesen verse afectadas; por el fortalecimiento de los servicios de salud públicos para que eviten la mutilación genital femenina y traten las complicaciones que causa; y, por supuesto, por el desarrollo de medidas legislativas que pongan en el centro las vidas de las niñas y mujeres en riesgo de sufrir esta práctica inhumana".

9L/DG-0003- Debate general sobre la política sectorial del Gobierno en materia de infraestructuras.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Pasamos al segundo punto del orden del día: debates generales.

Debate general sobre la política sectorial del Gobierno en materia de infraestructuras.

El debate se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 134 del Reglamento y con lo acordado por la Mesa y Junta de Portavoces en la sesión del 9 de marzo de 2018.

En primer lugar, vamos a dar la palabra al consejero de Fomento y Política Territorial para su exposición.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA (consejero de Fomento y Política Territorial): Gracias, señora Presidenta. Señorías.

(Falta de sonido).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Ya puede continuar, señor Consejero.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA (consejero de Fomento y Política Territorial): Muy bien. Continúo pues.

Les decía que quiero poner de relieve antes de empezar el debate que hoy el Gobierno está aquí en pleno con la excepción del consejero de Hacienda, ya que hoy se me acumulaba el trabajo puesto que esta mañana se celebra en la sede del Ministerio de Fomento la Conferencia Sectorial de Vivienda en la que se va a aprobar el reparto de fondos para el Plan Nacional de Vivienda 2018-2021, y, como tenía que estar un

miembro del Gobierno, quién mejor que el consejero de Hacienda para defender nuestros intereses económicos y lo que tiene que recibir La Rioja para este próximo periodo; de ahí que hoy no esté. Por si alguien lo echara de menos, para que al menos no se le eche en cara que no está hoy aquí.

¡Bien! Se convoca este debate como debate sectorial sobre política del Gobierno de La Rioja en el ámbito de las infraestructuras, y con toda la humildad les tengo que decir que una primera valoración desde el Gobierno de La Rioja tiene que ser que esta política es beneficiosa para los riojanos.

En esta primera intervención es mi intención presentar un balance de las inversiones del Gobierno de La Rioja en esta legislatura en el marco de sus competencias para mejorar las comunicaciones y el transporte por carretera, pero no solo en estos tres años de legislatura, sino también en el conjunto del periodo del presente Plan de Carreteras, la Ley del Plan de Carreteras de La Rioja, que fue aprobada por este Parlamento allá por el año 2010.

El tema de las infraestructuras, las carreteras, es un ámbito de especial relevancia para el crecimiento de cualquier región y, por tanto, también de La Rioja, dado que influye en aspectos prioritarios como son para el Gobierno de La Rioja la cohesión social y territorial, el impulso a la economía y el empleo o la atención a las personas que residen en el medio rural.

También me referiré a esa otra tarea –diríamos– paralela a lo que son las competencias del Gobierno de La Rioja, lo que tiene que ver con trasladar la reivindicación del conjunto de los riojanos hacia el Gobierno de España, hacia el Gobierno que tiene competencias también en infraestructuras en nuestro territorio que son vitales para nuestro desarrollo, para nuestro crecimiento y para nuestro futuro.

El objetivo, en todo caso, es que podamos lograr, si fuera posible, al final de este debate un amplio consenso entre grupos y Gobierno para alcanzar un gran acuerdo en materia de infraestructuras. Los riojanos nos lo están demandando, señorías, y debemos hacer un esfuerzo para alcanzar ese objetivo común, tal y como viene reiterando el presidente Ceniceros desde el principio de esta legislatura. En este sentido, el martes pasado, anteayer, el Consejo del Diálogo Social sentó las bases para alcanzar este acuerdo que esperemos que sea factible, porque estoy seguro de que sería muy beneficioso para el conjunto de los riojanos.

Yendo ya a la materia, en cuanto a inversiones en materia de infraestructuras de comunicación y transportes, el Gobierno de La Rioja ha realizado unas inversiones que superan la cifra de 80 millones de euros en los tres ejercicios completos de esta legislatura, 2015, 2016 y 2017. El mayor esfuerzo se ha concentrado en carreteras, como no podía ser de otra forma, con 54,4 millones de euros, mientras que transportes acumula en conjunto el resto de la inversión con 27 millones de euros. A estas cifras habrá que añadir la previsión presupuestaria para este año, que es de más de 30 millones de euros. Por lo tanto, hablamos de un volumen inversor por encima de los 112 millones en estos dos ámbitos concretos: comunicaciones y transportes. Se trata de una cifra muy relevante, que pone de manifiesto el compromiso del Gobierno de La Rioja con los riojanos, con el impulso de la economía, con el impulso del empleo y con el aumento del bienestar y la calidad de vida.

En cuanto a las carreteras autonómicas, los objetivos son claros: aumentar la seguridad vial –esa es nuestra gran obsesión–, aumentar la seguridad vial mediante el mantenimiento del buen estado de las carreteras; por otro lado, facilitar los desplazamientos de los riojanos en cualquier época del año, financiar las bonificaciones en la AP-68, lo que nos está ayudando –como todo el mundo sabe– a reducir la siniestralidad y reforzar también la protección de los colectivos más vulnerables, específicamente peatones, ciclistas y motoristas.

La principal herramienta en este campo es el Plan de Carreteras 2010-2021, cuyo grado de ejecución les tengo que decir que en estos momentos ya supera el 50% en los ocho primeros ejercicios de aplicación hasta alcanzar una cifra de 156 millones de euros.

Desde luego, a nadie se le escapa que hemos pasado unos años –y todavía tenemos afecciones en ese

sentido— de restricciones presupuestarias, importantes restricciones presupuestarias, pero creo que todos teníamos claro, y desde luego el Gobierno de La Rioja lo tuvo siempre, que lo prioritario era preservar las políticas dirigidas a las personas, lo prioritario era preservar la educación, la salud, los servicios sociales, y eso implicó lógicamente que los capítulos inversores se vieran ajustados en gran medida. ¿Qué más quiere cualquier consejero de Fomento, cualquier consejero del ramo que le toque en este caso en materias inversoras, que poder invertir más, verdad? Pero desde luego que todos somos conscientes de la necesaria solidaridad de la sociedad en un momento difícil como el que ha pasado nuestro país en estos últimos años. ¿Qué se hizo en carreteras? Pues concentrar esfuerzos en aquello que era lo prioritario: la seguridad vial, mantener el buen estado de la red autonómica viaria, que les recuerdo que alcanza casi los 1.500 kilómetros de carreteras, y aplazar proyectos interesantes, proyectos que pueden ser positivos de cara al futuro pero que entendíamos que no eran prioritarios en ese momento.

El grado de cumplimiento de este plan les decía que supera el 50%. Sin embargo, es muy diverso en las distintas actuaciones: no tiene nada que ver lo que se denomina obra nueva (por ejemplo, las autovías o variantes o nuevas carreteras) con lo que tiene que ver con conservación de carreteras.

En materia de conservación, por ejemplo, estamos ya superando lo previsto: hemos superado el 100% de lo previsto en el Plan de Carreteras en materia de conservación, señorías. ¿Qué ocurre? Lógicamente, en nueva obra no se ha podido ejecutar más que un 20%. Como digo, no se ha hecho inversión en autovías y en nuevas carreteras; en variantes se frenó y ahora ya estamos creciendo.

En materia de seguridad vial estamos muy por encima de lo previsto y en conservación, como digo, ya también por encima del 100% de lo previsto.

Si descendemos un poco al detalle, vemos ya el cambio cuantitativo y cualitativo. Ya hemos empezado la variante de Murillo de Río Leza, que junto con la de Ventas del Baño son las dos primeras variantes que se retoman como actividad inversora desde 2011, que fue cuando se finalizaron las variantes de Entrena y Castañares de Rioja, y, aun así, estas con unos importes de inversión sensiblemente inferiores a los de aquellas. La variante de Murillo, no porque sea de menor inversión, sino porque lo que se ha hecho ha sido priorizar una fase de esa variante. La variante de Murillo de Río Leza, que conecta tres carreteras regionales distintas, tiene un presupuesto global de 20 millones de euros; sin embargo, abordamos en esta primera fase un tramo que tiene un importe de 5 millones de euros en proyecto, que finalmente en licitación se ha quedado en 3.770.000 euros y que ya se está ejecutando. El Presidente tuvo la pasada semana la oportunidad de visitar las obras, que yo no pude visitar, y esas obras ya están ejecutadas en un 20%.

La variante de Ventas del Baño no la he visitado, pero sí he pasado por ella en varias ocasiones, por las intermediaciones, y he visto cómo van a buen ritmo los trabajos con un presupuesto de 1.158.000 euros.

Y, por ejemplo, se ha empezado una carretera de la que mucho se había hablado en este Parlamento a lo largo de las últimas legislaturas, ¿verdad?, el ensanche y mejora de la carretera de Santa Lucía de Ocón.

En este año 2018 tenemos intención de retomar uno de los corredores importantes de nuestra comunidad, como es la LR-113. En su día se llegó con el ensanche y mejora de esa carretera hasta la Venta de Goyo y es intención de este Gobierno en este momento retomar, como digo, ese ensanche y mejora con una nueva fase entre Venta de Goyo y Tabladas, es decir, entre Venta de Goyo y la presa de Mansilla. Pero, para que se hagan idea del coste de este tipo de obras de carreteras de sierra, de carreteras de montaña, estamos hablando de un tramo de 4 kilómetros que tendrá un coste inicial aproximado de 4 millones de euros.

Como también hay intención de continuar con la LR-250, es decir, la carretera del Camero Viejo, una vez que Confederación Hidrográfica del Ebro finalice el tramo que está ejecutando en estos momentos en el entorno de la presa de Soto-Terroba, y es intención de, en distintas fases, continuar desde esa presa hasta Laguna y su posterior conexión con la N-111.

En estos últimos años se han puesto en servicio 12,2 kilómetros de nuevas infraestructuras gracias a tres

obras de ensanche y mejora: la de Santo Domingo-Morales-Corporales, la de Santo Domingo-Gallinero de Rioja, en la que ya se hizo una primera pequeña variante, y también la LR-333 entre Viniegra de Arriba y el puerto de Montenegro. No obstante, como les decía, la prioridad del Gobierno es, ha sido y va a seguir siendo el mantenimiento y la conservación de las carreteras, es decir, mejorar la seguridad vial cada día.

En 2017 incrementamos la inversión en este capítulo hasta los 15,5 millones de euros, es decir, un incremento de un 10%, y la previsión que manejamos en este ejercicio 2018 es seguir incrementando ese capítulo de conservación de nuestras carreteras. A ello vamos a dedicar importantes cantidades, por ejemplo: en la LR-134 en el entorno de Calahorra en dos actuaciones distintas, una entre Calahorra y San Adrián, con casi un millón de euros, y otra entre Calahorra, parque de bomberos, pistas de atletismo y el parque industrial de La Maja, con 2 millones de euros; el acondicionamiento del entorno urbano de la LR-281 en Quel; refuerzo de firme de la carretera de Aguilar a la provincia de Soria; refuerzo de firme de la 313 en Ollauri; y ampliación del puente y mejora de la travesía de Ezcaray.

La lista es muy amplia, no les quiero aburrir, pero podríamos mencionar obras de refuerzo de firme en Alberite, Aguilar del Río Alhama, Aldeanueva de Ebro, Santo Domingo, Cirueña, San Asensio con la construcción de una nueva rotonda, variante de Rincón de Soto, carretera entre Nájera y Arenzana de Abajo, carretera LR-111 entre Haro y el enlace de la AP-68, carretera de Murillo de Río Leza a Ventas Blancas, carretera de Viniegra de Arriba a Viniegra de Abajo, construcción de la rotonda de la autopista en Calahorra, refuerzo de firme de la carretera LR-314 en Briones, la 115 entre Autol y Aldeanueva de Ebro, la 136 en Tricio, etcétera, etcétera.

También dedicamos especial atención a la mejora de las travesías, de la seguridad vial en los entornos urbanos y en estos últimos años se han ejecutado seis de estas travesías: Entrena, Hervías, Albelda de Iregua, Arnedillo, Fuenmayor y Anguciana, con una inversión cercana a los 2,5 millones de euros.

Pero esta lista también incluye actuaciones que se han terminado recientemente o que están comenzando en estos momentos, como son los casos de Casalarreina, Baños de Río Tobía, Villamediana de Iregua, Bergasa, Medrano, Rincón de Soto, Hormilla, etcétera.

También hemos ejecutado importantes obras en materia de seguridad vial, sobre todo que tienen que ver con nuevas rotondas de regulación del tráfico en Arnedo, rotonda que culmina toda una gran actuación que se ha llevado a cabo a lo largo de los últimos ocho años o diez años –mejor dicho–, desde el inicio de la travesía del paseo Constitución de Arnedo hasta finalizar paseo Constitución y avenida Numancia para conectar de nuevo con la LR-115. Tres actuaciones importantísimas que culminaron con una cuarta que es esta rotonda denominada en Arnedo "la rotonda de Ribero". Ahora vamos a impulsar la rotonda de Navarrete y también a lo largo de este año una nueva rotonda en la LR-115 a la entrada de Aldeanueva de Ebro.

Como digo, son muchas más las actuaciones en refuerzos de firme, en mejoras de la seguridad vial en los entornos urbanos, etcétera. Esa es nuestra obsesión, insisto: seguridad vial, mejorar la circulación de todos los que interactuamos en las carreteras (conductores, motoristas, ciclistas y peatones), con especial cuidado y especial celo hacia los colectivos más vulnerables de los que nos movemos por la carretera.

También, como parte de esa obsesión en materia de la seguridad vial, desde hace años se firmaron convenios con la autopista y con el Gobierno de España para bonificar los peajes en la autopista y que los riojanos pudieran circular en muchos casos gratis por esa autopista, sobre todo todos aquellos que lo tienen que hacer a diario para desplazarse a su lugar de trabajo, sin tener que ir por la N-232 o por otro tipo de vías. Bueno, pues esas bonificaciones han tenido un presupuesto en estos tres últimos ejercicios de 12 millones de euros por parte del Gobierno de La Rioja, a los que habría que sumar 15 millones de euros por parte del Gobierno de España, es decir, 27 millones de euros en estos últimos tres años. Y para este año 2018, dado que se ha firmado ese nuevo convenio, el denominado Convenio de Pesados, nuestro presupuesto ya no es de 4, sino de 5 millones de euros, de manera que en el conjunto de la legislatura superaremos o nos aproximaremos

a los 20 millones de euros en esta política de bonificación de los peajes.

Por último, quiero referirme a la viabilidad invernal. Les decía que es objetivo del Gobierno garantizar el movimiento de los riojanos en todas las épocas del año y con independencia de cualquier situación climatológica o meteorológica. Pues bien, creo que es de justicia reconocer y agradecer el gran trabajo que realizan cada día los profesionales de la carretera de nuestra comunidad, y especialmente quiero referirme a todo el personal del Servicio de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que cada mañana madrugan, y madrugan mucho, para tener las carreteras limpias y en las mejores condiciones, sobre todo en un invierno como este en el que ha habido tanta lluvia, tanta nieve, tanto hielo, y que, bueno, con las molestias lógicas pero se ha podido circular con bastante normalidad.

En materia de transporte, creo que hay que poner de relieve también el esfuerzo que los riojanos estamos haciendo en pagar las obras del soterramiento. En estos últimos años hemos empezado a amortizar el préstamo de esa gran obra en la ciudad de Logroño pero que somos conscientes de que da servicio al conjunto de los riojanos. Y, si empezábamos con esa amortización en el año 2016 con 5,8 millones de euros, en el año 2017 esa cuantía se elevó casi a 9,8 y este año una cuantía un poco más baja, unos 9,7 millones de euros, será lo que destinemos a las obras del soterramiento.

No entraré en muchos detalles porque quizás hoy no sea el momento, pero tenemos que reconocer que, bueno, las obras ahí están ejecutadas en su mayoría y a plena satisfacción de todos. Si bien, bueno, una de las previsiones iniciales cuando se constituyó LIF 2002 (Logroño Integración del Ferrocarril) era que se iban a vender los terrenos y los terrenos de la antigua estación de Renfe iban a servir para sufragar el coste de la obra, pues, bueno, eso ocurrirá, lo que sucede es que todavía no ha ocurrido, ¡eh!, pero, lógicamente, a nadie se le escapa que esa crisis económica que hemos vivido desde luego ha tenido una componente o una derivada en el sector de la construcción, en el sector inmobiliario muy importante que ha frenado ese mercado totalmente. Pero confiamos en que, si no es este año, ya en el próximo año, en el año 2019, comiencen a comercializarse esos terrenos y de esa forma podamos ir resarciéndonos, podamos ir recuperando esa inversión que estamos realizando en estos momentos.

Pero, ¡ffjense!, les voy a dar dos cifras que creo que son significativas para ver cómo evolucionan las inversiones. Esta Consejería de Fomento y Política Territorial –hoy llamada así y que ha tenido otras denominaciones pero con esta estructura más o menos competencial– llegó a tener 99 millones de euros de presupuesto. Hoy en día tenemos 74. Si a esos 99 se le resta el no amplio presupuesto que pasó a Agricultura en materia de obras hidráulicas –poco, me dice el consejero–, bueno, si se le resta eso y se le restan los 10 millones que estamos abonando anualmente al soterramiento, tengan en cuenta sus señorías que esta consejería podría tener hoy en torno a 25 millones de euros más de inversión para nuestras carreteras y nuestro sistema de transporte. Yo creo que es de alabar el gran trabajo que se ha realizado, por todos pero especialmente yo creo que por los técnicos, para priorizar, para ver en qué carreteras había que actuar en cada momento para que los riojanos pudieran circular en las mejores condiciones posibles. Pero desde luego la merma en la inversión, lógicamente, se nota.

En materia de transportes –como digo–, por un lado está esa cuestión del soterramiento, por otro lado está la colaboración del Gobierno en materia de financiación de la nueva estación de autobuses que se está ejecutando en estos momentos, para la que este año contamos con una partida de 2,3 millones de euros y que esperemos que se finalice a finales de este año y finalicemos de pagarla en el año 2019. Pero también –como saben– hacemos una importantísima inversión en todo el sistema del transporte público del Gobierno de La Rioja, el transporte metropolitano, el transporte interurbano, el transporte de las líneas rurales que próximamente vamos a adjudicar, y para lo que destinamos 3.225.000 euros, al margen de los 225.000 euros que destinamos a dos colectivos prioritarios (jóvenes y pensionistas) para abaratarles aún más, si cabe, el transporte público por carretera. Y además tenemos una inversión creciente en materia de marquesinas y otras estaciones de autobuses, y este año tenemos en nuestros objetivos redactar el proyecto de la nueva estación

de autobuses de Calahorra para que, a continuación, de la mano del Ayuntamiento de la ciudad, se pueda abordar esa nueva inversión que de alguna forma cerraría ya un poco el círculo de todas las cabeceras de comarca con una estación de autobuses digna y propia del momento presente.

Paso a la segunda parte, señorías. Les decía, aparte de lo que es nuestra propia competencia y aparte de lo que es la ejecución y la gestión de nuestros presupuestos, también tenemos encomendada, y así lo asumimos desde el Gobierno de La Rioja, así me lo encargó el presidente Ceniceros, la labor de trasladar a Madrid –por decirlo gráficamente– la labor de reivindicar las necesidades de los riojanos en materia de infraestructuras dependientes del Estado. Y tengo que decirles que también estamos haciendo nuestro trabajo en este sentido. A lo largo de la mañana yo me voy a referir a cuatro documentos, es decir, yo no vengo aquí solo con palabras, cuatro documentos: uno, que es el documento que el presidente Ceniceros transmitió al ministro en reunión celebrada en la sede del Ministerio de Fomento el 29 de diciembre del año 2016; otro, que es el protocolo firmado por el presidente con el ministro el pasado mes de mayo; otro documento más es el convenio para el desvío obligatorio del transporte pesado; y, por último, el acuerdo del Consejo del Diálogo Social firmado esta misma semana por los agentes económicos y sociales y el propio presidente Ceniceros. Como les digo, no hablamos de palabras, hablamos de hechos, hablamos de trabajo y hablamos de compromiso.

Miren, hace dos años, cuando llegué a esta consejería, una de las primeras cosas que hice fue ponerme en contacto con la entonces ministra de Fomento, la señora Ana Pastor, para mantener un encuentro en el que pudiéramos repasar las principales reivindicaciones de La Rioja. Se mantuvo esa reunión, una reunión yo creo que interesante, pero, bueno, también estábamos en un momento en el que había que celebrar unas elecciones generales, que luego fueron dos elecciones generales, y que terminó también con un cambio en el titular de la Consejería.

Pues bien, al iniciarse la presente legislatura nacional, otra de las primeras cosas que hicimos fue que el presidente solicitó una entrevista con el ministro de Fomento, con el nuevo titular de la cartera, Íñigo de la Serna. Y –como les digo– allí nos fuimos, yo tuve la oportunidad de acompañarle el 29 de diciembre de 2016, y allí le planteamos lo que entendía el Gobierno de La Rioja que eran las reivindicaciones y las necesidades de los riojanos. Y lo hicimos público en aras de la transparencia, en aras de que nadie pudiera decir: "Bueno, pues aquí hay un cierto acuerdo entre compañeros de partido". ¡No, no!, nosotros fuimos allí, el presidente fue allí a defender los intereses de los riojanos.

Pues, bueno, fruto de aquella reunión, el presidente le invitó al ministro a visitar La Rioja y –como saben– el 26 de enero el ministro visitó La Rioja y escuchó de nuevo al Gobierno y escuchó también en aquella ocasión a los representantes de los grupos parlamentarios. E inmediatamente después, como la principal demanda, la más urgente, la prioritaria en ese momento era reducir la siniestralidad de la 232, inmediatamente después empezamos a trabajar en el desvío de vehículos pesados de la 232 a la AP-68.

Posteriormente, el ministro nos visitó en mayo y vino con dos objetivos: visitó la puesta en marcha del nuevo acceso de la autopista en Recajo, una obra que algunos denostaron o quisieron denostar pero que es importantísima, que se ha convertido en uno de los principales puntos de acceso y salida de la autopista en todo el tramo riojano, ¡fíjense si era interesante!; pues, bueno, vino el ministro a inaugurar –si se quiere, ¡sí!, ¿por qué no?– esa inversión, 16 millones de euros nada menos, pero no quiso venir solo a eso –y, con permiso del ministro, diré también que nosotros tampoco hubiéramos querido que viniera solo a eso– y entonces vino y firmó un protocolo con el presidente del Gobierno; un protocolo que también hubo voces que se alzaron para decir que era papel mojado, que era humo. ¡Nada más lejos de la realidad, señorías, nada más lejos de la realidad! Ese protocolo contenía siete puntos, contenía y contiene siete puntos y, de los siete puntos, les tengo que decir que en todos, en el cien por cien, en los siete se ha avanzado y se ha cumplido la palabra dada por el ministro y se ha cumplido lo firmado por el presidente Ceniceros y el ministro De la Serna.

El convenio del desvío de camiones –al que me referiré más tarde– está funcionando y a plena satisfacción. De la ronda sur, se aprobó el proyecto el 27 de noviembre del 2017 y está pendiente de licitación de las obras: 146 millones de euros, que –permítanme la expresión coloquial– "no es moco de pavo", 146 millones de euros. Nunca se ha realizado ni se ha ejecutado una inversión tan alta en una sola obra de infraestructuras en nuestra comunidad. Contenía una novedad histórica: por primera vez en un documento, negro sobre blanco, se hablaba de desdoblarse la 232 en La Rioja en un tramo, en un tramo importante, 25 kilómetros, y en un tramo con toda lógica: Calahorra-Alfaro-límite con Navarra, que es uno de los tramos en los que la 232 tiene una intensidad media diaria más alta. ¡No solo se reflejó ahí! Se dijo: "Se va a encargar un proyecto". Y el ministro no quiso licitar la contratación de un proyecto, ¡no! Dijo: "Encargo el proyecto inmediatamente a Ineco, a una sociedad pública dependiente del Ministerio de Fomento, para agilizar todavía más la cuestión". Y se encargó ese proyecto y ya se está realizando. Los alcaldes de la zona lo saben bien, y los profesionales y los empresarios y cualquier ciudadano, porque se está viendo todos los días a técnicos hacer mediciones, sacar imágenes de la zona. Otro proyecto también muy importante este de Calahorra a Alfaro porque observen que cuenta con un presupuesto de 124 millones de euros más IVA. Es decir, ese será otro tanto, la ronda sur. Inversiones –¿por qué no decirlo?– históricas.

El protocolo contemplaba también una demanda que además fue para nosotros fundamental desde el primer momento. Dijimos: "Queremos firmar ese convenio del desvío de camiones y podemos colaborar en mayor medida si el Ministerio se compromete a completar el enlace, denominado de Lodosa, de la autopista", el que nosotros decimos de Pradejón. Pues bien, se contempló ahí y de nuevo el Ministerio cumplió y lo hizo bien, y lo hizo prontamente, encargando a la propia empresa concesionaria la redacción de un proyecto. Ese proyecto ya está entregado en el Ministerio, ya se está estudiando, ya se está trabajando también en las expropiaciones de los terrenos necesarios, y yo confío en que pronto ese medio o nuevo enlace sea una realidad, con una inversión de 3,6 millones de euros.

Bueno, y había otros puntos: la variante de El Villar de Arnedo, cuyo proyecto ya está licitado; el tramo de la A-12 o desdoblamiento de la 120 –como quieran– en su recorrido entre Santo Domingo de la Calzada y Villamayor del Río, cuyo proyecto fue aprobado el 21 de julio de 2017 y está pendiente de licitar las obras, con un presupuesto de 24 millones de euros; o también la mejora de la seguridad vial en la 111 en el término de Lardero, en su cruce con la carretera LR-254 que se dirige a Entrena, con un presupuesto de 2,2 millones de euros.

Y, si quieren, había otro compromiso también que el ministro ha explicitado en varias ocasiones, que lo hizo la ministra Pastor y que lo hemos reiterado en diferentes ocasiones: no se va a prorrogar la concesión de la autopista en 2026, no se va a prorrogar. No se va a sacar de nuevo a concesión esa autopista. Pero también seamos conscientes de una cosa: la autopista AP-68 ni siquiera es solo riojana –de poco serviría–, en La Rioja cuenta con aproximadamente 130 kilómetros, pero es que los españoles poseemos –son nuestras las autopistas– más de 3.000 kilómetros de autopistas en toda España. ¿Por qué digo esto? Pues porque las medidas, las decisiones, la política que adopte a futuro el Gobierno de España en materia de autopistas tendrá que valer –como a nadie se le escapa– para La Rioja, para la AP-68 y para el resto de España, para el resto de autopistas.

Pues, bueno, señorías, yo les tengo que decir que "es de bien nacidos ser agradecidos" y por ello digo que el ministro De la Serna ha escuchado a los riojanos, lo ha hecho en distintas ocasiones, sobre todo a través de la voz del presidente Ceniceros, y está cumpliendo a rajatabla ese protocolo que se está concretando en acciones y que se va a seguir concretando a partir de ahora en obras.

Señorías, tengo que decir en honor a la verdad que el Gobierno de Rajoy, el Gobierno de España, asumió su responsabilidad en diciembre de 2011 en una situación muy difícil, muy compleja, en una situación presupuestaria que nada tenía que ver con los años precrisis pero, a pesar de todo, está cumpliendo con los riojanos.

No negamos, porque sería absurdo, que tengamos un déficit en materia de infraestructuras; lo tenemos en materia de infraestructuras del Estado, lo tenemos, efectivamente, pero eso tampoco nos debe impedir ver el bosque –permítanme la expresión– de toda la inversión que ha realizado el Gobierno de España a lo largo de los últimos años, fruto de una planificación de un Gobierno de España también del Partido Popular. Porque, no obstante, a pesar de la escasez presupuestaria de 2011 a hoy, el Gobierno de Mariano Rajoy terminó dos tramos de la A-12; ¡los terminó!, ¡los terminó después de ejecutarlos en gran medida!: Hormilla-Hervías y Hervías-Grañón. Y el Gobierno de España ejecutó casi en la totalidad la conexión de la A-12 que viene de Pamplona con la red de carreteras del Estado en La Rioja, con la LO-20 y con la N-232, en otra obra también importantísima (115 millones de euros de inversión). Y terminó también ese peaje, ese acceso de Recajo al que me refería antes. Por lo tanto, insisto, creo que es de justicia reconocer el trabajo y la inversión de un Gobierno en nuestra comunidad en una época como la que hemos vivido en los últimos años.

Y, por supuesto, hay una fecha en todo este devenir que creo que es destacable, ¡muy destacable!: el 1 de diciembre pasado. El 1 de diciembre el presidente Ceniceros coge el montante –como se suele decir– y de nuevo se va a Madrid, y se va nada menos que a firmar un convenio con dos ministros y el presidente de la empresa concesionaria de la autopista en presencia de la vicepresidenta del Gobierno, la señora Soraya Sáenz de Santamaría. Y al día siguiente, el día 2 de diciembre, se ponía en marcha ese convenio.

Y hoy les tengo que decir, si hablamos en términos históricos, que desde luego, si decía el tango que veinte años no es nada, ¡qué serán tres meses, no, tres meses y medio! Cien días me decían el otro día que se habían cumplido ya. ¿Qué son cien días? Pues cien días no son nada, pero, desde luego, si esto sigue así, estaremos hablando de la historia de un éxito pero de la historia de un éxito colectivo porque creo que todos en mayor o menor medida apostamos, nos comprometimos con ese convenio, nos comprometimos con esa decisión de que pasaran los camiones más grandes, el tráfico más pesado de la 232, una carretera convencional con una intensidad media diaria muy importante y en la que se producían numerosos accidentes con mucha frecuencia y en la que había víctimas mortales, que pasaran a la autopista, una vía de alta capacidad en la que el cambio sustancial a nadie se le escapa. ¡Ojo!, no hay que pensar que ya no va a haber accidentes, pero desde luego los accidentes en una autopista frente a los de una carretera nacional, en la carretera nacional en ocasiones por desgracia son accidentes, choques frontales, y en una autopista son choques por alcance, que no tiene absolutamente nada que ver la gravedad de unos y de otros.

Pero, como digo, esta es la historia de un éxito colectivo y somos conscientes, como ya se debatió en este hemiciclo, de que este convenio tiene unos efectos secundarios no deseados por nadie, tiene unos efectos secundarios para algunos negocios vinculados estrechamente a la carretera, a la N-232, que han visto muy mermada su actividad económica desde el pasado día 2 de diciembre. Bueno, pues sepan que seguimos trabajando, que seguimos trabajando para reducir esas afecciones, que seguimos trabajando, entre otras cosas, no hubiera sido estrictamente necesaria pero seguimos trabajando para cumplir esa proposición no de ley que aprobábamos recientemente aquí por unanimidad para reducir esas afecciones y para tratar de hacer viables esos negocios.

Si bien la cosa no es fácil, esta misma semana yo también cogí el montante y mi gripe y me fui a Madrid y me reuní con el director general de Tráfico, con el señor Gregorio Serrano, una gran persona que trabaja por la seguridad de todos los españoles y que es muy sensible a todo lo que le transmitimos desde La Rioja, y allí hemos estado planteando diversas fórmulas, a ver si es posible eso de la mayor viabilidad de esos negocios en estos momentos. Y de nuevo cuando volví aquí me reuní con la plataforma de afectados y lo volveré a hacer en los próximos días. Pero, señorías, no perdamos la perspectiva, el objetivo que teníamos como región era, es y seguirá siendo evitar perder vidas en la carretera y, si eso lo estamos cumpliendo, creo que tenemos que estar todos satisfechos.

Y, una vez que ya habíamos resuelto ese gran problema de la 232 y recordando los dos ofrecimientos

que el presidente Ceniceros ha hecho en esta misma tribuna en distintos debates sobre el estado de la región, y una vez que ya teníamos también los presupuestos de este ejercicio aprobados por la Cámara, continuamos en la tarea y mantuvimos algún contacto con miembros de la Mesa del Diálogo Social. Y, finalmente, la pasada semana mantuvimos un encuentro preparatorio en el que el Gobierno hizo entrega de un documento en el que se planteaban una serie de infraestructuras, a nuestro entender vitales, pero no solo a nuestro entender, sino que entendíamos también que eran vitales para todos. Con algunos matices el documento fue modificado entre todos, yo quiero agradecer el trabajo de todos, y anteayer, el pasado martes, en una reunión formal del Consejo del Diálogo Social, se firmó y ahora todos ustedes ya conocen su contenido. Yo calificaría ese documento de importantísimo. No sé si será histórico, espero que sí, y nosotros trabajaremos en adelante para que sea histórico porque, desde luego, puede ser el inicio de un cambio definitivo en la forma de afrontar las infraestructuras en nuestra región. Este acuerdo del Consejo del Diálogo Social de La Rioja puede suponer un antes y un después en nuestra reivindicación y en nuestra forma de reivindicar las infraestructuras que queremos los riojanos.

Quiero en este punto agradecer expresamente, en primer lugar, al presidente del Gobierno, que es quien ha tenido y quien ha mantenido desde el principio de la legislatura esta iniciativa. Gracias, Presidente, porque su impulso nos ha dado fuerza yo creo que a todos.

Y quiero agradecer también expresamente a los representantes de los sindicatos y de los empresarios, a los representantes, a sus máximos dirigentes, de UGT y Comisiones Obreras, de la Federación de Empresarios de La Rioja, por su predisposición al diálogo, por querer ser motor en este asunto, pero al mismo tiempo por su generosidad al querer instar a que fueran los representantes políticos, los cuatro grupos de esta Cámara, quienes a partir de ahora perfeccionen, impulsen ese acuerdo y lo eleven a la categoría de pacto de región. Gracias de verdad porque han sido ustedes muy generosos.

Y, por último, quiero por tanto animar a todos los grupos parlamentarios a que dejen, a que dejemos de lado las diferencias y alcancemos un pacto el Gobierno y los grupos parlamentarios que nos lleve a tener una voz fuerte, una voz única que haga que nuestra reivindicación sea mejor, que haga que nuestras demandas lleguen más claras a Madrid y que haga que La Rioja alcance, alcancemos, en los próximos años todo aquello que por una u otra razón no se nos ha dado en las últimas décadas. Bueno, pues en eso va a estar el Gobierno de La Rioja, trabajando codo con codo con todo aquel que quiera trabajar. Esta es nuestra visión sobre las infraestructuras, esta es la política que estamos desarrollando. Imagino que habrá diferencias en las interpretaciones, pero tengo que decirles que estamos satisfechos y que queremos transmitir a los riojanos que trabajamos única y exclusivamente pensando en el beneficio de todos y en eso vamos a seguir trabajando en los próximos meses, en los próximos años, en la próximas legislaturas, señorías.

Muchas gracias. *(Aplausos)*.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Consejero.

Abrimos un turno de portavoces.

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Ubis.

EL SEÑOR UBIS LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días.

Lo primero, también pido disculpas por la voz, parece que los virus están haciendo mella en todos los diputados, en la mayoría de nosotros.

Bien, señor Cuevas, casi le aplaudo yo, casi también le aplaudo yo, porque le voy a dar la enhorabuena lo primero, lo primero y antes de nada, por empezar hablando de las infraestructuras de La Rioja. Creo que nos hacía falta, nos hacía falta hablar en este Parlamento de las infraestructuras de La Rioja, porque hemos hablado demasiado, creo, de las infraestructuras de competencia nacional, y empezar por las infraestructuras

de La Rioja he de decirle que lo agradezco, y además creo que hace falta que hablemos más en este Parlamento de las infraestructuras de La Rioja.

También le felicito porque hoy nos trae aquí un acuerdo, un acuerdo al que el Gobierno ha llegado con los agentes sociales dentro de ese Consejo del Diálogo Social. Le felicito.

Y también le felicito porque vamos a dejar de hablar de anuncios, vamos a pasar de las palabras a los papeles; ya solo nos falta pasar a los hechos.

Bien, vamos a empezar por las infraestructuras de La Rioja, como ha empezado usted. Creo que, como le digo, es vital en este Parlamento hablar más de las infraestructuras de nuestra competencia y a mí me hubiera gustado que digan en qué han quedado algunos de esos proyectos que se abandonaron, que anunciaron a bombo y platillo, esas autovías autonómicas entre Haro y Ezcaray, por ejemplo, o entre Calahorra y Arnedo, esas autovías autonómicas que en su día, como digo, se anunciaron a bombo y platillo y que hoy en día poco o nada se sabe de en qué estado están.

Y hablar de ese Plan de Carreteras 2010-2021 la verdad es que me alegra, pero me hubiera gustado poder encontrar más información del mismo en la propia web del Gobierno, porque también se ha anunciado a bombo y platillo que se iban a invertir 644 millones de euros a lo largo de estos once años y usted ha dicho aquí hoy que se llevan invertidos 156 millones y que se ha ejecutado la mitad del Plan. Por volumen de inversión, imposible que salgan las cuentas, señor Consejero, porque eso no es ni el 25%. De 644 millones anunciados, los 156 que ha dicho usted aquí hoy no son ni el 25%, con lo cual mal vamos.

Pero, cuando uno entra en la web del Gobierno, larioja.org/carreteras y empieza a ver el Plan, poca información se puede sacar, porque de las inversiones en el *link* de inversiones se supone que nos lleva a un pdf en Google Drive que no está colgado ni sabemos lo que puede haber allí y, cuando entramos a las principales actuaciones, cuando entramos a las inversiones, cuando entramos a ver dónde se va a invertir y qué actuaciones principales se van a hacer o qué programa de actuaciones hay previsto, tampoco podemos ver nada. Con lo cual, nos tenemos que fiar de lo que usted nos cuenta de lo que está en el Plan porque a día de hoy es imposible acceder a esa información en la web del Gobierno.

Y le digo: yo no dudo de los criterios técnicos de los miembros de la Consejería, pero me gustaría que estuviera puesto ese plan o estuviera a disposición ese plan, para poder ver o para que todos los riojanos podamos consultar cuáles son las previsiones del Gobierno en actuaciones en esta materia y, sobre todo, si se está ejecutando o no se está ejecutando lo que se había planificado. Ya le digo, a día de hoy, ya le digo que esos 156 millones son menos del 25% de lo que inicialmente había presupuestado o había contemplado en el Plan, que eran 644. Esos son los datos que ustedes tienen ahí.

Y, bien, yo ya le he dicho muchas veces que mientras no me demuestre lo contrario, y lo contrario es hablar de los datos que ustedes mismos cuelgan en su página web, seguiremos hablando de las pedreas que el Gobierno reparte por ciertos municipios y de esas obras que nosotros queremos introducir en los Presupuestos pero que se dilatan año tras año. Y le estoy hablando de la variante de Navarrete, que por fin se ha anunciado..., la rotonda de entrada a Navarrete, la antigua N-120, que por fin van a presentar, han presentado ustedes el proyecto y lleva dos años en los Presupuestos. Estamos hablando de la entrada norte de Arnedo, la LR-585, que lleva dos años en los Presupuestos y todavía no se ha presentado el proyecto. Estamos hablando de la mejora de los puentes de Calahorra, que lleva dos años en los Presupuestos y poco se sabe o nada de la licitación. Por ejemplo. Esas obras, señor Consejero, ¿para cuándo?

Bueno, y ya que va mucho por los pueblos a arreglar travesías para mayor gloria de ciertos alcaldes, pregúnteles, pregúnteles, porque a nosotros nos trasladan muchas demandas. Nos dicen que el mantenimiento de las carreteras deja mucho que desear. Nos dicen que hay que limpiar las cunetas, señor Consejero. Nos dicen que hay que hacer un mejor mantenimiento de las vías autonómicas. Yo se lo traslado hoy aquí a ver si conseguimos de una vez ayudar también a la seguridad en las carreteras limpiando esas cunetas y también mejorar la vida de los agricultores, que también lo demandan mucho.

Y, por último, para cerrar el capítulo autonómico, me gustaría hablar un poquito de transporte. Hoy se ha mencionado por encima que se han invertido en los últimos años bastante..., 27 millones de los 80 de estos tres últimos ejercicios, y hay una gran demanda, que además el Gobierno anterior anunció a bombo y platillo en 2012, que es un sistema único, un billete único, y no sabemos nada. Sabemos que se iba a implantar, que al final iba a incorporarse en el metropolitano, interurbano y rural, y que tiene una planificación de que se instale, pero creo que es algo que beneficiaría a la vida de los riojanos y que de momento no tiene fecha ni se le espera, y estaría bien saber también qué plazos se manejan a este respecto, señor Consejero.

Y, ¡bien!, vamos a hablar de infraestructuras nacionales que –como bien ha dicho– no son de su competencia, pero ustedes empujan –como así esperamos y así queremos– para que La Rioja salga de este abandono en infraestructuras. Nosotros... Mire, me hace gracia porque hoy aquí, a pesar de que hemos demandado desde bien entrado 2016, y además por unanimidad de todos..., le voy a recordar –tengo aquí el texto– lo que todos los grupos presentamos en este Parlamento y aprobamos por unanimidad en febrero de 2016: "Instar a promover un gran acuerdo entre administraciones, agentes económicos y sociales, en aras de reclamar y acelerar la programación y ejecución de las infraestructuras". Febrero de 2016. Hemos tardado dos años para que ustedes traigan un acuerdo, únicamente con los agentes sociales en el Consejo de Diálogo Social, a esta Cámara para que nosotros lo refrendemos. O sea, ustedes el parlamentarismo se lo saltan a la torera o, por lo menos, no nos incluyen en un gran acuerdo de región. Creo, señor Consejero, primero, que no hemos cumplido con lo que aquí aprobamos y, segundo, que es un detalle muy feo ante este Parlamento traer un acuerdo ¡que está muy bien y que seguramente todos respaldaremos y refrendaremos!, pero que han hecho ustedes únicamente para mayor gloria del Gobierno con el club de los cuatrocientos mil, con el club del diálogo social.

Y, mire, ¿qué quiere que le diga? Yo esperaba más, ¡esperaba más!, porque no valen solo anuncios desde esta tribuna de diálogo o de grandes acuerdos. ¡No, no!, hay comisiones en este Parlamento en las que el Gobierno puede comparecer con una agenda y se puede llegar a debates y se puede llegar a acuerdos. Es más, este grupo parlamentario intentó a finales de 2016 que el senador autonómico compareciese voluntariamente en este Parlamento para abrir ese debate, para abrir un debate de infraestructuras y para llegar a unos acuerdos que se pudieran trasladar de primera mano a Madrid; y se nos negó, señor Consejero, ¡se nos negó! Una voz autorizada y una voz que creo que representa a todos los riojanos debería haber liderado también un gran pacto de infraestructuras en esta comunidad, ¡y no se hizo!, ¡y no se hizo!

Bueno, ¿y mientras tanto qué tenemos? Pues tenemos personas que quieren venir a esta comunidad y lo tienen difícil. Tenemos empresas que quieren sacar mercancía de esta comunidad de manera ágil, rápida y barata y lo tienen difícil. ¿Y qué estamos haciendo? Pues poco. Bueno, sí, plasmar compromisos en papeles.

Mire, señor Consejero, de verdad, lo que hace falta... Porque papeles hay muchos. Usted ha puesto cuatro ejemplos, pero papeles también tenemos los papeles de los Presupuestos Generales del Gobierno, papeles en los que ya se contemplaban compromisos, compromisos de inversiones en La Rioja, como esa variante de El Villar –desde el año 2004– que no se ha ejecutado, señor Consejero. O sea, los papeles valen lo que valen; entonces, lo que queremos, señor Consejero, son hechos.

Y, como le digo, tenemos personas que quieren llegar a La Rioja o quieren salir de La Rioja y lo tienen difícil porque las infraestructuras no son las mejores, porque tenemos un déficit en materia de ferrocarril. Estamos muy mal conectados por ferrocarril, señor Consejero. Tenemos un déficit en cuestión de vuelos porque solo tenemos un vuelo, y no opera todos los días, que nos conecta a Madrid. Tenemos un déficit en infraestructuras viarias porque, señor Consejero, no tenemos vías rápidas que nos conecten con otras comunidades, salvo Navarra por la A-12, como usted bien sabe y desde hace más bien poco.

Porque ¿qué ha hecho, qué han hecho los gobiernos de la nación en los últimos años por La Rioja? Pues, según la página web, la propia página web de su Gobierno, desde 2014 nada, porque usted... Hay

también un enlace, hay también un apartado: "Infraestructuras del Estado". Y en infraestructuras del Estado, señor Consejero, desde 2014 no han puesto ninguna inversión del Gobierno central en esta página web. Con lo cual, según su propia página web, no ha hecho nada.

Pero, bueno, sí que han hecho cosas, usted nos ha recordado algunas de ellas. Hemos acabado en los últimos años esa A-12 en el trayecto riojano. Casi, casi casi estamos ya conectados con Burgos; faltan 4,2 kilómetros que espero que se liciten en breve para poder por lo menos decir que tenemos una autovía que llega hasta el final de nuestra región, y esperamos que en un plazo breve. Era 2020 cuando nos iban a conectar por Burgos, ¿lo recuerda? Yo creo que hasta usted lo ha anunciado alguna vez públicamente que en 2020 íbamos a estar conectados por vías rápidas con Madrid a través de Burgos. Pues me parece que no vamos a cumplir, señor Consejero.

Bueno, pues le digo: de momento en 2014 se finalizaron esos 42,2 kilómetros desde Navarrete hasta Santo Domingo. ¿Qué más tenemos? Pues en 2017 se inauguró ese enlace, ese peaje que conecta la A-12 con la AP-68. Importante, pero realmente no aporta gran valor a las comunicaciones de La Rioja, señor Consejero, no aporta gran valor a las comunicaciones de La Rioja, por mucho que quieran decir. Se hizo, es verdad, la conexión de ese puente, se inauguró en 2015, casi diez años más tarde, casi diez años más tarde de lo que estaba la A-12 al otro lado del río, acuérdesese que nos costó diez años, diez años para finalizar esa obra por parte de los gobiernos centrales, diez años, que creo que es un tiempo excesivo.

Y, si usted analiza todo esto que tenemos, todas las inversiones en materia viaria que ha hecho el Gobierno de la nación en estos últimos años, ¿con quién realmente estamos conectados por vía rápida? Con Zaragoza y Bilbao con vía de pago y con Navarra por la A-12. ¡Con nada más! ¡Con nada más! Ni los riojanos de La Rioja Baja pueden ir por la AP-15 a Madrid porque está sin finalizar ni los riojanos de La Rioja Alta pueden ir por la A-12 a Madrid porque está sin finalizar. Con lo cual, eso nos impide que mucha gente se pueda desplazar de manera cómoda y rápida a La Rioja.

¿Qué más tenemos? Pues un aeropuerto que se inauguró en 2003 y, ¿qué quiere que le diga?, ¿nos conecta con infinidad de destinos en Europa y en España? ¿Verdad que no? ¿Verdad que no? Tenemos un vuelo..., y con el primer vuelo que llega a Madrid hasta es difícil coger ciertas conexiones con ciudades europeas a esas horas de la mañana, hasta es difícil, porque llegamos un poquito tarde. Pero es que además alguien que quiera venir a La Rioja de turismo o de negocio, viene por las tardes, o sea, ese día está perdido y el vuelo es temprano por la mañana, con lo cual el que viene de negocios se tiene que quedar dos noches y el que viene de turismo pierde prácticamente dos días, señor Consejero. Eso pasa con el aeropuerto. Con lo cual, o hacemos algo con esa infraestructura o la verdad es que el millón de euros que invertimos anualmente todos los riojanos en mantener el vuelo –y usted lo sabe bien, que dice que no cuesta ni un duro a los riojanos y eso es mentira porque invertimos un millón de euros todos los años: 1.700.000 más IVA, 1.700.000 es el contrato por dos años más IVA. Sí, sale un millón por año prácticamente, un millón por año nos cuesta a los riojanos el aeropuerto de Agoncillo para mantener ese vuelo para no cerrar la infraestructura, señor Consejero– prácticamente no nos conecta con ningún sitio.

¿Y qué tenemos? Una estación de ferrocarril que se puso en marcha en 2011 y que nos conecta con la mayoría de ciudades españolas. ¡Ah, no, que tampoco! No nos conecta con nada, señor Consejero. Con Madrid, con los mismos problemas que tenemos con el avión porque la conexión de la mañana llega tardísimo, llega tardísimo, y al final hay que venir por la tarde y venimos tardísimo también.

Con lo cual, señor Consejero, ¿qué quiere que le diga? Usted ha hecho un balance triunfalista, muy positivista y le voy a dar la razón a medias, porque se están dando pasos, estamos mucho mejor de lo que estábamos, pero queda mucho, queda mucho. Y queda lo más importante, quedan los euros y quedan los plazos, y lo que quisiera que por lo menos saliera hoy de aquí es un compromiso de todos los partidos para ver por qué luchamos primero en los Presupuestos Generales de 2018 que tienen que llegar ahora, creo que llegarán si nos ponemos de acuerdo. ¿Qué vamos a exigir ahí para La Rioja, señor Consejero? ¿Qué vamos

a exigir todos ahí para La Rioja? Eso es lo importante. Esos papeles son los importantes, pero no que quede en los papeles, sino que se invierta y que se empiecen las obras.

Así que, señor Consejero, por esa parte le doy la enhorabuena, hemos avanzado, pero nos queda mucho. Porque, mire, voy a acabar redactando un refrán español que dice que, "obras son amores, que no buenos papeles como los que han firmado".

Gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la señora Sáinz.

LA SEÑORA SÁINZ ÁLVAREZ: Buenos días, Presidenta, diputados. Buenos días a todos los presentes que nos acompañan.

Yo tampoco me he librado de la gripe.

Bueno, he de decir que he escuchado al señor Cuevas atentamente y la verdad es que me ha dado la sensación de que él vive una realidad completamente distorsionada de la que vivimos el resto de riojanos y riojanas día a día. Pero usted, bueno, tampoco se preocupe porque yo estoy aquí para transmitirle las demandas y el sentir de los riojanos que viven con indignación la falta de inversión que se está haciendo en esta región durante las últimas dos décadas.

Mire, señor Cuevas, para que una región sea próspera ha de estar bien dotada de infraestructuras, y aquí, en nuestra comunidad, no lo estamos, y eso está dificultando el desarrollo, la competitividad y la productividad. El déficit en materia de infraestructuras ha impedido que se hayan podido implementar políticas efectivas de desarrollo que ayuden al crecimiento económico y, como consecuencia de estas carencias, volvemos a ser la comunidad autónoma que menor crecimiento económico ha registrado en todo el país, tan solo un 1% del PIB, y lo hicimos por detrás de Ceuta y Melilla, con un 1,6 y 1,7%, respectivamente. De nuevo nos hemos quedado los últimos. ¿Y qué han hecho ustedes? ¡Pues absolutamente nada! Continúan en el inmovilismo más absoluto creyendo que las cosas se van a arreglar por sí solas, y nosotros sabemos que eso no es así.

Otro factor por el cual es necesario hacer especial hincapié en las infraestructuras es evitar el despoblamiento en los núcleos rurales, porque, si no conseguimos que nuestros pueblos estén bien comunicados, permítame decirle que están condenados a desaparecer. Por tanto, es más que evidente que, si no queremos quedarnos descolgados del avance y el crecimiento, necesitamos una dotación de infraestructuras que den respuesta a las necesidades reales de la gente y de la industria riojana.

Me van a permitir hacer también un breve repaso del estado actual de nuestras infraestructuras, porque, bueno, como ya saben sus señorías, han pasado quince años desde la inauguración del aeropuerto de Agoncillo y al final tenemos un aeropuerto completamente infrautilizado que acumula una deuda que supera los 80 millones de euros y con una media de cincuenta y cuatro pasajeros al día, si no recuerdo mal, tal vez porque la única oferta disponible para este aeropuerto es un único vuelo diario a Madrid. Ya sé lo que me va a contestar el señor Cuevas, lo que nos contesta siempre, que el aeropuerto de Agoncillo no nos cuesta ni un céntimo a los riojanos porque se financia con recursos propios. Pero permítame decirle que usted y yo sabemos que eso no es verdad, los riojanos y las riojanas colaboramos, sí, sí, sí, de manera indirecta en paliar el déficit de este aeropuerto. ¿Cómo? Muy sencillo, se hacen aportaciones que se hacen vía fondos públicos de la Comunidad Autónoma, en concreto a través de las campañas de promoción turística de La Rioja, y eso nos supone a los riojanos más de un millón de euros al año, y eso, señor Cuevas, es mucho dinero.

Ustedes hicieron caso omiso de las recomendaciones y del informe del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, que decía que la rentabilidad de un aeropuerto está directamente relacionada con el número de

pasajeros que pasan por sus instalaciones. Y, fíjense, los auditores situaron esa cifra en cien mil pasajeros, y aquí en nuestro aeropuerto, ni en su mejor momento, que creo recordar que fue en el año 2008, ni tan siquiera entonces llegamos a alcanzar la mitad de esa cifra. Algo, por otro lado, completamente lógico y normal teniendo en cuenta que para cuando se construyó este aeropuerto ya teníamos yo creo que cuatro aeropuertos construidos a poco más de 100 kilómetros: estaban ya los de Vitoria, Pamplona, Zaragoza y Bilbao. Pero, bueno, como todos ustedes saben, lo que no mejora empeora. Y tanto fue así que Aena en el año 2012, bueno, se plantea incluso cerrar el aeropuerto de Agoncillo. Entonces, fíjense, entonces contaba con diecinueve mil doscientos pasajeros, una cifra muy similar a la que se registró el año pasado, en 2017. Hubo entonces, como ya saben todos ustedes, una importante negociación y Aena, bueno, accedió a mantenerlo abierto a cambio de una reducción importante en la plantilla y en el horario de apertura. Además de todos estos ajustes, ¿cómo no?, el Gobierno de La Rioja inyectó ese mismo año 2,5 millones de dinero público para garantizar la actividad del aeropuerto hasta el año 2015. Seguramente, no tardando mucho, Aena va a volver a llamar a la puerta de este Gobierno para pedir más dinero público ya que la situación podemos decir que poco o –mejor dicho– nada ha mejorado desde el año 2012. Las cifras desde luego siguen siendo desastrosas y la actividad de este aeropuerto continúa en caída libre en los últimos años. Como ya he dicho antes, estamos ante unas cifras completamente irrisorias para mantener abierto un aeropuerto.

A mí sí me gustaría que el señor Cuevas nos explique en su turno de réplica qué planes tiene el Gobierno de La Rioja para paliar el déficit intolerable del aeropuerto, porque creo que ya está bien de tomar el pelo a los riojanos con paquetitos vacacionales a Hungría, Polonia y Rumanía; porque lo que de verdad hace falta es ampliar la oferta de vuelos regulares que nos conecten con las principales ciudades españolas y europeas. Señorías, esa infraestructura necesita una respuesta rápida y urgente, por eso nosotros hemos presentado varias propuestas de resolución que plantean soluciones viables a corto y a medio plazo.

Es más que evidente que la política de planificación que ha llevado a cabo el Gobierno central en materia de infraestructuras en los últimos años es ineficaz en términos logísticos, económicos y demográficos. Se ha invertido un 90% de los recursos en trayectos que atienden escasamente al 10% de los desplazamientos. Por eso nosotros siempre hemos defendido que las infraestructuras deben tener una planificación conjunta, que atienda las necesidades de los ciudadanos y de la industria. Y esto, por supuesto, ha de hacerse con criterios técnicos y no políticos, como se han hecho aquí las cosas.

En Podemos queremos hacer una apuesta fuerte y decidida por el ferrocarril, y así nosotros lo hemos manifestado una y otra vez. Somos conscientes también de que partimos de una situación de desventaja, sobre todo si nos comparamos con las comunidades vecinas, ¿no? Solo tenemos que ver las partidas presupuestarias de los Presupuestos Generales del Estado que cada año se dedican a la red ferroviaria navarra y ver un poco las partidas tan ridículas que se destinan a nuestra comunidad autónoma.

La propuesta que hacemos desde Podemos es estudiar qué es lo que realmente demandan los riojanos y con una planificación concisa construir entre todos una hoja de ruta que dé respuesta a las necesidades de la gente. Al igual que cuando realizamos una obra en la vivienda familiar tenemos que analizar un poco las necesidades, la inversión a realizar y la hipoteca que nos va a quedar a futuro, bueno, pues en las infraestructuras del transporte yo creo que pasa exactamente lo mismo, ¿no?: que son inversiones ingentes, esfuerzos de toda la sociedad para concentrar todo su ahorro en aquellas obras que nos permitan crecer y vivir mejor. Por eso debemos priorizar y optimizar los recursos públicos.

El problema es que en España se han dedicado los mejores esfuerzos a la mayor gloria de los intereses políticos electoralistas del Gobierno de turno, y así nos ha ido. Ya va siendo hora de dejar a un lado los proyectos grandilocuentes como el AVE, que tanto el Partido Popular como el Partido Socialista nos han prometido una y otra vez en cada campaña electoral; un proyecto que sabemos que no va a solucionar los problemas que tenemos actualmente de comunicación en nuestra región. Por eso insisto en que debemos centrarnos en dar una respuesta urgente y, para ello, ahora les voy a decir cuáles son nuestras propuestas.

Bueno, queremos modernizar y mejorar el trazado existente para adaptarlo a velocidades de más de 200 kilómetros por hora. Todos sabemos que la infraestructura actual está en un estado de conservación muy precario y eso hace que en algunos puntos existan limitaciones de velocidad debido al mal estado de las vías. Por eso consideramos fundamental llevar a cabo las actuaciones necesarias, reemplazando la línea donde sea necesario y remodelándola en el resto de tramos; sin olvidarnos, por supuesto, de adaptar ya la infraestructura al ancho europeo.

El coste de renovar una vía convencional para adaptarla –como ya he dicho antes– a velocidades que superen los 200 o 220 kilómetros por hora varía mucho dependiendo de la orografía del terreno, pero en este caso, en este caso concreto, en nuestra comunidad autónoma, estaríamos hablando de una cifra que oscilaría entre los setecientos y el millón de euros, aproximadamente.

Y también quería matizar que, cuando decimos modernizar y mejorar las infraestructuras, también nos referimos a dar respuesta a las demandas que desde hace años están haciendo los municipios riojanos. Y voy a poner dos ejemplos muy sencillos. Miren, es un clamor que en pleno siglo XXI las vías del tren dividan un municipio riojano. Como todos ustedes se habrán dado cuenta, estoy hablando de Rincón de Soto. En dicho municipio todavía mantienen el trazado original del siglo XIX, con el peligro, por supuesto, que eso conlleva para los habitantes que cruzan esa vía a diario andando sin ningún tipo de seguridad adicional más que el semáforo y la media barrera. Por eso es necesario que de una vez por todas se lleve a cabo la circunvalación ferroviaria que llevan muchísimos años demandando los vecinos.

En Calahorra, bueno, pues sucede algo parecido. Yo no entiendo cómo es posible que en la segunda ciudad de La Rioja los usuarios, para pasar de un andén a otro, tengamos que hacerlo por las vías, con el peligro que eso supone. Ha habido días en que incluso yo me he bajado del tren y ha tenido que venir el personal de la estación a decir: "Quietos, no paséis, que viene un Alvia", y quedarnos esperando que pasen los Alvias para poder pasar por la misma vía al otro lado. Eso yo creo que deberíamos solucionarlo cuanto antes. Por eso además hemos presentado una propuesta de resolución en este sentido.

Bueno, queremos también conseguir más y mejores conexiones tanto dentro como fuera de nuestro territorio. Necesitamos una oferta más amplia de horarios y trayectos. No es normal que únicamente exista un único tren directo a Madrid cada día.

También vamos a pedir tarifas asequibles. Yo creo que ya es necesario implementar también medidas de gratuidad para fomentar el transporte ferroviario y crear abonos de transporte reducidos para jóvenes y para jubilados. Con las tarifas actuales que tenemos sale más barato hoy en día desplazarse por nuestra comunidad autónoma en un coche particular que hacerlo en transporte público.

Es hora de reconocer que es imprescindible volcarse en la red de cercanías y aumentar la conectividad para los trayectos de proximidad optimizando los horarios, mejorando la movilidad de nuestros municipios y aliviando el coste que deja fuera de juego a las familias riojanas. Las conexiones para llegar al aeropuerto de Bilbao, como todos ustedes saben, son un auténtico desastre. Nadie ha tenido en cuenta que ese es el aeropuerto de referencia para los riojanos porque, a diferencia de nuestro aeropuerto, de ahí sí que salen numerosos vuelos regulares cada día.

Por tanto, señorías, nuestra postura es apostar por una red ferroviaria de altas prestaciones que dé respuesta –como he dicho antes– a las demandas de los ciudadanos y de nuestra industria.

Respecto a las infraestructuras del transporte de nuestra región, tampoco me voy a entretener mucho, porque ya creo que en el Pleno anterior hablamos largo y tendido sobre este tema y sobre la situación de nuestras carreteras; pero sí quiero incidir nuevamente en la dejadez, en el pasotismo y en la falta de responsabilidad y de palabra del Gobierno de La Rioja, que nos promete una y otra vez actuaciones que nunca llegan. Y un ejemplo es el Plan de Carreteras 2010-2021, al que el señor Cuevas se ha referido antes.

En ese plan se comprometieron ustedes a invertir 644 millones de euros. Acaba de decir que se ha ejecutado casi el 50% de ese plan. ¿Cómo es posible que se haya ejecutado el 50% del plan y solo hayan

gastado un 20% de la cantidad prevista? Vamos, ahora mismo nos lo tiene que explicar. De todas formas, con los años que han pasado desde el año 2010, yo creo que tendría que estar ejecutado el 80% y la inversión tendría que haber sido mucho mayor. De todas formas, en ese plan –como he dicho antes– también se anunciaron a bombo y platillo las tres primeras autovías riojanas –¡ni rastro de esas tres autovías!–, Calahorra-Arnedo, Haro-Ezcaray y Logroño-Villamediana, además de dieciséis nuevas variantes. Ya me contará, si está el 50% del plan, dónde están esas autovías.

Ahora, bueno, el ministro De la Serna también se nos ha comprometido a desdoblarse la N-232 desde Calahorra hasta el límite con Navarra. Bueno, pues ya veremos en qué queda esa promesa. Para nosotros –como he dicho– es urgente y prioritario conseguir unas carreteras seguras que vertebrar nuestra región, y para eso yo creo que es necesario poner en marcha un estudio y un plan de actuación en nuestras carreteras, para intentar reducir –digamos– en la medida de lo posible los continuos accidentes que se producen en ella.

En el anterior Pleno ya explicamos un poco nuestra postura respecto a las infraestructuras. Recuerdo también que se aprobaron cuatro de los cinco puntos de la proposición no de ley que trajo Podemos a esta Cámara. Y quedó constancia de que la mayoría parlamentaria de esta Cámara quiere poner en marcha de forma urgente y prioritaria el estudio de capacidad y adaptabilidad de la AP-68 para dotar a esta vía de las entradas y salidas necesarias, y convertirla así en el eje vertebrador de nuestra región; pero, por desgracia, también quedó constancia de que el Partido Popular y el Partido Socialista se oponen a la liberación de la AP-68. El Grupo Ciudadanos nos propuso liberar la AP-68 por tramos. ¡Pues de acuerdo! ¡Nosotros estamos de acuerdo! Si tiene que ser por tramos, que sea por tramos. Eso sí, para nosotros la prioridad, el tramo más prioritario, no sería la ronda sur porque ronda en Logroño ya hay; si se ha quedado pequeña y ha habido mala previsión, esas consecuencias no las tienen por qué pagar los riojanos. Para nosotros el tramo más prioritario sería en Rioja Baja, que para eso es el tramo donde más accidentes mortales se concentran.

Por tanto, señorías, como ya he dicho, es urgente corregir el rumbo y dotarnos de un horizonte estratégico para las próximas décadas; un horizonte que nos alinee con los compromisos medioambientales y de sostenibilidad. Una red de cercanías útil para la gente ahorraría muchos desplazamientos en coche, reduciría el tráfico y la siniestralidad, y acercaría a las personas de La Rioja con el medio de transporte más eficiente, más seguro y más puntual que tenemos.

Por tanto, señorías, menos promesas y más trigo.

Gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ocón.

EL SEÑOR OCÓN PASCUAL: Muchas gracias, Presidenta.

Señorías, no quiero pasar la oportunidad de saludar al público presente y especialmente a los representantes de los sindicatos y de la Patronal, al secretario general de la Unión General de Trabajadores, Jesús Izquierdo, al secretario general de Comisiones Obreras, Jorge Ruano, y al presidente de la Federación de Empresarios, al señor Jaime García Lacalzada.

Miren, hace mucho tiempo propusimos un gran pacto en infraestructuras; y no nos queremos arrogar la medida, no hemos sido los únicos en proponer este pacto. Pero este Pleno que estamos celebrando hoy sí lo solicitó el Grupo Socialista en noviembre del año pasado. Si lo que queremos conseguir hoy aquí es un gran pacto político y social para la Comunidad, lo primero que tenemos que decir es que hoy aquí no se cerrará el pacto, pero sí pondremos las bases sólidas del gran acuerdo político y social en el que se vean reflejadas las aspiraciones de la mayoría de los riojanos y de las riojanas.

Los acuerdos que hoy aquí alcancemos los representantes del pueblo riojano, evidentemente, saltarán las paredes de este Parlamento, y, junto a los agentes económicos y sociales de la Comunidad y a todas aquellas organizaciones y colectivos que quieran sumarse y aportar a este gran proyecto colectivo, caminaremos juntos en defensa de los intereses de La Rioja, que –no nos olvidemos– de lo que estamos hablando es de infraestructuras fundamentalmente de carácter estatal. Por lo tanto, también estaremos defendiendo el interés general de España.

Hoy nos damos cita en este Pleno –como decía– solicitado por el Grupo Socialista en noviembre del año pasado. Y, desde luego, hoy no es momento de reproches ni de cómo han actuado unos u otros en materia de infraestructuras, pero sí me gustaría destacar algo que este Pleno supone hoy, algo que es intrínsecamente bueno para nuestra democracia, que es poner en valor la labor de la oposición. Toda oposición en un Parlamento tiene dos cometidos fundamentales: uno, controlar al Gobierno y, el segundo, impulsar su acción política. Y creemos que con este Pleno se puede visualizar con toda claridad la labor de impulso de la acción del Gobierno.

Hoy es 15 de marzo de 2018. Como decía antes, el pacto por las infraestructuras no solo lo ha propuesto el PSOE; lo ha propuesto el PSOE, lo han propuesto otros grupos, lo han propuesto los agentes económicos y sociales de esta comunidad. El presidente del Gobierno de La Rioja lo propuso el pasado 6 de julio de 2017 en el debate del estado de la región del año pasado. Como decía, a finales de noviembre este grupo, el Grupo Socialista, solicitó este Pleno. En los meses que transcurrieron entre la propuesta del presidente del Gobierno y esa petición de este Pleno de hoy no fuimos convocados a ninguna reunión para abordar esta materia por parte del Gobierno. Ni desde noviembre, cuando solicitamos el Pleno, hasta el día de hoy ¡tampoco hemos sido desde luego los grupos parlamentarios ni los partidos políticos llamados a tener ni una sola reunión para abordar este asunto! Me va a permitir decirle, señor Ceniceros, que es una extraña manera de actuar para llegar a un gran acuerdo político y social el hecho de que los representantes de los ciudadanos no sean convocados a una reunión por el Gobierno. Pero, aun así, este Pleno ha servido y yo creo que va a servir para sentar las bases de este gran acuerdo.

Miren, dos días antes de la celebración de este Pleno, el pasado martes y 13, el Gobierno y los agentes sociales, la Patronal y los sindicatos mayoritarios, cerraron un acuerdo. Y a nosotros nos parece muy bien y, además, he de decirles que estamos básicamente de acuerdo con lo que se firmó el pasado martes. Pero sí le tengo que decir una cosa: después de tanto tiempo, que ese acuerdo se cerrara dos días antes de la celebración de este Pleno creo que tiene mucho que decir. Por eso he querido empezar poniendo en valor la labor de la oposición, porque, posiblemente, si este Pleno se hubiese celebrado el mes que viene, el acuerdo que ustedes cerraron con sindicatos y Patronal no se hubiese producido hasta el mes que viene.

Desde hace años el Partido Socialista y otros grupos, entiendo que también otros partidos, se han reunido con los agentes económicos y sociales para tratar muchos temas, este también, la situación de las infraestructuras. Y, desde luego, siempre ha habido una coincidencia general en la necesidad de llegar a un gran acuerdo en nuestra comunidad en materia de infraestructuras; un gran acuerdo que –no se nos olvide– supone necesaria e inexcusablemente hablar entre todos. No es algo que el Gobierno fabrica y que se lo da a los demás para el que se quiera apuntar. Eso no es un gran acuerdo; eso es otra cosa. Yo entiendo que son muchos años, demasiados años funcionando de determinada manera, pero esa época terminó, señor Ceniceros. Por lo tanto, un gran acuerdo consiste fundamentalmente en hablar y negociar entre todos los partidos, los agentes sociales y no me cabe duda que también más organizaciones y colectivos de esta comunidad autónoma. Por eso les decía que el Partido Socialista ha hablado con ellos desde hace años de este asunto y también pocos días antes de acudir a este Pleno, porque éramos conscientes de que necesitábamos conocer cuál era su última posición en este asunto antes de debatir hoy aquí entre los grupos políticos. Por lo tanto, creemos que es absolutamente necesario hablar con ellos.

Y le voy a decir, señor Ceniceros: lo que no haremos nunca, ¡nunca!, es recriminar a los demás que

hablen entre sí; ni a los sindicatos, ni a los empresarios, ni a nadie. Lo lógico hubiese sido que todos hubiésemos hablado entre todos. Y que Ciudadanos, Podemos, el Partido Popular y nosotros hubiésemos hablado con normalidad y con tranquilidad con los agentes económicos sin que nadie, ninguno de ellos, sufriera la más mínima recriminación por esas conversaciones. Y creo que esta vez no se ha producido así, señor Cenicerros, creo que no se ha producido así. Es una manera de entender cómo debemos hacer las cosas, y yo creo que desde ese punto de vista las cosas ustedes no las han hecho bien, primero, por no convocar a los partidos políticos a hablar sobre este gran acuerdo y, segundo, por recriminaciones a los agentes sociales por haber hablado con otros partidos políticos. Es un mal ejemplo.

Y le digo, señor Cenicerros, que, como Partido Socialista, estoy muy satisfecho de haber solicitado el Pleno que estamos celebrando hoy: por los resultados que ya ha traído y por –de lo que estoy seguro– los resultados que va a traer de trabajo conjunto de la sociedad riojana en defensa de sus intereses. Y, más allá de la forma de llegar a este acuerdo –aunque las formas son muy importantes–, lo sustantivo, en primer lugar, es conseguirlo; pero, como les decía, no solo aquí, el gran acuerdo político y social trasciende a este Parlamento. Y yo creo que hay que dar y caminar en tres pasos que son imprescindibles para que todos lleguemos a éxito con el gran pacto de las infraestructuras.

Miren, en primer lugar, el primer paso, señor Cenicerros, creemos que es hacer a toda la sociedad riojana copartícipe del acuerdo y que la sociedad riojana se sienta imprescindible en la consecución de sus objetivos. Será tarea de todos conseguirlo; suya, del Gobierno, del Partido Socialista también y de todo el resto de grupos presentes en esta Cámara, y de los agentes sociales y económicos también. Y será tarea de todos conseguir esos objetivos, y para conseguirlos el conjunto de la sociedad riojana tiene que tener el convencimiento de la necesidad de llegar a esos objetivos para el futuro de la propia comunidad, para el desarrollo de nuestra tierra, para el desarrollo de nuestra economía en un mundo cada vez más globalizado y más competitivo. Estar conectados con las grandes líneas de comunicación españolas y europeas no será suficiente para nuestro desarrollo económico, pero desde luego al Grupo Socialista se le antoja imprescindible.

El segundo paso a dar tiene que ser que tenemos que buscar –y se lo hemos dicho en numerosas ocasiones– aliados en otros territorios vecinos con los cuales compartimos problemas comunes y, en este caso, compartimos infraestructuras y necesidades comunes. Hay que tejer alianzas y liderar encuentros, no sirve con que si nos llaman o nos dejan de llamar para una determinada reunión. Si a usted no le llaman, llámeles, porque esas infraestructuras son importantes para todos, pero en alguno de los casos para otros son muy importantes y para La Rioja son vitales, señor Cenicerros.

Mire, como trabajo colaborativo con otros territorios le voy a poner un ejemplo. Hace escasas semanas el Grupo Socialista en el Congreso registró una proposición no de ley firmada por todos los diputados que representan a todos los territorios que están presentes en el eje ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Todos los diputados socialistas firmaron una apuesta, que estoy seguro que también hoy vamos a estar de acuerdo aquí, que es que se ponga en marcha la planificación vigente en el PITVI y lo que supone ese corredor Cantábrico-Mediterráneo –como digo siempre– no solo para La Rioja, sino para el conjunto de España.

Y el tercer paso que creo que tenemos que dar, señor Cenicerros, es que hay que ser exigentes con el Gobierno de España. Y da igual, no habrá que ser exigentes solo con el Gobierno actual de España, las infraestructuras son materia y trabajo de muchos años y seguro que hay que ser exigentes con otros gobiernos de España que vendrán después, independientemente del partido político que sostenga al Gobierno en cada momento en el Gobierno de la nación.

Y, por si alguien no lo entiende, señor Cenicerros, les tendremos que explicar que las infraestructuras estatales que discurren por La Rioja que comunican el valle del Ebro, que comunican el este y el oeste de nuestro país, que comunican el norte con la meseta en gran parte, son desde luego, como le decía, importantísimas para La Rioja, son vitales para el desarrollo de nuestra comunidad, pero hay que ponerlas en

el contexto, son también importantísimas para España y para su desarrollo equilibrado.

Lo hemos hablado en otras ocasiones. Nuestro país y nuestra comunidad autónoma tienen un importante problema de despoblación, áreas enormes de nuestro país están quedando despobladas y los espacios sin gente son espacios sin economía, señor Ceniceros. España es mucho más que Madrid y la costa, debe ser mucho más que Madrid y la costa.

En países como Alemania, como Francia, como Holanda, como el Reino Unido, cuando uno los visita, se da cuenta de que hay economía en todas partes a lo largo y ancho del territorio. En España, no; y en La Rioja, tampoco. Y, por lo tanto, desde luego en la economía actual en el siglo XXI para el desarrollo de las economías, es evidente, como todos sabemos, el desarrollo de potentes infoestructuras, eso a nadie le cabe la menor duda, pero las infraestructuras de comunicación siguen siendo vitales para nuestro desarrollo.

Creo de verdad que estos tres pasos que le acabo de decir, señor Ceniceros, son fundamentales para conseguir el éxito en esta empresa y desde luego el Partido Socialista no podrá hacerlo solo. Pero, acuérdesse de una cosa: el Gobierno de La Rioja tampoco podrá hacerlo solo. Así que espero que todos hayamos aprendido, que ustedes, nosotros y todos los grupos que estamos aquí presentes hayamos aprendido de este tiempo la lección y caminemos juntos para conseguir lo que son los objetivos que les relataba con anterioridad, que estoy seguro de que todos los que estamos aquí representados compartimos en gran parte.

En esta primera intervención me parecía fundamental, señor Ceniceros, explicar cómo creemos que se debe desarrollar el acuerdo al que lleguemos hoy aquí, las fuerzas políticas aquí presentes. Ahora me detendré muy brevemente en los principales pilares de un acuerdo que consideramos necesario en cuanto a nuestras infraestructuras. Ninguno de los puntos que le voy a relatar le parecerá novedoso porque los hemos hablado en numerosas ocasiones aquí ya, pero evidentemente parece básico decirlos.

Mire, en cuanto a la autopista AP-68, nosotros creemos que es necesario, nosotros sí lo creemos que es necesario, licitar la ronda sur ¡ya!, ¡cuanto antes!, creemos que es urgentísimo para el entorno metropolitano de Logroño, no solo para Logroño, para toda La Rioja central y para toda La Rioja. Creemos que es necesaria la licitación ya de la ronda sur porque será una obra de largo recorrido, no se va a hacer en seis meses y, por lo tanto, cuanto antes nos pongamos a hacerla y a ejecutarla, mejor.

También creemos que hay que poner en marcha el estudio para el que todos los grupos que estamos aquí reunidos llegamos a un acuerdo y que realizó el Gobierno el pasado año, el estudio de capacidad de la AP-68 con los enlaces que tiene previstos. Nosotros, como Grupo Socialista, también somos conscientes de que no se van a poder hacer todos los enlaces a la vez, somos perfectamente conscientes de ello. Por lo tanto, creemos que esos enlaces hay que priorizarlos, hay que priorizar ante el Gobierno de España qué queremos que se haga antes. Y, desde luego, nosotros tenemos muy claro que hay que intentar acortar las distancias entre salidas de las actuales en la autopista AP-68, señor Ceniceros. Por lo tanto, es necesario hacer un enlace intermedio entre Alfaro y Calahorra, que estaría en la zona –como recoge el estudio– de Aldeanueva de Ebro, y hay que hacer otro en el que más distancia tiene también, que es el enlace entre Cenicero y Haro que estaría –como el estudio recoge– en la zona de San Asensio. Y, en tercer lugar, evidentemente, hay que hacer bidireccional el caso único en su especie que tenemos con el enlace de Lodosa y Pradejón, que es monodireccional solo hacia Zaragoza.

Y, en tercer lugar, respecto a la autopista AP-68, nosotros creemos que son básicas tres cuestiones: una, que no se prorrogue su concesión cuando finalice en 2026; que no se licite de nuevo una nueva concesión, y que la autopista, a partir del 10 de noviembre de 2026, que es la fecha exacta en que concluye su periodo concesional, esté libre de peaje. Creemos que esos tres puntos son básicos.

En cuanto a la N-232, estamos también absolutamente de acuerdo con aquello a lo que el mismo estudio de capacidad de la AP-68 se refería, porque también ese mismo estudio recoge la necesidad del desdoblamiento de la 232 entre el límite con la provincia de Navarra en Alfaro y Arrúbal, en el inicio de la

ronda sur. Absolutamente de acuerdo. Y desde luego también, como ha relatado el consejero, en la mejora –es obra del Estado lógicamente– de la seguridad en todo el recorrido de la N-232 en La Rioja.

De la A-12, evidentemente, creemos que es necesaria la puesta en marcha de las obras en este 2018 del tramo Santo Domingo a Villamayor, fundamentalmente porque administrativamente, junto a la ronda sur de Logroño, son las dos obras que están más adelantadas en sus trámites administrativos, tiene tanto un proyecto aprobado como presupuesto en vigor en los Presupuestos Generales del Estado. Por lo tanto, lo único que queda con esta obra es empezar, porque todo lo que está previsto que empiece ya está listo, está listo desde hace muchos meses. Creemos que también ante el Gobierno de España debemos ser reivindicativos a la hora de que esta obra comience a ejecutarse ya.

En cuanto a la A-15, yo sé que es una autovía que no discurre en ningún momento por suelo riojano, pero también es muy importante para su desarrollo, especialmente para La Rioja Baja, ya que los trayectos norte y sur se realizan por esta carretera desde La Rioja Baja y desde luego será una buena alternativa para la N-I en los desplazamientos desde el sur peninsular hasta la frontera francesa.

En la N-111 las mejoras necesarias que hay en varios de esos puntos coincidimos desde luego plenamente con lo firmado por los agentes económicos y sociales; es más, lo hablamos también con ellos. Por lo tanto, la coincidencia es total.

En cuanto al aeropuerto de Agoncillo, ¡hombre!, se ha hablado de muchas cosas. No nos vamos a retrotraer al momento en el que se hizo, es una infraestructura que tenemos y que hay que hacerla útil, hay que hacerla mucho más útil de lo que es, y desde luego pueden contar con el Partido Socialista para tomar las iniciativas que haya que tomar a la hora de potenciar la utilidad de este aeropuerto para los riojanos. Se pueden establecer acuerdos de colaboración con otras comunidades. Aena es quien gestiona este aeropuerto, pero desde luego también es el momento, posiblemente, de hablar con comunidades vecinas que tienen aeropuertos muy cerca relativamente del aeropuerto para intentar llegar a acuerdos que sean beneficiosos para todos.

Y dejo para el final el asunto del ferrocarril. En otros plenos hemos visto que realmente yo creo que al menos en gran parte de los grupos –según he escuchado hoy aquí– hay un acuerdo básico en defender lo que es la actual planificación del PITVI en cuanto a las líneas de alta velocidad. La línea que está prevista entre Castejón, en Navarra, y Miranda de Ebro, en Burgos, que es lo que todos denominamos el "eje riojano", es una línea de alta velocidad y así está contemplada en el Plan de Infraestructuras, porque en el Plan de Infraestructuras no hay otras denominaciones. Nosotros tenemos dos posibilidades: o entramos dentro del eje Cantábrico-Mediterráneo como línea de alta velocidad o todo ese tráfico tendrá una alternativa por el norte a través de la Y vasca en su conexión con Miranda y después con Pamplona y Castejón. Por lo tanto, nuestra comunidad autónoma tendrá un problema muy serio si no defendemos ser una línea exactamente igual que la que discurre por el norte. Por lo tanto, desde luego con nosotros pueden contar en eso, desde luego.

Y termino ya. Señor Presidente, señorías, todas las bases, todo esto que les hablo son bases para un gran acuerdo que a nuestro juicio se producirá en esta Cámara y que desde luego saltará –como les decía antes– los muros de esta Cámara para hacer copartícipe a toda la sociedad riojana. Pero dos cosas serán básicas, que todos nos conjuremos principalmente, eso sí, es tarea de los partidos políticos para que esto tenga éxito y son dos cuestiones: plazos de ejecución y consignación presupuestaria. Todo lo que no se resuma en eso será papel mojado. Hablaremos de muchas cosas, pero lo que no se refleje en el presupuesto, se planifique y se ejecute, será papel mojado. Y será responsabilidad de todos conseguirlo. Los grupos que estamos representados en esta Cámara tenemos una amplia mayoría en el Congreso de los Diputados a la hora de impulsar medidas que beneficien a La Rioja y –repito– al interés general de España por las infraestructuras de las que estamos hablando, así que apliquémonos todos el cuento al respecto. Les aseguro que el Partido Socialista lo hará.

A partir de hoy –como les decía, y termino ya, Presidenta–, hay que comprometer a cada riojano y a cada riojana para conseguirlo, para conseguir estos objetivos. Y lo haremos, y la sociedad riojana lo hará si es consciente de la importancia de este acuerdo, de la importancia de los objetivos que tiene, de lo importantes que son estos objetivos para el futuro de la Comunidad Autónoma, pero sobre todo de lo que es más importante para el futuro de nuestros hijos y de nuestros nietos, para que esta comunidad siga generando una economía que haga posible que todos los ciudadanos que hoy vivimos y los ciudadanos que seguirán viviendo en esta tierra sean capaces de desarrollar su vida aquí y no tengan que salir. Eso es lo importante de este acuerdo, señor Cenicerros.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Garrido.

EL SEÑOR GARRIDO MARTÍNEZ: Señora Presidenta, señoras y señores Diputados.

Abordamos hoy un debate a instancias efectivamente del Partido Socialista, del Partido Socialista de La Rioja, sobre política sectorial del Gobierno en materia de infraestructuras, y entiendo que la parte mollar del debate consiste en lo que son las infraestructuras de titularidad estatal en La Rioja. Y, cuando hablamos de esta materia en los términos en que lo estamos haciendo, hay que poner de manifiesto precisamente que es una competencia estatal, que es el Gobierno de la nación, que es la Administración central la competente para llevar a cabo estas actuaciones. No es una competencia autonómica, sino estatal.

Segunda apreciación que hay que poner de manifiesto, y es que por su propia naturaleza estas actuaciones requieren amplios y dilatados procesos desde un punto de vista administrativo para que al final podamos ver máquinas sobre el terreno. ¡Esto es una realidad!, hay que decirlo. Y por su propia naturaleza estas actuaciones absorben una ingente cantidad de recursos económicos. Las infraestructuras, señorías, son muy caras, son muy caras, y esto también conviene decirlo.

En cualquier caso, en el Grupo Parlamentario Popular tenemos una cosa muy clara, clarísima: nadie, –repito– nadie como el presidente del Gobierno, como el presidente del Partido Popular, como José Ignacio Cenicerros, para conseguir los objetivos que nuestra comunidad tiene. Nadie como él para defender los intereses de los riojanos. Y nadie como él para reivindicar, donde haya que hacerlo, los intereses de los riojanos.

Y creo que a mí entender estamos en un momento especialmente importante porque, si me permiten la ocasión, tenemos al alcance de nuestra mano, con los matices que ustedes quieran, pero tenemos la posibilidad de abordar las grandes demandas históricas que en materia de infraestructuras tiene nuestra comunidad. Y me estoy refiriendo, y no quiero ser exhaustivo, al desdoblamiento de la 232 en La Rioja Baja. El Ministerio, el ministro, se comprometió por escrito al tramo entre Calahorra y el límite con Navarra. Hablamos de la A-12 que nos conectaría con Burgos y completaría ese eje entre Pamplona-Logroño-Burgos. Estamos hablando de la ronda sur de Logroño. Estamos hablando de la AP-68, que en 2026 no se renovará la concesión ni se prorrogará. Estamos hablando de la mejora de la funcionalidad de la AP-68, para que pueda "vertebrar" mejor de lo que actualmente lo puede realizar con nuevos enlaces, para empezar el más prioritario: el de Lodosa-Pradejón. Y estamos hablando también de la alta velocidad, de la alta velocidad, de esa línea de alta velocidad para transporte de mercancías y para transporte de pasajeros. ¡Eso es lo que está en debate ahora mismo! ¡Y eso es un reto muy ilusionante y muy importante y que en gran parte depende de nosotros! Y –repito– el mejor aval que tenemos para conseguirlo es el del presidente del Gobierno. Y en el Partido Popular está claro, ténganlo claro sus señorías, que no nos resignamos y que vamos a pelear con uñas y dientes por estos objetivos.

Y sí tengo que decir, y sí tengo decir, y no son reproches pero sí es la realidad que no conviene olvidar, que el Partido Socialista en parte es responsable de la situación que en la actualidad tenemos. ¡Esa es la verdad! Se le escapó sin querer a su portavoz adjunto en un debate y es cierto. ¡Se le escapó sin querer, pero dijo la verdad! ¡Dijo la verdad! ¡En parte estamos aquí por culpa del Partido Socialista, porque cuando ustedes llegan a La Moncloa se olvidan de los riojanos y nos aparcen en la cuneta! ¡Eso es lo que pasa! El Partido Socialista paralizó infraestructuras: y hablamos de la A-12, y hablamos del nudo de Recajo, y hablamos de la prolongación de la LO-20 y la conexión con la autovía del Camino en el tramo navarro, y hablamos del AVE, ¡también hablamos del AVE!

Ustedes han gobernado veintidós años, nosotros solo catorce. Pero se lo pongo más fácil: desde el año 2010 dígame una única infraestructura que lleve el sello del Partido Socialista. Nos han dado ustedes un doble trabajo que digo yo: por una parte resolver los salchuchos que han hecho a lo largo de la historia, resolver los salchuchos; y otro hacer lo que ustedes no han hecho. Y, sin embargo, el Gobierno de Mariano Rajoy se ha comprometido con esta comunidad y en las épocas de vacas flacas, en las épocas de vacas flacas, cuando no había dinero, se terminaron importantes infraestructuras para La Rioja: se terminó la A-12, se pudo enlazar con la autovía del Camino navarra; el nudo de Recajo; el soterramiento del tren aquí en Logroño; se empezaron las obras de la estación de autobuses aquí en esta ciudad; la presa Soto-Terroba y la presa de Enciso, absolutamente fundamentales para canalizar el Leza y el Cidacos. Es decir, el Gobierno central del Partido Popular cumple con los riojanos. Y les recuerdo una vez más que en 2016 poco se pudo avanzar, y poco se pudo avanzar porque estamos en una situación de bloqueo. Recuérdelo: el "no es no", el "no es no". Y durante 2017 se volvió a avanzar y ahí está el protocolo, ese que ustedes tanto criticaron porque decían que era papel mojado, porque decían que no había fechas, porque decían que no había concreción. Y por todos esos hechos el Partido Popular tiene una credibilidad que –permítanme sus señorías– la oposición no tiene. ¡Esa es la realidad!

¿Reivindicativos? ¡Por supuesto! ¡Por supuesto! ¡Los primeros! Ahora, ¡a nuestra manera, a nuestra manera! ¡Claro! Ustedes los socialistas son muy reivindicativos, ¡en la oposición! ¡Esa es la manera en la cual ustedes son reivindicativos: reivindicar en la oposición! ¡Y cuando estaban en el Gobierno se olvidaron! Esa es la manera en la que ustedes son reivindicativos, nosotros no.

Ciudadanos reivindica también, ¿cómo?: planteando líneas rojas para negociar: "Si no llegan a esto, pues no". En fin...

Y creo que nosotros hemos conseguido reivindicar y con éxito, y con éxito, con éxito para los riojanos. Y, mire, la prueba es ese protocolo tan denostado por ustedes que tenía dos objetivos: mejorar la seguridad –se lo ha dicho perfectamente el consejero–, mejorar la seguridad en nuestras carreteras a corto plazo, que era un asunto urgente, reducir la siniestralidad en las carreteras riojanas. Bueno, y se acordó ese desvío obligatorio del tráfico pesado desde el principio –por cierto, señor Ocón, le tengo que decir que desde el principio, si usted se lee el protocolo, se hablaba de los pesados 2, ¡desde el principio!, no como luego salió en rueda de prensa para decir que no; desde el principio se dijo eso–, bonificándolo con un 75%, el 60% a costa del presupuesto de La Rioja, 40% a costa del Ministerio de Fomento, y entró en vigor el 2 de diciembre de 2017. Y fue complicado, fue complicado, porque no sé si ustedes recuerdan que la idea original no es lo que al final tenemos; al final hubo que involucrar a la Comunidad Foral de Navarra, hubo que involucrar al País Vasco, hubo que hablar, hubo que dialogar, hubo que conversar, y no es tarea fácil.

Y, gracias a Dios, los hechos son que desde el 3 de octubre, gracias a Dios, no hay accidentes; los habrá en el futuro, lamentablemente eso es así, pero esa es la realidad. La realidad es que ha descendido también el número de accidentes en la 232, y la realidad también es que no se han incrementado significativamente los accidentes en la AP-68. Y en ese sentido hay que decir que la medida ha dado el resultado querido y esperado.

Y también en ese protocolo se adecuaron grandes medidas, importantes medidas para planificar a medio

y largo plazo las infraestructuras viarias en nuestra comunidad, las carreteras.

Ronda sur de Logroño. A lo largo del año pasado, bueno, se acordó, se avanzó en esa tramitación, lo que el señor Ubis llama papeles. Papeles, papeles, papeles. Señor Ubis, ¡que no pueden salir las máquinas...! ¿Dónde salen las máquinas? ¡No se puede! Tiene que ser una cosa organizada, con una estructura, para que se sepa cuáles son los caminos que les... ¡En fin! No se pueden hacer las cosas así a la buena de Dios, exigen..., requieren mucho trabajo previo. Bueno, pues eso ocurrió el año pasado sobre la ronda sur de Logroño. Y el proyecto ya fue aprobado de manera definitiva el 27 de noviembre de 2017, pendiente de licitación. Y una obra muy importante: 146 millones de euros.

Desdoblamiento de la N-232 desde Calahorra hasta Alfaro. Como he dicho anteriormente, la primera vez que un Gobierno de la nación pone esto en un documento oficial, ¡la primera vez! ¡Es un gran compromiso! ¡Es un gran compromiso! ¡Y muy importante para La Rioja Baja! Proyecto-redacción encargado a Ineco, encargado. Plazo de ejecución: 18 meses. 124 millones de euros.

Desdoblamiento también de la N-232, la variante de El Villar de Arnedo. Está licitada.

Santo Domingo de la Calzada, también se ha avanzado en lo que es el tramo entre Santo Domingo y Villamayor, un tramo de 14,4 kilómetros. El proyecto está aprobado, pendiente de licitación. Casi 100 millones de euros.

El nuevo enlace de Lodosa-Pradejón: proyecto redactado. Presupuesto: 3,6 millones de euros.

Y luego la mejora de la seguridad en la N-111 en Lardero en el cruce con Entrena. También recientemente este año hemos sabido que ha sido aprobado el 27 de febrero de 2018. Pendiente de licitar.

Y, como consecuencia de ese protocolo, a partir de ahora podremos ver obras en la N-111, y podremos ver obras en la ronda sur de Logroño, y podremos ver obras en la A-12, y también en la AP-68 en el enlace de Lodosa; ¡obras con un presupuesto superior a los 200 millones de euros en las carreteras riojanas!, y gracias a ese protocolo. Y si sumamos, y si sumamos lo que dijo el ministro en relación con el desdoblamiento de la 232, ¡claro!, ¡podemos plantearnos obras con presupuestos ligeramente superiores a los 350 millones de euros! ¡Que es que no es moco de pavo! ¡Que es que son actuaciones muy importantes! ¡Por eso hablaba de principio de que estábamos en un momento que teníamos a nuestro alcance unas medidas que afectaban a las grandes demandas de nuestra comunidad! Reivindicativos, sí. Reivindicativos, sí.

Otro ejemplo de reivindicar: el AVE. El proyecto retomado por el Gobierno de España ante la demanda del Gobierno autonómico: Castejón-Logroño, 71 kilómetros. Ya está licitado, el 1 del 3, el 1 de marzo de 2018, con un presupuesto de casi un millón de euros.

Yo me pregunto: "¿Puede ofrecer el Partido Socialista o puede ofrecer Ciudadanos algo similar a esto?". ¡Yo creo que no! Nos gustaría, pero no. ¡No!

Unidad de acción y pacto liderado por el Gobierno de La Rioja. Señor Ocón, quien propuso la necesidad de ese gran acuerdo autonómico en materia de infraestructuras ¡fue el presidente del Gobierno!, pero ya en el primer debate del estado de la región, en el 2016, ¡en el 2016! Y en 2017 otra vez se volvió a ofrecer ese pacto, ¡y en ese momento además también se amplió a los agentes económicos y sociales! Pero desde el año 2016 está el Gobierno con la mano tendida, solo en este aspecto. ¿Y sabe usted lo que ha pasado desde entonces? Nadie ha levantado..., nadie ha sido capaz de presentar ningún papel, ningún documento, ningunos objetivos. ¡Nadie! No diga usted que espera que le llame. Si ya le están diciendo "un gran pacto". ¿Cuál es la iniciativa? ¡Ninguna! ¡Bueno, sí, criticar la acción del Gobierno, criticar por criticar! Digo yo... No sé si usted cuando sale en una rueda de prensa para hacer unas declaraciones toma la iniciativa. ¡Bueno, eso es lo que pasó!

Sí que hubo una cosa importante, y es que muchos grupos políticos –no voy a decir todos, pero sí muchos– empezaron a hablar del pacto. Pacto, pacto... Empezaron a liderar el pacto, pero sin propuestas

–reitero–, sin contenido. Mucho hablar, pocas propuestas o ninguna propuesta.

Y, señor Ocón, ya lo más rocambolesco de todo es que –yo no sé si porque tenía miedo usted a quedarse solo o por qué– ¡da la sensación de que usted se suma aquí al carro a última hora para proponer algo en lo cual precisamente ya estaba trabajando el Gobierno con los agentes económicos y sociales! ¡Así es! ¡Porque usted ha estado centrado en la crítica por la crítica! Pero me da la sensación de que usted se ha querido sumar a última hora para no quedarse solo. Señor Ocón, bienvenido al barco, bienvenido al barco, pero no es de fiar, no es de fiar usted. Y no es de fiar porque le gusta hacer política con las tripas y eso siempre es malo, malo, muy malo. Y le reitero: ¡Y no es de fiar! Porque los socialistas hacen una cosa en la oposición, hacen una cosa en la oposición y otra cosa distinta cuando están en el Gobierno. Y no olvidamos esa crisis económica que ustedes ni impidieron, ni disminuyeron y que lamentablemente provocaron.

Mire, le voy a dar un dato a usted que es amigo de cuentas, le voy a dar un dato. En el periodo 2012-2015 se incrementó la deuda pública en 327.000 millones de euros en el conjunto del Estado. Eso se puede dar, aproximadamente, para un tramo de AVE, ¿no?, o que pueda rondar como, según las informaciones, el de Miranda-Logroño, la versión..., o la línea más..., o la alternativa más cara –para redondear– 1.000 millones de euros. ¡Pues que eso da para 327 líneas de AVE! Eso, eso, eso es lo que el Estado central no ha podido invertir en inversiones que realmente benefician a los riojanos. ¿Gracias a qué? Gracias a sus malas políticas económicas. Y no olvidamos que el PSOE eliminó, que el PSOE eliminó el tramo riojano del AVE en la financiación europea. Y no olvidamos esas palabras de Zapatero sobre la AP-68 de ese peaje injusto, ni el incumplimiento del pacto entre el Partido Riojano y el Partido Socialista relativo al rescate de la autovía. ¡Con fecha, eh, que ese tenía fecha! Ustedes hablan de fechas. "Lo importante es poner fechas". Ustedes ponían fechas: 1 de diciembre de 2017, si no me equivoco. Y reitero, no nos olvidamos de los parones en la A-12 durante los ocho años de Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, no nos olvidamos de eso. Tampoco de los retrasos en la prolongación de la autovía y la conexión con la autovía del Camino, de la LO-20, ni de la presa de Enciso, ni de tantas otras cosas.

¿Qué ha hecho el Gobierno desde entonces?, ¿qué ha hecho el Gobierno? Pues se lo ha explicado perfectamente el consejero: primero, elaborar un documento de trabajo para ante el Ministerio explicar las demandas de esta comunidad en materia de infraestructuras, por una parte, 2016; por otra parte, en 2017 firmar protocolo y estar e impulsar el cumplimiento de cada uno de los puntos, de los siete puntos –se lo ha dicho el consejero anteriormente–, siete puntos, siete objetivos que tenía ese protocolo, siete objetivos cumplidos; y con posterioridad elaborar un documento de trabajo para llegar a un acuerdo con los agentes económicos y sociales. ¡Eso es lo que ha hecho el Gobierno! Y finalmente se ha podido llegar a ese acuerdo con los agentes sociales en el marco de la ley del diálogo social, y es un paso muy importante, muy importante para esta comunidad, porque evidencia que el Gobierno está respaldado por los agentes económicos y sociales y nos sirve de plataforma para que a ese acuerdo nos unamos el resto de la sociedad riojana.

Hay que recordar el llamamiento de los partidos políticos riojanos, en donde nos piden responsabilidad y altura de miras para que se sumen al acuerdo. Y el Grupo Parlamentario Popular lo tiene claro, va a estar con el Gobierno y va a estar con los agentes económicos y sociales, ¡sin ninguna duda!, con cada uno de los puntos del acuerdo que usted aquí ha dicho y no voy a reiterar.

Y, señor Presidente –y acabo ya–, gracias, de verdad, gracias por haber conseguido ese acuerdo, porque esa es la primera piedra necesaria para fijar un gran consenso social sobre las prioridades en infraestructuras de titularidad estatal en La Rioja. Y reitero que el Grupo Parlamentario Popular estará a su lado, estará respaldándole a usted y a los agentes económicos y sociales. ¡Ojalá, ojalá que el resto de fuerzas políticas también estén ahí!

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Para responder a todas las cuestiones planteadas, tiene la palabra el consejero de Fomento y Política Territorial.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA (consejero de Fomento y Política Territorial): Gracias, señora Presidenta.

Ha dicho usted a todas, no sé si seré capaz de contestar a todas. Lo intentaré.

¡Bien! Señorías, señor Presidente, en primer lugar, bueno, yo quiero agradecer el tono generalizado, el tono suave, sosegado y tranquilo en esta mañana, en la que creo que es bueno afrontar una política de región, como pretendemos todos –creo–, de cara al futuro, como es la de las infraestructuras. Creo que es bueno porque, bueno, no sé si es la primera vez, una de las primeras. Algún ejemplo ya hubo, ¿no?, se ha mencionado ese acuerdo de febrero de 2010, yo era todavía portavoz y tuve la oportunidad de firmarlo. Pues, bueno, algún ejemplo de tranquilidad en el debate ha habido, pero, bueno, creo que es bueno que sigamos en esa línea.

Señor Ubis, me preguntaba por esa cifra que yo he dado de ejecución del Plan de Carreteras. Bueno, de entrada les adelanto que les pasaré el enlace del Plan de Carreteras al portal web de larioja.org, está ahí toda la información, toda la información a su alcance, disponible. Les pasaré el enlace para que dispongan de él.

Yo me he referido a las cifras de ejecución a 31 de diciembre con respecto a lo previsto de ejecución a 31 de diciembre del año 2017. Esa es la cifra que yo he dado. Porque el Plan tiene un calendario, el Plan tiene un presupuesto: eran 644 millones de euros. De esos 644, fíjense, 125 estaban previstos para las dos autovías, pero esas autovías precisamente estaba previsto que se abonasen una vez finalizado el Plan, es decir, a partir de 2021. Entonces, una cosa es el total de la inversión prevista y otra cosa es el calendario de ejecución y otra cosa es el calendario de pagos de esas ejecuciones. Por lo tanto, ahora estrictamente estaríamos hablando de que, a una previsión en 2017 de 319 millones, si hemos invertido 156, pues estamos hablando del 50% de ejecución, el 30% con respecto al conjunto del plan.

Le agradezco al señor Ubis que se haya referido precisamente a esto, al Plan de Carreteras. Yo, insisto, he empezado mi intervención diciendo: "El debate es de política sectorial del Gobierno de La Rioja en materia de infraestructuras". ¡Hombre!, esa política sectorial, la principal de este Gobierno, es la ejecución y el mantenimiento de las infraestructuras pertenecientes a esta comunidad autónoma. Humildemente les diré que creo que ese debiera haber sido el grueso del debate o una parte importante, una parte mollar del debate de esta mañana.

Me preguntaba el señor Ubis por algunas cuestiones, algunos proyectos concretos, me preguntaba, por ejemplo, por la rotonda de Navarrete y le digo, bueno, pues lo que ya se ha publicado recientemente, que se va a ejecutar este año, hemos presentado ya el proyecto.

Preguntaba por la LR-585 en el polígono El Raposal en Arnedo, y le digo que el proyecto, como usted sabe, se está redactando, difícilmente podemos licitar una obra cuando el proyecto está todavía aún en redacción. Por tanto, pendiente de entrega, pendiente de aprobación, etcétera, etcétera.

Se ha referido incluso a la limpieza de cunetas, a los desbroces que decimos nosotros. Nosotros..., el Gobierno contrata anualmente unos trabajos de desbroces y usted dice que algunos alcaldes lo critican. Bueno, los alcaldes lógicamente siempre piden más y siempre quieren que las cosas estén mejor, es verdad, ahí tengo yo a mis dos alcaldesas, la de Rodezno y la de Autol, mis dos alcaldesas, la de mi pueblo y la del pueblo de mi mujer, y las alcaldesas siempre piden más, ¡claro! Pero yo le tengo que decir otra cosa también, otra visión, y es que hay alcaldes que a mí me están diciendo que se están desbrozando las carreteras mejor que nunca. Pregunten, por ejemplo, en el valle de San Millán, en la zona de Baños de Río Tobía, pregunten, por ejemplo.

Me ha preguntado por el billete único, y le digo que, lógicamente, ese es un objetivo al que no renunciamos en materia de transportes, si bien a nadie se le escapa que el billete único tiene dos condicionantes fundamentales: uno, que tenemos que ponernos de acuerdo, si es posible, con el Ayuntamiento de Logroño, con quien trabajamos codo con codo, para tratar de confluir los sistemas; pero hay otro quizás todavía mayor condicionante, al menos en el tiempo, cual es el hecho de que los tres sistemas de transporte que operan en nuestra comunidad, de transporte público dependiente de esta comunidad autónoma, están en régimen concesional con unas fechas de finalización de las concesiones distintas. Ahora estamos sacando las líneas rurales. Entre este año 2018 y el año 2026 –creo recordar– será cuando tengamos que hacer o tratar al menos de hacer confluir esos tres sistemas para alcanzar ese billete único que sería simplemente el instrumento al final de un sistema de transportes absolutamente integrado. Pero esto no es fruto de una mala gestión o una gestión sin planificación, no, esto es fruto de que se han ido incorporando nuevos sistemas de transporte a los que ya existían con anterioridad, de ahí que estemos ahora todavía en esas circunstancias.

Del aeropuerto, al que se han referido prácticamente todos ustedes, bueno, yo les tengo que decir que creo que dedican demasiado esfuerzo a criticar el aeropuerto. Pero, bueno, es una opinión. En todo caso, insisto: el aeropuerto no cuesta dinero a los riojanos, el aeropuerto no cuesta dinero a los riojanos. Lo repito: el aeropuerto no cuesta dinero a los riojanos; no solo a los riojanos, a los españoles, no cuesta dinero a los españoles. ¿Por qué? Porque el aeropuerto lo sufraga Aena, el gestor público. ¿Con qué? Con lo mismo que sufraga el déficit de todos los aeropuertos de España que tienen déficit. En España hay media docena de aeropuertos que tienen superávit, los grandes: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Bilbao se incorporó recientemente, alguno de los de Canarias. ¡El resto son todos deficitarios! Señorías, se lo he dicho en alguna otra ocasión: todos los sistemas públicos de transporte tienen una parte deficitaria, ¡todos!, sin excepción, ¡todos! Y el sistema aeroportuario –¡ojo!, puede haber opiniones, ¡por supuesto!, respetables todas, pero es lo que tenemos–, lo que hemos creado, se financia así, con el superávit de unos aeropuertos se financia el déficit de otros. Pero coste directo de presupuestos públicos, ¡cero!, ¡cero!

Ahora bien, se dice: "Oiga, pero el Gobierno de La Rioja paga para mantener una línea aérea, un vuelo regular". Eso sí, ¡claro!, a nadie se le escapa. ¡Claro!, es que si no pagamos... En este caso, en los aeropuertos y de los vuelos y del transporte público aéreo, ¿qué ocurre? Que, ¡claro!, la infraestructura tiene unos costes de gestión muy importantes. No tanto la inversión inicial, que el aeropuerto de La Rioja costó 21 millones de euros –creo recordar–, que pagó Aena de la misma forma con cargo al superávit del resto del sistema, una inversión relativamente baja. Alguien decía: "Tenían que haber hecho carreteras". ¡Hombre!, pocas carreteras con 21 millones de euros, ¡eh! Pero, bueno, el coste de la construcción no es tanto como luego el coste de la gestión.

Se dice: "Acumula una deuda". Bueno, eso es una cuestión de las cuentas internas de Aena. Pero, insisto, el de La Rioja, como el de Navarra, como el de Vitoria, como el de Burgos, como el 80% de los aeropuertos españoles son deficitarios, pero hemos decidido dotarnos de esas infraestructuras que yo creo que son buenas. Y –como digo–, una vez que tienes la infraestructura, lógicamente, Aena, que es el gestor de la infraestructura, no va a pagar otra serie de servicios y entonces se nos da la oportunidad a las comunidades autónomas –incluso hay ayuntamientos que lo hacen– de financiar/subvencionar esa línea de débil tráfico, que al final es una línea de débil tráfico, que en nuestro caso es la conexión Logroño-Madrid diaria.

¿Que es poco? Pues, bueno, menos es nada les diría. ¿Que hemos tenido más vuelos? Pues sí, efectivamente. ¿Que la perspectiva no es mala? Pues yo les diría que no es mala porque está creciendo el número de pasajeros en unas cifras significativas, todavía bajas pero con unos porcentajes significativos. En 2017 ha crecido el número de pasajeros en torno a un 11%. Este año, en los primeros compases del año –y no son los mejores meses–, ya está creciendo en torno a un 6% el número de pasajeros. Llegamos a

tener en el entorno de los 60.000 pasajeros en el año 2007 y este año podemos rondar en el entorno de los 20.000 pasajeros: pues habrá que seguir creciendo.

Desde luego, se ha dado un paso fundamental, señorías. Recientemente lo anunciábamos, porque así nos lo anunció el Gobierno de España, y es que el Ministerio de la Presidencia o, si quieren, Vicepresidencia del Gobierno, coordinando a ese ministerio y a otros cuatro más (Asuntos Exteriores, Interior, Hacienda y Fomento), ha acordado a través de una orden dotar o instalar un paso fronterizo en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo, en el aeropuerto de La Rioja. Yo creo que eso es un paso significativo a lo largo de la breve todavía historia de nuestro aeropuerto y que le da un cambio cualitativo importante, porque a partir de ahora ya podrán venir vuelos no solo del espacio Schengen, el espacio que conformamos con una serie de países básicamente de la Unión Europea, sino que también podrán venir o partir de aquí vuelos internacionales, y yo creo que eso hace que el aeropuerto pueda ser más competitivo de cara al futuro. Ese es un trabajo que se ha realizado en coordinación con el Gobierno de España y hay que agradecer ese trabajo que se ha realizado con el Gobierno de España.

Dice el señor Ubis que soy triunfalista. No lo soy, no lo soy; quiero ser optimista, quiero ser optimista, pero venimos de unos años muy malos en lo presupuestario que han frenado muchas de las inversiones previstas y ha habido muchas dificultades incluso para las empresas adjudicatarias de obra pública que se han quedado en el camino y ha habido obras que se han prolongado muchísimo en el tiempo. Pero, bueno, yo –como le digo– quiero ser optimista, máxime si a partir de hoy alcanzamos ese gran pacto de región en La Rioja.

Confiar todas las expectativas a los Presupuestos de 2018 creo que no es correcto porque, bueno, un presupuesto de un año en materia de infraestructuras casi casi no es nada. Ahora bien, yo les urjo a todos a que se aprueben esos Presupuestos, ¿no?, porque creo que nos va a beneficiar a todos si se aprueban.

Con respecto a la señora Sáinz, la portavoz de Podemos, me choca que hable usted de desarrollo y de productividad, aunque luego sus políticas van en contra del desarrollo y de la productividad, ¿no? Yo creo que ustedes cualquier día de estos propondrán recuperar –no sé– la boina, y si es posible a rosca, porque en realidad todas sus políticas nos quieren llevar hacia el pasado aunque hablan ustedes de futuro.

He hablado del aeropuerto que tanto le preocupa a la portavoz de Podemos. Dice que se planteó en el año 2012 cerrar el aeropuerto. Mire, en el año 2012 el Gobierno de España y los españoles nos tuvimos que plantear muchísimas cosas, ¡muchísimas cosas!, porque el Gobierno de España disponía de 40.000 millones menos de los que había dispuesto el Gobierno de Zapatero durante los años de vacas gordas en los que fue dilapidando y dejando la caja vacía.

Hablan del ferrocarril y nos comparan con las comunidades vecinas. Es que además dicen vecinas, se empeñan en decir: "Estamos peor que las comunidades vecinas". Yo digo: Pues vamos a verlo, vamos a hacer un ejercicio de reflexión aquí comunitario y vamos a pensar no solo en las comunidades vecinas, ¡en las provincias vecinas!, por ir más al detalle, y nos fijamos –por ejemplo– en Navarra. ¿Navarra tiene tren de alta velocidad? ¡No! ¡Ah!, pues no está mejor. País Vasco: ¿Álava, Guipúzcoa, Vizcaya tienen tren de alta velocidad? ¡No! Pues que tampoco están mejor. Castilla y León: ¿Burgos, Soria, las provincias limítrofes, disponen de alta velocidad? ¡No! ¡Oiga!, Navarra, País Vasco y Castilla y León. Quedaría Aragón con Zaragoza, que también limitamos, que también es vecina, buena vecina, y Zaragoza sí que tiene alta velocidad porque se creó esa línea Madrid-Barcelona. Es decir, basta ya de hacer esa comparación que no se corresponde con la realidad y de decir que estamos peor que los demás. ¡Falso! ¡Falso de toda falsedad! ¡Es que se desmonta rápidamente!

Dicen que hay que modernizar el trazado. Están ustedes –permítanme que lo diga así–, están ustedes haciendo crear a la gente una ilusión y creer que se puede con esa frase mágica de "modernizar el trazado" no hacer un trazado nuevo y tener un tren de alta velocidad, y eso también es falso, señorías. ¡Es falso! ¡En La Rioja no se puede tener un tren de alta velocidad si no tenemos en grandes tramos al

menos un nuevo trazado, porque el trazado ferroviario que tenemos en La Rioja es un trazado diseñado en el siglo XIX, señorías!

¿Cómo modernizamos el trazado en el meandro del Ebro en Alcanadre, por donde pasa el tren a 30 o 40 por hora? Igual descubren ustedes la pólvora. ¿Qué es eso de modernizar el trazado? ¿Cómo se moderniza ahí? ¿Cómo se moderniza en San Asensio, en los meandros del Ebro en San Asensio, en Briones, en San Vicente, en Briñas? ¿Cómo se moderniza? ¿Cómo se moderniza ese trazado? ¿Que vuele el tren, en cuyo caso estamos hablando de otro sistema de transportes? ¡No engañen a la gente! ¡Es falso eso que están diciendo! ¡Es falso porque es imposible!

Miren –permítanme, como para niños–, si aquí nos trajeran mañana el tren bala ese de Japón, tendría que transcurrir por muchos tramos de La Rioja a 30 por hora, ¡el tren bala, ese que puede ir a 500 kilómetros por hora! ¡No engañen a la gente! ¡Tendremos que decidir si queremos tren de alta velocidad o no lo queremos! ¡Desde luego, la opción del Gobierno ha sido clara desde el minuto uno!

Porque ustedes dicen: "Papeles". Bueno, papeles. Es importante tener papeles, hay quien no ha mostrado un papel nunca, igual porque ni siquiera lo tienen redactado. (*El señor Cuevas muestra un documento*). Aquí hablamos de que La Rioja se sitúe en el mapa de la alta velocidad española. Pero yo he dicho en alguna ocasión, les hemos dicho en alguna ocasión: no queremos que el AVE venga a La Rioja, no queremos que el AVE venga, llegue, ¡La Rioja tiene que estar dentro de un corredor –¿el Cantábrico-Mediterráneo?, ¡perfecto!–, pero un corredor que comunique nueve comunidades autónomas del norte de España, diecisiete millones de españoles y que pase por aquí! Eso es lo importante.

Nadie se planteó cuando el AVE paró en Puertollano o en Córdoba o en Ciudad Real: "¡Mira qué cantidad de dinero se han gastado desde Madrid para que el AVE venga a mi pueblo!". ¡No!, el AVE va a comunicar grandes regiones, grandes ciudades, a comunicar las grandes masas de población. Y nosotros, que no somos una gran masa de población pero que estamos estratégicamente situados en el corredor del Ebro, tenemos que beneficiarnos de esa infraestructura. Nosotros no nos resignamos a que el AVE..., pueda llegar aquí una especie de lanzadera por un lateral, tímidamente por un costado. ¡No!, el planteamiento es que La Rioja forme parte de ese corredor Cantábrico-Mediterráneo.

Y, señora Sáinz, dicho lo dicho, procure no volver a repetir eso de que la poca velocidad de los trenes en La Rioja es por el mal estado de las vías. ¡Hombre!, eso, aparte de una insidia, es mentira y es asustar a la gente. ¿Le está diciendo usted a la gente que cuando se monta en un tren corre peligro porque la vía está en mal estado? Pues, ¡hombre!, si eso lo conoce usted fehacientemente, de buena fuente, vaya a los tribunales, sea responsable. ¡Claro, mujer, claro!, ¡sí, sí, sí!, ¡vaya a los tribunales y denúncielo! ¿Qué barbaridad es esa de que los trenes van a poca velocidad por el mal estado de conservación de las vías? ¡Qué barbaridad! ¡Qué falta de conocimiento!

Como falta de conocimiento es criticar la ronda sur. Dicen: "No, es que hicieron ustedes lo del nudo de La Estrella y ahora se ha quedado pequeño". Miren, afortunadamente, según nuestro criterio, La Rioja crece y el Gobierno de España en la legislatura 2000-2004 invirtió en el nudo de La Estrella, en Logroño básicamente, 72 millones de euros para construir unos cruces –diríamos– de carácter muy local, muy de tráfico urbano de pequeña ciudad, en unos enlaces de gran ciudad modernos. Pero ¿ustedes se acuerdan de cómo estaba el cruce del barrio de La Estrella al mismo nivel en el año 97, 98, 99? Aquí vino el señor Cascos a presentar ese gran proyecto que fue el nudo de La Estrella. ¡Eso no quiere decir que se haya quedado pequeño porque ahora haya que hacer la ronda sur! ¡No!, hay que hacer la ronda sur porque queremos seguir mejorando y porque queremos seguir permeabilizando esa hoy autopista que se va a convertir en lo que va a ser el primer tramo de lo que será la A-68 –sin la P, la A-68– de cara al futuro.

Señor Ocón, aunque se ha dirigido al presidente del Gobierno, que me parece muy bien, yo no me dirigiré a la señora Andreu para despreciarle a usted. ¿Para qué? Ha salido usted aquí a la tribuna, pues me dirijo a usted. Se ha quejado de que no les hemos llamado y le tengo que recordar que ustedes, ¡ustedes!, dijeron

que con el Gobierno y con el PP no querían pactar de nada. Nosotros, aun así, hemos ido avanzando y trabajando, y le diré y lo he dicho antes: el Gobierno es el único que ha hecho propuestas (*el señor Cuevas muestra un documento*), negro sobre blanco, propuestas concretas. Nos hemos mojado, hemos dicho cuál es nuestro proyecto, cuál es nuestra idea. Y se lo dijimos al ministro –como les he dicho antes– el 29 de diciembre de 2016 y luego se plasmó en ese protocolo centrado en carreteras firmado el 26 de mayo de 2017. (*El señor Cuevas muestra otro documento*). Y aquí está el convenio que firmó el presidente con los dos ministros, el del Interior y el de Fomento, y con la concesionaria.

Y les voy a enseñar otro documento. (*El señor Cuevas muestra otro documento*). Este es el cuadro resumen de las prioridades en materia de infraestructuras del Estado en La Rioja que nosotros entregamos a los miembros de la Mesa del Diálogo Social, mucho más concreto que el que se terminó aprobando. Es que a veces se dice: "¡No!, bueno, es que el papel, la inconcreción...". ¡No, no, no!, nosotros inconcreción, ninguna, ¡eh!, nosotros, datos, obras, presupuestos y fechas. Nos hemos aventurado incluso a poner algunas fechas.

Bien es cierto que hay quien nos ha dicho: "¡Hombre!, es que sois demasiado concretos", y digo: pues es que nunca acertamos: si somos muy genéricos, porque somos muy genéricos y, si somos muy concretos, porque somos muy concretos. ¡Mira que somos gente de centro y centrada, pero nunca hallamos con ustedes el centro porque ustedes se ve que lo están moviendo y nunca acabamos...! Pero aquí están todas y cada una de las infraestructuras, ¡todas y cada una de las infraestructuras!: ronda sur, desdoblamiento Calahorra-Alfaro, desdoblamiento del resto de la 232 entre Arrúbal y Calahorra, mejora del polígono empresarial El Recuenco en Calahorra, mejora de las intersecciones Briones-Gimileo, la A-12 de Santo Domingo a Burgos, los nuevos enlaces de la AP-68. Por cierto, nosotros nos mojamos de nuevo y decimos cuáles entendemos que son los prioritarios de los del estudio de funcionalidad que redactamos, y entendemos que los prioritarios son el de Pradejón, que ya está iniciándose su tramitación, pero también el de Ollauri, el de San Asensio y el de Aldeanueva. ¡Los cuatro!

Y hablamos de que la AP-68, evidentemente –para que nadie diga que nos olvidamos–, tiene que no ampliarse ni renovarse la concesión en 2026.

Y hablamos de la A-15. Por cierto, señor Ocón, igual usted no lo recuerda; es que ha dicho: "Es que la A-15 no pasa por La Rioja". ¿Sabe por qué no pasa por La Rioja la A-15? ¿No lo recuerda?

EL SEÑOR OCÓN PASCUAL: Por Zapatero.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA (consejero de Fomento y Política Territorial): ¡Por Zapatero! (*Risas*). Mire, ha acertado, premio: por Zapatero. Por Zapatero. Y no recuerdo ya si fue Magdalena Álvarez o José Blanco, o ambos dos a la par y al alimón los que decidieron que la A-15 no fuera la autovía que uniera Soria-Tudela por Cervera del Río Alhama, por Valverde. ¡No!, decidieron que se fuera a Tarazona con mayor coste económico y con mayor coste medioambiental. Eso, señor Ocón, para su información. Por eso no pasa y no pasará la A-15 por La Rioja, porque fue decisión de un Gobierno socialista retirarla, separarla de La Rioja.

Y apostamos por cuatro mejoras importantes en la seguridad vial en el recorrido de la N-111 entre Logroño y el túnel de Piqueras.

Y hablamos de la variante ferroviaria de Rincón de Soto, esa de la que el Gobierno socialista no hizo nada. Y hablamos de la línea de alta velocidad Castejón-Logroño y Miranda.

Y no me resisto a decirles una cosa. Miren, en esto de las infraestructuras hay que tener la suficiente cintura para no exigir, y de esa forma hacer imposible el acuerdo, que en el presupuesto de pasado mañana estén ya todas las inversiones previstas, ni tampoco decir que quiero todo ya. Miren, el señor Cascos –al que yo me refería antes– aprobó un plan de infraestructuras y presentó en La Rioja un plan de infraestructuras el año 2000/2001 que incorporaba La Rioja a la alta velocidad, porque los gobiernos anteriores –del Partido

Socialista, dicho sea de paso— no la habían incorporado. Y la incorporó y, en un plan que tenía un horizonte, parece lógico dentro de un horizonte cerrado marcarse unas actuaciones concretas, y dijo: "Pues en este horizonte de este plan vamos a hacer Zaragoza-Castejón-Logroño", y miembros del Partido Socialista todos los días salían a decir que el Gobierno de Aznar, que el señor Cascos y que el PP en general éramos un atajo de miopes, que no teníamos visión de futuro, que qué era eso de hacer solo Zaragoza-Castejón-Logroño, que por qué no hasta Miranda, que ellos tenían una mayor visión, más a largo plazo, más... Y, efectivamente, cumplieron su promesa: llegaron al Gobierno en 2004, se cargaron lo que había y se inventaron —con perdón— el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Eso en términos futbolísticos es dar un patadón *p'arriba*, quitarse el balón de encima. Llegaba el momento de empezar a hacer proyectos y hacer inversiones y dijeron: "¡Quita, quita, quita!, vamos a hablar de un corredor mucho más largo, mucho más grande y ya veremos cuándo empezamos".

Si eso se hubiera empezado en su día, si se hubiera construido —fíjense lo que les voy a decir— Zaragoza-Castejón, porque muchos riojanos a día de hoy en estos últimos años se desplazan a Zaragoza a coger el AVE, si se hubiera construido ya Zaragoza-Castejón, pues eso que llevábamos por delante riojanos, navarros y españoles en general. ¡Pero no! Decisiones del Partido Socialista de olvidar, de marginar a La Rioja nos llevaron a esta situación. Como se suele decir: "De aquellos polvos, estos lodos".

Y del aeropuerto ya les he hablado yo creo que con bastante profundidad.

Señor Ocón, nos dice que recriminamos a otros que hablen con quien quieran. ¡No! ¡No! ¡No! No recriminamos a nadie en absoluto, ni se nos pasa por la imaginación; lo que sí somos es muy respetuosos con los órganos institucionales creados por leyes de este Parlamento. Y, cuando está convocada reunión del Consejo del Diálogo Social de La Rioja para un día martes 13, ningún partido debiera interferir y tratar —de nuevo con ese regate corto— de decir: "Pues si estos se reúnen el 13, voy a convocar yo una reunión para el 12, que, además, como igual parece mal rechazar una invitación, ¿verdad?, pues todos me van a aceptar y así hago yo como que me adelanto. Soy el que tengo la iniciativa".

Mire, señor Ocón, la iniciativa —les he dicho muchas veces— en el BOE. La iniciativa la tenían que haber tenido Felipe González y sus ministros, y Zapatero y sus ministros, y quizás el déficit que hoy tenemos en La Rioja no sería tanto. Desde luego quizás sí recriminan ustedes a otros por pactar con el Gobierno, no lo sé.

Ha hablado hasta de despoblamiento y ha venido a decirnos poco menos que España es una isla, que aquí se están despoblando zonas como no ocurre en ningún sitio del mundo. Pues miren, en los procesos de movimientos de población ya profundizaremos otro día, y seguramente que la consejera de Presidencia podrá hablar con mayor criterio que yo, pero le voy a poner un ejemplo: mire, hace poco veía una noticia de un pueblo de cuatrocientos habitantes de Suiza, donde su Ayuntamiento da una subvención a las parejas con niños que se trasladen allí y les permiten prácticamente comprarse su vivienda con esa subvención. Estamos hablando —creo recordar—, en función del número de miembros de la familia, de más de 150.000 euros para que se trasladen ahí, porque está perdiendo población el municipio. Esto no tiene que ver estrictamente con las infraestructuras. ¿Que puede tener alguna relación? ¡No lo sé! Pero no tiene que ver estrictamente... No mezclemos churras con merinas. En esta comunidad no se está despoblando ningún municipio, pierden población, se envejece la población, es un proceso en el que está toda Europa y gran parte del mundo, de la pérdida de población del medio rural y del paso de mucha población hacia zonas más urbanas.

Habla de la A-12, Santo Domingo-Villamayor del Río, y dice que está en los Presupuestos. ¿En qué Presupuestos? Porque los Presupuestos del 18 todavía no existen, son los del 17 prorrogados. Insisto, creo que sería bueno que los Presupuestos se aprobasen, sería bueno para las infraestructuras que importan a La Rioja y sería bueno para el conjunto de las infraestructuras del Estado y para el conjunto de los españoles, a los efectos de las posibles subidas, por ejemplo, de las retribuciones de los empleados públicos, etcétera, etcétera.

Señor Garrido, muchas gracias por el apoyo manifestado, también por el tono que ha mantenido. Hablaba

del coste de las infraestructuras, y yo me quiero referir no solo al coste económico, que es altísimo –como sabemos–, sino también al coste en tiempo. En las grandes infraestructuras de comunicación a veces, la mayor parte de las veces, cuesta más el tiempo de planificación que el de ejecución. Fíjense, desde que se planifica, desde que se redacta el estudio informativo, la declaración de impacto ambiental, que se redacta el proyecto, que se aprueba el proyecto, que se realizan las expropiaciones, que se licitan las obras... Para el momento en que se ejecutan las obras ha pasado mucho más tiempo en todos esos trámites anteriores.

Y en todo caso, yo me congratulo porque estamos dando pasos, decía el señor Garrido. El día 1 se licitó el estudio informativo de Logroño-Castejón, el tramo de alta velocidad Logroño-Castejón. Y yo les digo algo que estoy seguro de que vieron ayer y de que se les ha olvidado mencionar: ayer el Ministerio de Fomento adjudicaba el estudio informativo del tramo Zaragoza-Castejón. Es decir, vamos dando pasos, y estos son los pasos buenos, ¿eh?, las licitaciones y las adjudicaciones. Esto es lo importante en materia de infraestructuras. Por eso –y vuelvo al origen– yo les decía: "No soy triunfalista, pero sí quiero ser optimista". Y creo que hay mimbres para poder serlo, porque hay una gran planificación por parte del Ministerio de Fomento, porque el Gobierno de La Rioja está ayudando al Ministerio de Fomento a que esa planificación se vaya haciendo realidad de la forma que entendemos que es mejor para todos y que es más prioritaria. Porque hoy aquí, al tenor del tono de las intervenciones y de las que parece que van a ser las propuestas de resolución, creo que hay mimbres también para alcanzar un acuerdo.

Pero les diré que yo iría más allá, creo que deben ser los grupos hoy más atrevidos: hay una serie de propuestas conjuntas y yo les animaría a que aprobemos esas propuestas conjuntas y retiremos, si las hay o si hay previsto presentar, las propuestas individuales. Dejemos la visión más partidista. ¡Si todos tenemos una visión partidista!, ¡si mi partido tiene su visión y, lógicamente, mi partido lleva su visión al Gobierno, lógicamente! ¡Si todos tenemos una visión de las infraestructuras, de cómo se tienen que hacer, de cuándo, en qué calendarios, con qué prioridades! Pero, si hay una serie de propuestas, que creo que además se están incrementando en estos momentos, en las que podemos coincidir, pongamos eso de relieve, pongamos eso de manifiesto, aprovechemos la oportunidad que nos ha dado el Consejo del Diálogo Social, a instancias del presidente Ceniceros, aprovechemos la oportunidad que nos da hoy este Pleno monográfico y tratemos de llegar a un acuerdo que creo que será bueno.

Pero también les digo con la misma firmeza que, si hoy no es posible, si esta mañana no es posible el acuerdo, sepan que el Gobierno esta tarde está dispuesto a seguir trabajando y a seguir hablando de ese acuerdo. ¡Esta tarde! Si esta mañana no lo fuera, esta tarde estamos dispuestos a sentarnos. Y, si a pesar de todo y lamentablemente –esperemos que no se llegue a ese caso– no fuera posible alcanzar un gran pacto de región por las infraestructuras de La Rioja, sepan ustedes y sepan todos los riojanos que el Gobierno tiene un proyecto y tiene la firme voluntad de exigirlo, de reivindicarlo y de llevarlo a cabo, y además tenemos también el compromiso del Gobierno de España de que estas infraestructuras se vayan materializando.

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

LA SEÑORA PRESIDENTA: Muchas gracias, señor Consejero.

Para turno de réplica, por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Ubis.

EL SEÑOR UBIS LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días de nuevo, señorías.

Señor Cuevas, hoy creo que se han visto los peligros que tiene gobernar a base de titulares de los medios. Claro, cuando se anuncian 644 millones y luego tienes que rectificar porque no es lo que se anunció, sino... Me alegro de que por fin tengamos las cifras.

Y es lo que tiene también gobernar a base de titulares. Cuando en 2012 anuncias que a lo largo de la legislatura que acaba en 2015 se va a implementar ese billete único de transporte, y además lo anuncias de

la mano del concejal del ramo, en aquel momento Ángel Sáinz Yangüela, y seis años más tarde no se ha hecho, señor Consejero, no se ha hecho, estoy de acuerdo con que hay que dar pasos, con que hay que renovar las concesiones y hay que ir implementando en esos nuevos pliegos ese cambio de sistema, pero desde el 2012 que se anuncia hasta el 2018 que todavía no se ha hecho hay seis años de margen para en esas concesiones que se van renovando ir dando pasos que a día de hoy no sé cuáles son, señor Consejero, porque todavía no nos ha explicado hoy aquí cuáles son los pasos que se han dado para implantar ese billete de transporte único.

Y, mire, yo sé los plazos que tienen las obras y las infraestructuras, y sé que son largos, pero sé cuándo se intentan dilatar ciertas obras. Y llevamos hablando mucho tiempo de la redacción del proyecto de esa LR-585, ese acceso norte a Arnedo, y todavía estamos en que no se ha entregado ese proyecto. Y lo que le estoy diciendo es que podríamos haber agilizado esos trámites porque metimos presupuesto desde el 2016, en la negociación de 2016 para 2017 y en la de 2017 para 2018, no solo para hacer ese proyecto que todavía no ha llegado, sino para intentar licitar las obras este año y que este año pudiésemos ver efectivamente que las obras empiezan a desarrollarse o se comienzan.

Es igual que el tema de los desbroces, la limpieza de cunetas. Señor Consejero, yo no dudo de que están actuando, yo no dudo de que están actuando y de que ustedes tienen un plan de actuación, pues ahora mismo están actuando en la zona que usted ha dicho y supongo que dentro de unos meses le tocará a otra zona. ¡Pero no sé qué plan siguen! No sé qué plan siguen porque no está publicado en ningún momento. Entonces, el problema que creo que tienen los alcaldes es que, de forma muy lícita, quieren que sus municipios estén lo mejor cuidados posible, es que ¡a saber cuándo les toca a ellos! Y eso es lo que reclamamos muchas veces con las inversiones y con las obras de mantenimiento y conservación: saber más o menos el *pool* de obras pendientes o el *pool* de actuaciones que están pendientes y saber qué prioridad se les da por parte de los técnicos y que esa información esté disponible. Espero que en el enlace que nos pase hoy con la información correcta publicada podamos ver también qué obras de mantenimiento y conservación se están llevando a cabo y qué obras de mantenimiento y conservación se van a realizar próximamente.

¡Bien! Y en cuanto al nudo gordiano del Pleno de hoy, que son las infraestructuras de carácter estatal, mire, señor Consejero, por mucho que repita una mentira no la va a convertir en verdad, no la va a convertir en verdad. El aeropuerto de La Rioja cuesta dinero a los riojanos y a los españoles, ¡cuesta dinero a los riojanos y a los españoles! Primero porque –como bien ha reconocido usted luego– se mantiene el vuelo para mantener ese aeropuerto abierto y, segundo, porque es una sociedad que está parcialmente privatizada. Y todos los españoles, en ese 51% que aún nos queda, somos propietarios. Y, si estamos dejando de ganar dinero por mantener infraestructuras que son muy deficitarias, la gestión de esa empresa deja mucho de desear. ¡Es más! Cuando se privatizó ese 49%, cuando se privatizó ese 49%, el precio de salida al mercado fue muy inferior al que podría haber sido si hubiera dado, si la sociedad hubiera dado muchos o mayores beneficios, lógicamente, lógicamente. Entonces, creo que ahí se demostró que el Gobierno nacional hace unos negocios un poco desastre –digamos "un poco desastre", por no decir "muy desastre"– económicamente para las arcas públicas.

Y, mire, usted habla de que el paso fronterizo del aeropuerto ya nos pone en el mapa mundial. ¡No sé qué vuelo queremos pedir cada uno! A mí igual Logroño-Los Ángeles sin escala me viene bien. La apertura o que se establezca un paso fronterizo no garantiza nada, señor Consejero, no garantiza nada. Si no vamos un paso más allá, si no buscamos acuerdos con otros aeropuertos próximos y cercanos para tener vuelos en exclusiva para que al final ciudadanos de otras comunidades próximas puedan desplazarse a Logroño a tomar ciertos vuelos porque no tienen esa oferta en su comunidad y la tienen en La Rioja, y viceversa, si no damos esos pasos siguientes, ese paso fronterizo no va a servir para nada, señor Consejero, para nada. Con lo cual, no vendamos que el paso fronterizo ya nos va a abrir las puertas a que aquí nos lleguen cantidades ingentes de visitantes o a que los riojanos podamos acceder fácilmente a otros destinos en el resto del

mundo prácticamente, como ha dejado entrever hoy aquí.

Y, hablando de engaños, los trenes, el ferrocarril. ¡Pero si es que el mayor engaño lo siguen haciendo ustedes porque siguen manteniendo que aquí va a llegar el AVE, cuando eso es mentira, señor Consejero! Porque el propio PITVI no habla de AVE nunca, ¡nunca! Porque el AVE va a una velocidad superior a 300 kilómetros por hora y aquí eso no se contempla, señor Consejero, no se contempla. Y sí, sí podemos mantener parcialmente la vía –usted lo ha dicho aquí–, ¡hay que mantener parcialmente la vía!, los trozos aquellos que se puedan actualizar, al final los tramos en los que se pueda aprovechar el actual recorrido. Eso es lo que hay que hacer. Estamos totalmente de acuerdo. Habrá sitios en los que las vías tienen que ser totalmente nuevas, pero lógicamente lo que se pueda aprovechar lo que hay que hacer es intentar aprovecharlo, porque, si no, volveremos a crear un efecto paisajístico y social creo que contrario a los intereses de esta región.

¡Bien! Y vamos a lo que nos ha traído hoy aquí: ese gran acuerdo de infraestructuras. Pues, mire, señor Consejero, es que aquí, en febrero, por unanimidad de todos los grupos se le dio un mandato al Gobierno, se lo he leído antes y se lo vuelvo a decir: "Instar a promover un gran acuerdo entre administraciones, agentes económicos y sociales, en aras de reclamar y acelerar la programación y ejecución de infraestructuras". Las infraestructuras que aquí se detallaban son muchas de las infraestructuras que están en ese acuerdo. Febrero de 2016. Estamos en marzo de 2018 y nos vienen con esas ahora. O sea, que si hay falta de liderazgo aquí es del Gobierno, y precisamente es el Gobierno quien tiene que ejercer ese liderazgo, no es la oposición porque entonces estaríamos invirtiendo los papeles, señor Consejero. Es el Gobierno el que tiene que liderar el gran acuerdo de infraestructuras y empezando en este Parlamento. Y no se ha hecho, señor Consejero, no se ha hecho. ¡Es más!, ¡es más!, ¡es que la desidia y el desprestigio hacia este Parlamento es tal que lo que acordaron ustedes hace dos días en el Consejo del Diálogo Social no nos lo han enviado a los grupos parlamentarios! Lo hemos leído en la prensa, señor Consejero, eso que les gusta a ustedes tanto, la prensa; ahí nos hemos tenido que enterar de lo que ustedes han llevado al Consejo del Diálogo Social. Si eso le parece normal..., bueno, pues por lo menos a nosotros no –bien, iba a decir: "¡Bueno, tiene narices!", quería haber parafraseado al señor Trillo cuando dijo aquello de "¡tiene narices!"–.

¡Bien! Y, por último, los papeles. Papeles, sí, señor Garrido, papeles. Al final los papeles pueden ser papel mojado –como le ha recordado el señor Ocón– si eso no se va concretando y no se va materializando. Y le digo más: hay unos papeles superimportantes, de hecho ahora los firma M. Rajoy, que son los Presupuestos Generales del Gobierno, esos Presupuestos que tienen que contemplar esas partidas para poder ejecutarse (esos proyectos, esas licitaciones de obra) y que en muchos casos, como hemos visto, como las variantes de El Villar, de Briones, de Fuenmayor, estaban ya desde hace muchos años y no se ha movido una piedra estando un Gobierno socialista o un Gobierno del Partido Popular. Y lo que reclamamos es que empecemos diciendo hoy también aquí qué vamos a priorizar, qué vamos a intentar que esté en esos Presupuestos para que el año que viene, cuando volvamos a hablar de estos temas, estemos hablando de realidades y no estemos hablando de papeles que al final pueden quedar –como bien decía el señor Ocón– en papel mojado.

Gracias. *(Aplausos)*.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Podemos, tiene la palabra la señora Sáinz.

LA SEÑORA SÁINZ ÁLVAREZ: Gracias de nuevo, Presidenta.

Bueno, como habrán podido observar, nosotros en el anterior turno la verdad es que no hemos hablado muchísimo –bueno, ni mucho ni poco– del AVE, pero, bueno, como parece que aquí causa bastante interés por parte del Partido Popular, pues hablemos del AVE. Porque a mí también me gustaría recordarle al señor

Cuevas las conclusiones de un informe publicado por Fedea, que, como saben ustedes, es uno de los centros de estudios económicos más reputados de todo el país. Ese estudio la verdad es que nos lleva a la reflexión sobre si el AVE es rentable o si, por el contrario, ha sido un derroche de dinero público. El señor Cuevas se ha empeñado en decir que hay un montón de grandes ciudades donde, donde todavía no pasa el AVE, pero permítame decirle que somos el segundo país del mundo...

(Comentarios ininteligibles).

LA SEÑORA SÁINZ ÁLVAREZ: ... –ciudades vecinas–, el segundo país del mundo con kilómetros de líneas de alta velocidad construidos, pero sin embargo también somos el país que más infrautilizado tiene en estos momentos el tren de alta velocidad. Y esto –como he dicho– lleva a reflexionar, ¿no?, o a pensar por lo menos si merece la pena al final realizar una inversión tan grande para que solo unos pocos puedan disfrutarlo, porque –seamos realistas– al final el AVE yo creo que no está al alcance de todos. Y pongo un ejemplo muy sencillo: actualmente para viajar a Madrid podemos hacerlo –como saben– en avión, que nos costaría unos 60 euros el billete, también lo podemos hacer en el tren de altas prestaciones, como es el Alvia, que nos costaría unos 40/45; y también tenemos el autobús, que por 18 euros el autobús de Jiménez te lleva a Madrid. Pero, bueno, en el hipotético caso de contar con una infraestructura para el AVE –para el AVE para Logroño, ¡claro!, porque esa es otra: la alta velocidad solamente sirve para conectar grandes ciudades–, pues yo me pregunto si estaría al alcance de todos pagar esos 70 o 75 euros que nos costaría un billete desde Logroño hasta Madrid.

Nosotros somos conscientes de que viajar en AVE al final –como he dicho– no está al alcance de todos los bolsillos y no queremos tener una infraestructura deficitaria que puedan usar simplemente unos pocos privilegiados; queremos una infraestructura que esté al alcance de todos y que responda, ¡cómo no!, a las necesidades de los ciudadanos. El AVE, bueno, al final no solo supone un gran esfuerzo de inversión, es que luego además hay que mantenerlo, y mantener cada kilómetro de alta velocidad nos cuesta a los españoles 130.000 euros anuales. Y, si echamos cuenta de los kilómetros que ya tenemos construidos, veremos que mantener las infraestructuras tiene un coste muy alto, concretamente estaríamos hablando de unos 325 millones de euros anuales.

Además, como ya he dicho, según la Comisión Europea, hay que tener una previsión de 8 millones de viajeros cada 500 kilómetros de vía para que esa infraestructura sea rentable y en nuestro país, vamos, no llegamos a esa cifra ni en el mejor de los casos. Concretamente, el AVE con más viajeros sería la línea de Madrid-Barcelona, que tiene 6 millones de viajeros, muy por debajo de esos 8. Y pasamos directamente a la segunda línea, que sería la de Madrid-Sevilla con 2,7 millones. Y ya, si hablamos de Madrid-Valencia con 2 millones, pues imagínense.

No debemos olvidar tampoco el gran impacto medioambiental que supondría una obra también de semejante magnitud. ¿Cómo vamos a conseguir que algunas zonas del viñedo se conviertan en Patrimonio de la Humanidad si lo que pretenden ustedes es destrozar de nuevo el paisaje? No nos dejemos engañar, de verdad, con cantos de sirena de modernidad o de falso progreso alrededor del AVE. Cuando hablamos de la infraestructura de transporte, y especialmente de un medio tan caro de construir y con tanta capacidad como es el ferrocarril, es importante priorizar las inversiones, y con datos objetivos podemos decir que existen otras prioridades en esta región que dedicarnos a construir infraestructuras deficitarias que a la larga, bueno, van a suponer al final un nuevo agujero negro en las arcas públicas, una dificultad más para nuestro desarrollo rural y un nuevo atentado contra el medioambiente y el paisaje.

El Gobierno central sabemos que, bueno, aunque lo niega, sigue prometiendo el AVE a cada capital de provincia y es plenamente consciente de la situación, como así al final lo ha tenido que reconocer tanto en los debates como en las interpelaciones en la Comisión de Fomento del Congreso. Pero, bueno, como he dicho

antes, el hecho es que, fíjense, ya han decidido de entrada abortar el grueso de las inversiones de integración ferroviaria, o sea, los soterramientos especulativos que se pusieron en marcha en el año 2000. Y, efectivamente, solo se salva al final kilómetro y medio en Murcia (ganado a pulso por los vecinos) y los proyectos vascos (canjeados a peso por la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado).

Y, ya que he mencionado los soterramientos, también me gustaría aprovechar para recordarle aquí al señor Cuevas que poco o nada se sabe del compromiso que adquirió su predecesor, el señor Antonino Burgos, al inicio de esta legislatura con la renegociación de aquel crédito que se solicitó para avalar la segunda fase del soterramiento. Porque, si mal no recuerdo, gracias a la pésima gestión que hizo el Gobierno del Partido Popular, los riojanos tendremos que pagar 27 millones de euros de intereses. Viene bien recordarles que no se puede confiar en la venta del suelo para financiar unas obras. Ustedes al final cayeron en el mismo error que nos llevó a la actual recesión, que es la especulación. 27 millones que, ¡fíjense!, por ejemplo, nos permitirían subir las pensiones a los jubilados y jubiladas riojanos hasta alcanzar el IPC. Jugamos con las cantidades como si realmente esto no tuviese importancia y sí que la tiene. Se les llena la boca constantemente con lo que a otros temas se refiere repitiendo una y otra vez que no quieren una España a dos velocidades; pues, bueno, nosotros tampoco la queremos y por eso exigimos que La Rioja se comunique con las ciudades clave de su entorno a través de una red de infraestructuras a la altura de las necesidades.

Ustedes han convertido esta tierra en una comunidad de segunda con una red de ferrocarriles obsoleta y sin visos de mejorar mientras ustedes continúen en las instituciones. He dicho antes, efectivamente, que la situación actual de la infraestructura está en un estado de conservación muy precario, ¡y eso lo digo aquí, en el juzgado y en Sebastopol porque es cierto! Se puede modificar, se puede modificar efectivamente el trazado. De hecho, cuando se construyó en el siglo XIX no se hizo el mejor trazado, no se hizo el mejor trazado, se miró el trazado más económico. Por tanto, se puede modificar.

El señor Ocón ha dicho, y lo ha dicho además muy bien, que desde luego no se ofrece usted al diálogo. No quiere hablar con las comunidades vecinas, se niega. De hecho, en la PNL que presentamos en el anterior Pleno nosotros introdujimos un punto que decía que se pusiera en contacto con las otras comunidades que comparten nuestra problemática porque, claro, al otro lado del eje del Ebro están teniendo problemas, y usted votó en contra porque no quiere dialogar.

Tampoco quiere dialogar con los miembros de esta Cámara, porque le recuerdo también que hace más de un año que no nos convoca para hablar en el órgano de control de la AP-68, que se creó además para llevar todos estos temas. ¡Lleva un año largo sin convocarnos! Yo le he pedido hablar un montón de veces. Igual no quiere hablar con el Partido Socialista, con nosotros desde luego tampoco.

Le digo que, vamos, que yo creo que todos los grupos hemos manifestado en este debate que estamos de acuerdo con ejecutar de forma urgente y prioritaria los enlaces necesarios para convertir la AP-68 en el eje vertebrador de esta comunidad. Pero, claro, ya si hablamos de por dónde empezar, ya no hay manera de ponernos de acuerdo. El señor Ocón, bueno, ha dicho que deberíamos conectar los puntos donde quedan más separadas las entradas y salidas; pero, claro, para nosotros lo más importante en este caso es la seguridad. A nosotros desde luego nos gustaría empezar por aquellos tramos concretos donde existe mayor concentración de accidentes y por eso insistimos en que las primeras actuaciones han de hacerse ahí. El desvío del tráfico pesado al final fue una medida de urgencia pero es que no puede ser una medida perpetua, hay que buscar un poco ya soluciones a corto y a medio plazo que den respuesta.

El protocolo que firmó el ministro De la Serna, siete puntos... Bueno, según usted ya todo..., vamos, casi ya todo en marcha, todo a medio a hacer. Pero desde luego yo ni veo la ronda sur, ni veo desdoblada la N-232, ni veo la variante de El Villar, ni veo las mejoras en la N-111 ni veo las actuaciones en la A-12. Por tanto, menos triunfalismo, señor Cuevas, y más poner los pies en el suelo.

Gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ocón.

EL SEÑOR OCÓN PASCUAL: Gracias, Presidenta.

En mi intervención anterior he dicho: "Voy a ver si después de todo este tiempo habíamos aprendido". Me he dado cuenta de que no, me he dado cuenta de que no.

El consejero, el señor Cuevas, ha agradecido el tono. Supongo que no el del portavoz del Grupo Popular ni el suyo propio, porque le he visto ejercer más como portavoz del Partido Popular que como consejero de Fomento, señor Cuevas. Se lo tengo que decir, porque está muy bien agradecer el tono para luego hacer una colección de reproches, fundamentalmente hacia el Partido Socialista. ¡Oye!, solo hay cosa peor que que hablen mal de uno, y es que no hablen. Así que, por lo tanto, tanto al señor Garrido como a usted, señor Cuevas, se lo agradezco de verdad.

Mire, yo en la intervención anterior he dicho que no, que no iba a hacer una colección de reproches. He hablado de la gestión de este pacto porque creo que lo han hecho muy mal. ¡La gestión de este pacto la han hecho muy mal!, ¡muy mal, señor Cuevas y señor Ceniceros! Y, de hecho, la intervención del señor Garrido es que reafirma mi postura. Es que, si el señor Ceniceros en el debate de 2016 hizo una oferta para llegar a un pacto sobre infraestructuras y desde 2016 hasta hoy no nos ha convocado nunca, yo entiendo que los gobiernos tienen que llevar la iniciativa, y más si hacen el ofrecimiento. Nosotros nos dirigimos a los agentes sociales y económicos y les pedimos reuniones y ellos a nosotros también como partido político, imagino que como al resto, y nos reunimos. Pero, si ya hace dos años ofreció un pacto y no nos ha pedido nunca una reunión y después de dos años viene aquí corriendo convocando de urgencia a los agentes económicos y sociales para traer un papel a este Pleno, pues está muy bien, pues decimos que la labor de la oposición ha sido útil y en este caso la petición de este Pleno ha sido útil, porque por lo menos eso tenemos.

Y les digo una cosa, mire, me han parecido realmente lamentables sus intervenciones, la del señor Garrido y la suya, señor Cuevas, en la colección de reproches. Creo que es lo más opuesto a lo que hoy debiéramos haber hablado aquí, que es intentar llegar a un acuerdo entre los distintos grupos parlamentarios. No habrá escuchado de mi parte ni un solo reproche de sus incumplimientos y sus falsedades en materia de infraestructuras a lo largo de sus años de gobierno. ¡Ni uno! Sin embargo, se han aplicado ustedes, además fuertemente, a esto. Ahora entiendo por qué no nos han llamado en todo este tiempo. Ahora entiendo por qué no nos han llamado. Pues, fíjese, a pesar de todo, a pesar de su comportamiento previo y a pesar de sus intervenciones de hoy, a pesar de ustedes, del Gobierno y del Partido Popular, vamos a llegar a un acuerdo. ¿Y saben por qué? Porque no es que creamos que sea bueno ni para el PSOE, ni para ustedes, ni para Ciudadanos, ni para Podemos, porque creemos que es bueno para los riojanos y para La Rioja, y por eso vamos a llegar a un acuerdo. Da igual lo que nos digan, ¿eh?, de verdad se lo digo, da igual lo que nos digan. No sé si es que están todavía en el asunto de que son muy duros con la oposición, que decía el expresidente Sanz.

Bueno, miren, respecto a lo que les he dicho de los plazos y la integración en los presupuestos, ¡claro!, es que, si no, las cosas se quedan cojas, por eso es intentar llegar a un acuerdo entre todos. Yo no se lo voy a reprochar ahora, pero, de los siete puntos del protocolo, señor Cuevas, uno era nuevo, uno, el desvío del tráfico pesado; dos, el único que suponía una pequeña novedad era el enlace Lodosa-Pradejón, que no estaba contemplado en los Presupuestos. Eso sí, lo votaron ustedes en contra cada vez que presentamos una enmienda en el Congreso, ¿eh?, recuérdelo; el mismo año que lo presentaron ustedes en los Presupuestos del 17 votaron en contra de realizar ese enlace en el Congreso de los Diputados. Y el resto está contenido en los Presupuestos. Yo entiendo que lo que está en los Presupuestos no hace falta firmar ni un convenio ni un protocolo para que se lleve adelante. ¡Oye!, ¿que se lleve adelante así? ¡Mejor! Pero que sepamos que están en los Presupuestos todos los puntos.

La ronda sur. ¡Hombre!, pues en los Presupuestos del 17 tenían un presupuesto de 10 millones de euros, en los Presupuestos Generales del Estado. ¿Es verdad que no se ha invertido ni un euro de esos 10 millones? ¿Eso nos va a llevar a nosotros a pedir que no se haga este año? ¡Hombre, pues no! ¿Nos va a pedir que no se lleve este año a pesar de que se dijo que iba a empezar en el 17? ¡Hombre, pues no! Porque será mejor que empecemos en el 18 que en el 19, y por eso yo entiendo que vamos a llegar a un acuerdo en ese punto. Por lo tanto, eso es así.

El desdoblamiento de la 232. ¡Hombre!, pues está recogido en los Presupuestos Generales del Estado. Usted, señor Cuevas, me ha dicho que el día 29 de diciembre de 2012 remitió unos documentos al Ministerio. Yo no sé cómo se llevan los documentos, yo supongo que este tipo de documentos no se llevan metidos en una caja de zapatos –como algunas otras cosas se llevan a Madrid– a Madrid desde aquí, entiendo que se llevarían en limpio y al Ministerio. ¿Pero sabe usted lo que pasa? Que escasos días antes de eso, en una reunión del senador autonómico –que ahora no está– con el presidente Rajoy –fue en noviembre concretamente–, hablando de infraestructuras, él también hablaba del desdoblamiento de la 232 entre el inicio de la ronda sur y Alfaro. ¿Pero sabe lo que pasó un mes antes de que usted llevase ese documento? Que el señor Sanz consideraba prioritario hacer primero el desdoblamiento entre la ronda sur y Calahorra, y ustedes llevaron lo contrario, entre Alfaro y Calahorra, y no lo hemos criticado porque creemos que por algún sitio hay que empezar. Si ustedes y el Ministerio han creído que es más conveniente empezar por ahí, ¡hombre!, pues empecemos por ahí, que no pasa nada, y lo vamos a apoyar y vamos a llegar a ese acuerdo. Pero ¿sabe?, es que escuchando su discurso de hoy y el discurso del señor Garrido teniendo en cuenta cómo han sido discursos anteriores del resto de portavoces parlamentarios, especialmente el mío, que no he hecho ni un solo reproche en esta materia, en materia de infraestructuras ni uno, ni uno... ¿Sabe? ¡Si es que todos podíamos venir aquí y hablar de fechas! ¿Sabe qué fecha puso el Partido Popular? Pues la fecha, le digo qué fecha: el 10 de noviembre de 2026, cuando ustedes decidieron extender la concesión de la autopista, porque esos 150 millones de euros que vamos a pagar, que vamos a pagar a la concesionaria en medidas de gratuidad, no los tendríamos que pagar. Se los hubiesen ahorrado el Estado y los riojanos, que pagamos algo más de la mitad.

Y, respecto a otro asunto, mire, usted ha justificado el cambio del porcentaje que La Rioja paga en el protocolo por el desvío de camiones. Yo le digo y le apoyé, a pesar de que tampoco lo reconoció en el último Pleno, porque creemos que es una buena medida. O sea, que no están ustedes solos en eso, creemos que el desvío es una buena medida. Tanto es así que cuando ustedes propusieron sacar del tráfico pesado entre Haro y Alfaro, nosotros les propusimos entre Tudela y Zambrana, como recordará, y, si no, a los papeles me remito. Les apoyamos en esto. ¿Pero por qué cambió? Usted ha justificado en la obra del enlace Lodosa-Pradejón el cambio de que en las primeras conversaciones el Estado iba a poner el 60 y la Comunidad Autónoma el 40, y al final fue al revés. Se lo había oído ya y hoy se lo he vuelto a oír aquí, que al final La Rioja paga el 60 porque el Estado va a acometer las obras de hacer bidireccional el enlace de Lodosa. Espero que los porcentajes no cambien a medida que vayamos haciendo enlaces en la autopista, señor Cuevas, porque igual dicen: "Pues ahora en vez del 60 van ustedes a pagar el 80 si hacemos el enlace de Aldeanueva o el de San Asensio". La verdad es que eso no lo entiendo.

Pero, a pesar de todo, mire, nosotros estamos empeñados en llegar a un acuerdo y estamos empeñados en que todos ejerzamos toda la presión posible sobre nuestros partidos representados en el Congreso de los Diputados para que esto se haga realidad. Nosotros lo vamos a hacer, se lo aseguro. Y lo he dicho antes, no sé si se refería a mí, nosotros somos perfectamente conscientes de que no se puede hacer todo a la vez, eso no va a pasar, cualquier persona consciente sabe que eso es así. Por lo tanto, intentemos priorizar. Y por eso, de lo que he hablado antes, ¿qué es lo que intentamos priorizar? ¡Hombre!, pues lo que está más avanzado desde luego administrativamente, que es lo primero que podemos poner en marcha, que es la ronda sur y la A-12. Eso es lo que más avanzado está en su trámite administrativo para que las máquinas

empiecen a trabajar.

Y, respecto al ferrocarril, por terminar con eso. Vamos a ver, yo no digo que todos los partidos no hayan cometido errores al respecto, no quieran ustedes salvarse después de las idas y venidas del ministro De la Serna en los últimos meses, señor Cuevas, ¡por Dios! ¡Que es que vino a Logroño a decir que no se iba a hacer la línea de alta velocidad entre Logroño y Castejón! ¡Que es que lo dijo así! Y dijo más: "Si ustedes quieren que le pinte una raya, se la pinto, pero esto no va a ser así". Y el señor Íñigo de la Serna lo dijo. Y a los quince días vino a decir otra cosa. ¿Sabe? Y a preguntas parlamentarias de este grupo, de este partido, el señor De la Serna, como ministro, nos dijo en 2016 que se estaban realizando los proyectos constructivos de la línea de alta velocidad entre Logroño y Castejón, cuando sabía que era falso. ¿Sabe por qué sabía que era falso? Porque después descubrimos que se habían dejado caducar la declaración de impacto ambiental de esa línea en 2013. En serio, ¿de verdad cree que hubiera sido necesario que hoy usted haya dicho lo que ha dicho y que yo le haya tenido que recordar esto? Pues realmente le digo una cosa, para el motivo de hoy, que era llegar a un pacto, como hemos estado negociando los grupos parlamentarios en los últimos días para llegar a unas resoluciones comunes, y estoy convencido de que vamos a llegar, yo siento decirles una cosa, señor Cuevas, señor Garrido, señor Ceniceros: creo que el tono que han empleado en su primera intervención ha sido absolutamente contrario a la voluntad de llegar a un pacto con el resto de partidos, especialmente con el primer partido de la oposición.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Garrido.

EL SEÑOR GARRIDO MARTÍNEZ: Gracias, señora Presidenta.

En primer lugar me gustaría referirme al –no está aquí presente, pero, en fin– Grupo Parlamentario Ciudadanos. Yo creo que algunas veces es bueno cambiar el punto de mira y, en vez de decir qué hacen los demás, uno podría recordar: "¿Y qué hacemos nosotros?", "¿qué hace el grupo?", "¿qué hace Ciudadanos por las infraestructuras en la Comunidad Autónoma de La Rioja?". Porque, mire, le voy a recordar un capítulo de un compañero suyo en el Ayuntamiento de Logroño, donde fue y dijo públicamente que había conseguido modificar o que su grupo parlamentario iba a introducir una enmienda en los Presupuestos Generales del Estado para conseguir una financiación sobre la segunda fase del soterramiento en el Ayuntamiento de Logroño. ¡Y le duró cinco días! Luego dijo que estaba muy enfadado porque al final eso que dijo que había conseguido no lo consiguió. Bueno, esas cosas suceden en la vida. ¡No pasa nada! Pero yo creo que sí que es bueno cambiar el enfoque y, en vez de pensar en lo que hacen los demás, no, ¿qué hacemos nosotros?, ¿qué hacemos nosotros? Eso en primer lugar.

¡Vuelven a la carga otra vez con el aeropuerto de Agoncillo, que si es deficitario o no es deficitario! Miren, ustedes empezaron y aparecieron en la vida pública con la calculadora en la mano y parecía que el único análisis era ese análisis basado en el coste-beneficio; un poco en lo mismo que está planteando el Grupo Parlamentario Podemos, ¿no? Pero es que con ese criterio, ¿qué hacemos?: ¿suprimimos la red pública de transporte que depende del Gobierno de La Rioja porque es deficitaria? ¡Porque lo es y lo seguirá siendo! Pero, si queremos que a los pueblos llegue, si queremos que haya autobuses públicos que vayan hasta el pueblo más pequeño, ¡habrá que costearlo! Y, si el criterio es el coste-beneficio, ¡pues no! Y si quiere me pongo más tremendista: ¿qué hacemos con la Universidad de La Rioja? ¡Porque también les cuesta dinero a los ciudadanos! Algunas veces habrá que aplicar ese criterio y otras veces no, ¡y no pasa nada y es lo normal! Y todo lo demás, por otra parte, lo aplicamos y para empezar en nuestros propios hogares. Pero en ese sentido yo creo que hay que ser un poco más rigurosos.

Se ha criticado también por su grupo –entiendo– el tema del acuerdo entre los agentes económicos y sociales. Lo he dicho: yo creo que fue un ofrecimiento del presidente en el debate del estado de la región en el año 2016; se volvió a reiterar en el año 2017. Eso se avisó, se les avisó. Y también se ha dicho públicamente que desde el Gobierno se avisa, se llamará a los grupos parlamentarios. Se ha dicho públicamente.

En cualquier caso, vuelvo a lo que he dicho en la primera parte de mi intervención: ¿cuál es la propuesta?, ¿cuál es la propuesta?, ¿cuál es la propuesta? Les recuerdo que Ciudadanos en ese sentido en un momento se presentó diciendo que existía una disyuntiva entre servicios sociales y AVE. ¡Y a mí esa problemática no me gusta!, ¡esa disyuntiva no me gusta! Yo quiero servicios sociales y AVE. ¡Eso es lo que defendemos en el Partido Popular! Y ahora parece ser que ustedes han cambiado. ¡No lo sé!, pero parece ser que ustedes han cambiado; si no, me remito a declaraciones públicas de su portavoz autonómico.

Yo creo que, por otra parte, tampoco es muy difícil reconocer que es una buena noticia que el aeropuerto de Agoncillo sea o se pueda convertir o pueda prestar servicios en el ámbito internacional. Yo creo que es una buena noticia y que, en la medida en que tenga más capacidades, en la medida en que pueda prestar más servicios, ¡lógicamente será más fácil que sea rentable! Yo creo que tampoco cuesta nada decir aquí: "Sí, efectivamente, es una buena noticia. A ver cómo le sacamos el máximo rendimiento a esta nueva medida", porque era un instrumento que antes no teníamos y que de alguna manera evidentemente limitaba las propias posibilidades del aeropuerto. ¿Esto quiere decir que se va a convertir en el aeropuerto internacional por excelencia de España? ¡No! ¡Evidentemente, no! Pero, bueno, qué duda cabe, qué duda cabe que sí, que sí que pueda es una noticia buena, es una noticia buena que va a permitir que se potencie su utilización y, en definitiva, yo creo que va a revertir, ¡oiga!, en el bienestar de todos los riojanos.

La señora Sáinz también ha hecho mención especial a la mala situación de La Rioja. Vuelve con el tema del crecimiento económico. Bueno, ya sabe usted que eso se llama el efecto –que dicen los economistas– *one-off* por el efecto de Tabacalera. No está aquí presente pero, bueno, se lo puede trasladar el portavoz.

Y luego, ¡claro que La Rioja es una comunidad competitiva! Hay un estudio, un estudio del Consejo de Economistas, que dice que la Comunidad Autónoma de La Rioja es la sexta comunidad autónoma en el ranquin de competitividad, la sexta. No es la primera pero es la sexta, muy por encima de la media, evidentemente. Bueno, pues es un dato objetivo que está ahí. Es la cuarta comunidad con menos tasa de paro. Acabamos de batir el récord de exportaciones en el 2017: 1.850 millones de euros, si no me equivoco.

¡En fin! Y han hablado desde el Grupo Parlamentario Podemos en relación con el AVE. Y yo le vuelvo a reiterar lo mismo. Mire, yo quiero que la Comunidad Autónoma de La Rioja, que los riojanos tengan los mejores servicios y que nuestra comunidad esté a la cabeza en las prestaciones de servicios públicos. Y yo quiero que haya un AVE porque ese es el mejor servicio que se les puede dar a nuestros ciudadanos. Y reitero: no se puede basar cualquier decisión en el análisis coste-beneficio, no se puede. No es el único criterio porque con ese criterio habría que tomar decisiones con las cuales seguramente ustedes no estarán de acuerdo, y ya le he dicho anteriormente un ejemplo: el de transporte público por carretera. Al revés, hay que verlo como una gran oportunidad, señora Sáinz, señores del Grupo Parlamentario Podemos, hay que verlo como una gran oportunidad, que es lo que es, y mirar al siglo XXI, mirar al siglo XXI; eso es lo que hay que hacer. O sea, que no se opongan al progreso.

Señor Ocón, no reprochamos, no reprochamos, no reprochamos. Yo creo que en ese sentido le aconsejaría que tenga más capacidad de encaje. Unas lecciones de boxeo igual nos vendrían bien para recibir y encajar mejor los golpes. ¡No estamos reprochando nada! ¡Estamos recordando lo que ha pasado! ¡Estamos recordando lo que ha pasado!, porque de alguna manera eso afecta a la credibilidad de una formación política y afecta también a la credibilidad de determinadas posturas. ¡Reconózcalo!, ¡es así de sencillo! Y, a pesar de todo, le agradezco sinceramente que usted quiera llegar a un acuerdo por el bien de los riojanos, se lo agradezco, sinceramente se lo digo. Pero también lo vuelvo a reiterar: no reprochamos

nada, estamos recordando lo que ha sucedido, lo que ha sucedido. Y no pasa nada por que usted diga que el Gobierno de La Rioja ha luchado por defender los intereses de los riojanos y ha sido reivindicativo. ¡No pasa nada por que lo diga! ¡No pasa nada!, sería bueno que lo dijese en cualquier caso.

Se ha hablado, por otra parte, en el ámbito de las infraestructuras, bueno, aquí, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Y aquí, que está presente el señor Consejero, le digo que siga trabajando por mejorar esa red de carreteras autonómicas porque ¡qué duda cabe que en eso al final hay personas detrás! Yo recuerdo que en una de sus primeras comparecencias iniciada en este Parlamento vinieron a decir que esto no era..., o su consejería no era una consejería de obras, etcétera, sino que era una consejería en la que el núcleo eran las personas, ¿no?, esto iba de personas. Pues así es, y eso hay que verlo después..., detrás de las infraestructuras están las personas. Y, por lo tanto y siendo muy concretos, siendo muy concretos, le invito a que siga trabajando por cumplir los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de La Rioja, por esos casi 25 millones de euros presupuestados en materia de carreteras, para seguir avanzando en la variante de Murillo de Río Leza, de Ventas del Baño, el ensanche y mejora de la carretera de Santa Lucía, también para asegurar el mantenimiento de esa red de carreteras autonómicas, la travesía de Ezcaray, la nueva fase de mejora de la seguridad vial en la LR-134..., ¡en fin!, la travesía de Rincón de Soto, exactamente, un asunto también muy demandado en ese ámbito. Y luego también, bueno, quiero recordar el esfuerzo que se hace por parte de la Administración pública riojana en esas políticas de modificación de la AP-68, efectivamente, con ese coste total de esos 5 millones de euros.

Y para terminar, bueno, he de poner de manifiesto que en el Grupo Parlamentario Popular creemos –vuelvo a reiterar–, creemos sinceramente que vivimos en un momento crucial para las infraestructuras de titularidad estatal en nuestra comunidad. Y digo crucial porque –reitero– podemos conseguir esos grandes objetivos que como región tenemos en un horizonte temporal relativamente razonable. Hablamos de la AP-68, de los nuevos enlaces de la AP-68, hablamos de la A-12, del desdoblamiento de la 232, de la ronda sur de Logroño, de esa línea mixta de ferrocarril de alta velocidad que tiene que pasar por nuestra comunidad, Miranda-Castejón. Y vuelvo a recordar, vuelvo a recordar que a nuestro juicio el mejor garante de esos intereses es el presidente del Gobierno, porque lo ha demostrado con hechos, porque lo ha demostrado reivindicando, porque lo ha demostrado con el protocolo, porque lo ha demostrado consiguiendo ese desdoblamiento de la 232, con ese tramo de AVE entre Castejón y Logroño y porque cuenta también con el respaldo de los agentes económicos y sociales. Y en ese sentido reitero que el Grupo Parlamentario Popular sabe y tiene muy claro cuál es su sitio: va a estar con el Gobierno, va a estar con los agentes sociales y va a hacer todo lo que esté en su mano para que, efectivamente, entre todos consigamos un gran acuerdo en materia de infraestructuras.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Para cerrar el debate, tiene la palabra el consejero de Fomento y Política Territorial.

EL SEÑOR CUEVAS VILLOSLADA (consejero de Fomento y Política Territorial): Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente, desde el escaño. Simplemente por aclarar algunas cuestiones.

Miren, lo decía de alguna forma ahora el portavoz del Grupo Popular, pero quiero insistir: todos los sistemas de transporte tienen una parte deficitaria y qué mejor ejemplo que el propio sistema de transportes que subvenciona el Gobierno de La Rioja, el autobús, el de viajeros por carretera. Es todo deficitario. Señorías, los riojanos estamos pagando 3,6 millones de euros para subvencionar, para soportar ese sistema de transportes que, de no ser así, los riojanos tendrían que pagar los billetes al doble, al triple o veinte veces más de coste, porque además, a menor población que se beneficia de un servicio, más coste por habitante de ese servicio. ¿Cuál es la línea o cuáles son las líneas más deficitarias de todas? Pues, evidentemente, las

líneas rurales. ¿A continuación? El interurbano. ¿El menos deficitario? El metropolitano, pero también es deficitario. Como también es deficitario el sistema público de transporte urbano de Logroño, ¡como el de todas las ciudades del mundo! Recientemente leía yo de una ciudad alemana que tenía –no sé si era Bonn o Berlín– un déficit de cientos de millones de euros o un coste de cientos de millones de euros su sistema de transporte. Por lo tanto, todas tienen una parte deficitaria y el transporte aéreo también. Se lo he dicho: el 80% del sistema de transporte aéreo de España es deficitario.

Mire, señora Sáinz, con respecto a LIF, aparte ya de sus... –¡ah!, que no está la señora Sáinz, tendrá mejores cosas que hacer–, aparte de sus consideraciones acerca de la especulación o no especulación, la sociedad LIF 2002, es decir, la obra del soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Logroño, sepan que es la mejor financiada de España. ¡La mejor financiada de España! Lo reitero: ¡la mejor financiada de España! ¿Que pagamos intereses? Por supuesto. ¿Que estamos negociando para reducir esos intereses? También. ¿Y que los vamos a reducir? Estoy seguro; seguramente este año podremos acordar con quien corresponda una reducción en los intereses que soporta LIF 2002 y que, por tanto, estamos soportando también las administraciones participantes en esa entidad.

Se me ha criticado que no nos reunimos con otras comunidades autónomas. ¡Oigan!, a mí se me critica que viajo mucho por los pueblos y que me hago muchas fotos, y yo creo que también de esto han salido fotos: me he reunido con País Vasco, con Álava, con Navarra, con Castilla y León, con Aragón incluso un día brevemente en la sede del Ministerio, vamos a tener reuniones próximamente. ¡Claro que nos reunimos con otras comunidades autónomas! ¡Claro que hablamos! ¡Claro que dialogamos y claro que acordamos cosas que benefician a los riojanos! ¡Claro que sí, aunque algunos no lo vean, o no lo quieren ver, o no les guste, o sencillamente se dediquen al reproche por el reproche!

Y, hablando de reproches, señor Ocón... –¡Ah!, no tengo suerte, se me ha ido la señora Sáinz... ¡Ah!, perdón, que no le veía, ¡perdón!, ¡perdón!, ¡que no le veía! Se ha movido de escaño. ¡Es que van a por mí, ¡eh! Póngamelo fácil. Perdón, continúo–. Señor Ocón, usted dice que yo he reprochado y que usted no, que solo me ha reprochado algunas cositas. Bueno, vamos a ver, yo simplemente le he contestado a usted en una serie de cuestiones, pero con ningún afán ni de reproche, ni de mirar al pasado, ni de nada, de sentar las bases, ¡eh! Y yo le agradezco el tono y la predisposición, que bien es cierto que usted la ha mostrado quizás más que otros en el pasado y de manera más reciente usted, ¿no? Yo creo que eso hay que reconocerlo. Por lo tanto, no se enfade, igual está... Quizás hoy menos que ningún día quiero yo bronca y malestar, ¡eh!

Y, por último, ha hablado de lo del enlace de Lodosa. Bueno, perdón, he de reconocer también... Dice que no me ha reprochado usted que el Gobierno se dejó caducar la declaración de impacto ambiental de... Pues mire, pues sí, hay una evidencia: es que ha caducado, eso es evidente. Y a mí me podrá no gustar que usted lo recuerde, pero cuando a uno le recuerdan la verdad lo que tiene que hacer es asumirla y tratar de mejorarla de cara al futuro. Recuérdelo; no me parece mal porque es cierto, porque es cierto. ¡Hombre!, como eximente diríamos o en defensa de la actuación del Ministerio de Fomento le diré que en aquellos años había tantas preocupaciones y era tal el agujero que atender que ocurrían algunas de estas cosas, ¿no?; las prioridades quizás estaban en otras cuestiones.

Y, por último, con respecto al coste del enlace de Lodosa, yo lo dije, no aquí el otro día –que decía usted–, yo lo dije por primera vez la primera vez que hablé del convenio de desvío de transporte pesado a la autopista, creo que en abril del año pasado. Cuando estábamos todavía en las primeras fases de la negociación ya dije: la responsabilidad es del Ministerio de Fomento porque la 232 y la autopista AP-68, ambas vías, son de titularidad nacional y, por tanto, el Gobierno central tiene que asumir la mayor parte. El Ministerio había empezado ofreciendo una colaboración al 50%. Yo creo que ese podía haber sido un punto intermedio. Si bien nosotros, para animar más a ese punto novedoso e interesante para la permeabilidad de la autopista, dijimos: "Oigan, hay que afrontar urgentemente lo de Lodosa", y para animar al Ministerio dijimos: "Estamos dispuestos a alcanzar hasta el 60%". Pero le voy a decir: no creo que sea una

mala gestión ni que el Gobierno de La Rioja, para adelantar la disponibilidad de una infraestructura que es interesante para los riojanos, haga mal aportando en torno a 600.000 euros más de lo que nos correspondería en el conjunto del convenio, es decir, en cuatro años y pico 600.000 euros más para disponer de una obra de 3,6 millones de euros. Si en el futuro hubiera que hacer eso, pues lo valoraremos, pero yo creo que –si me permiten la expresión– no es mal negocio poner 600.000 y disponer prontamente, no en un largo plazo, de una obra de 3,6 millones de euros. Ese fue el objetivo del Gobierno, lo hemos explicado en cada paso, en cada fase de la negociación, y se lo aclaro ahora para que no quede duda. En todo caso, no dude tampoco usted de la voluntad del Gobierno de que realmente cambiemos el paso y cambiemos de fase y vayamos a ese acuerdo.

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

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Consejero.

Solicita la palabra el presidente del Gobierno.

EL SEÑOR CENICEROS GONZÁLEZ (presidente del Gobierno): Gracias, señora Presidenta. Señorías.

Yo también me sumo al saludo a los agentes económicos y sociales, en este caso, de la FER y de UGT que nos acompañan, y de Comisiones Obreras que también nos han estado acompañando a lo largo de toda la mañana. Y también quería agradecer el tono a todos los que han intervenido en este debate y además, señor Ocón, sin reproches, ¡eh!

Y, mire, intervengo en el debate sobre las infraestructuras porque creo que se trata de uno de los principales problemas que arrastra nuestra comunidad autónoma. Y coincidirán conmigo, señorías, en que La Rioja desde que es comunidad autónoma no ha sido tradicionalmente bien tratada por la planificación de los diversos gobiernos centrales, y eso lo tenemos que reconocer todos. Y ello quizás ha generado un déficit de infraestructuras, déficit acumulado en materia de infraestructuras que ahora es causa de este debate.

Y yo soy partidario, igual que me imagino que todos ustedes, de que tener unas infraestructuras modernas y de calidad es un factor básico para el desarrollo económico y social de nuestra región. Y además considero que también son un instrumento importante para fortalecer todo lo que es la cohesión interna de nuestra comunidad autónoma, de nuestro territorio. Y también estas buenas infraestructuras –como les decía– modernas y de calidad nos sirven para definir también nuestra posición como región en lo que es el contexto nacional e incluso europeo. Y por ello yo me alegro de este debate y además creo que es necesario ahora más que nunca que los representantes de los ciudadanos riojanos realicemos el esfuerzo necesario, y creo que es lo que estamos haciendo, para alcanzar un pacto de región en lo que son nuestras infraestructuras. Y creo que es nuestro deber además como parlamentarios afrontar con nuestra mejor dedicación y con nuestro mejor esfuerzo esta preocupación, que no solamente es nuestra, sino que la tenemos que trasladar porque es una preocupación de todos los riojanos.

Y sí me gustaría dirigirme al señor Ocón, porque usted también se ha dirigido a mí, pero se lo digo sin reproches, ¿eh?: bienvenido al pacto, como le ha dicho el portavoz o, si quiere, bienvenido al club del pacto y del acuerdo. Mire, señor Ocón, no es la primera vez que este presidente propone un acuerdo de estas características en esta Cámara. Yo quiero recordarle que en septiembre, en el debate del estado de la región, ya propuse acuerdos en materias vitales para nuestra comunidad autónoma como es el reto demográfico, como son la financiación autonómica, la salud, las infraestructuras y también como es la reforma de nuestro Estatuto de Autonomía. Y le quiero recordar también que en el mes de julio del pasado año volví a reiterar la necesidad de ese pacto por las infraestructuras y, además, me comprometí aquí ante todos ustedes en esta Cámara a llevarlo a la Mesa del Diálogo, y así lo hemos hecho. Y además dije más, y lo digo ahora, dije que debería ser un pacto firme, transparente y exigente y que piense más allá de las próximas elecciones, que es

lo que tenemos que hacer. Y le digo que la mano de este presidente y de este Gobierno sigue tendida.

Y, mire, yo no le voy a reprochar a usted nada, pero me hablaba usted de por qué convoco la Mesa del Diálogo, que si he recriminado a alguien... Mire, no, este Gobierno y este presidente no solemos hacer ni recriminar a nadie, todo lo contrario, tratamos a todo el mundo con el mismo respeto. Pero sí me gustaría que usted algún día me contestase a por qué –que ya se lo ha dicho también no sé si el portavoz o el consejero–, por qué usted se empeñó en convocar una reunión y convocar a los agentes económicos y sociales la víspera de reunirse la Mesa del Diálogo Social, que estaba convocada desde hacía quince días y además con un orden del día en el que llevábamos precisamente el pacto por las infraestructuras, que no es de ahora, mire, llevamos meses trabajando sobre ello, y se lo digo con todo el cariño y además –como le digo– sin reproches. Y sí me gustaría agradecer a todos los grupos parlamentarios, a sus portavoces que han intervenido, que hayan respondido de forma positiva al llamamiento que también ha realizado en este caso la Mesa del Diálogo Social.

Y, mire, le recuerdo que lo que se aprobó el pasado martes por el Consejo del Diálogo Social venía a decir que es imprescindible el consenso de todos los agentes sociales y políticos como la mejor palanca para fijar objetivos y ambiciones y caminar todos juntos hacia una consecución en todas las instancias que sean precisas y, en concreto, ante el Gobierno de la nación.

Y yo no voy a poner más adjetivos a esta propuesta que nos han lanzado desde la Mesa del Diálogo Social, solamente quiero agradecer a sus componentes sobre todo su trabajo, su dedicación y también que hayan sido capaces, que hayamos sido capaces de hacer estas propuestas, que se trata de un noble objetivo que creo que nos tiene que animar a todos a realizar un esfuerzo para superar nuestras diferencias, y yo creo que lo vamos a conseguir.

Y, miren, en el debate de las infraestructuras del Estado yo creo que, en los últimos tiempos no, en todos los tiempos de nuestra comunidad autónoma, ha sobrado partidismo, y no me voy a referir a los partidos nuevos, ha sobrado partidismo por parte de su partido y del mío, y creo que lo tenemos que reconocer y es hora de hacer un esfuerzo por llegar a puntos de confluencia. Y me alegra además la voluntad de entendimiento expresada aquí por los portavoces de todos los grupos y la disposición de alcanzar acuerdos, y defender, y yo creo que es lo que tenemos que hacer, defender los intereses de todos los riojanos en materia de infraestructuras. Porque bien es cierto que un Gobierno..., que no es lo mismo que un Gobierno demande o exija unas infraestructuras o que lo haga apoyado por todas las fuerzas económicas y sociales de nuestra comunidad autónoma. Siempre le he dicho que sumando fuerzas tendremos más capacidad a la hora de trasladar nuestros planteamientos a otras administraciones, y así lo tenemos que hacer.

Y termino ya, señorías, diciéndoles que es ahora precisamente cuando tendremos que establecer esas prioridades con las aportaciones de todos y que comencemos a trabajar en lo que se ha dicho aquí, en esa redacción de este acuerdo que tiene que ser un acuerdo compartido por todos, para lo que a mí me gustaría –y ya les emplazo en los próximos días o en las próximas semanas, en el momento que podamos– hacer una reunión con todos los grupos parlamentarios y poder establecer entre todos esas prioridades.

¿Y por qué les digo esto? Pues, miren, porque creo que, bajo mi punto de vista, es más lo que nos une que lo que nos separa, y yo también –como decía aquí algún portavoz– soy consciente de que podemos, podemos y debemos, llegar a un acuerdo.

Y termino reiterando mi agradecimiento a todos los grupos parlamentarios y a todos los diputados de esta Cámara que vienen trabajando en este sentido, sobre todo por su disposición al pacto, y les pido además que continuemos actuando con responsabilidad y con sentido de región. Creo que debemos mostrar en este caso todos generosidad, altura de miras, pero también exigencia para alcanzar los objetivos que nos propongamos en este pacto que todos deseamos hacer y plasmar en materia de infraestructuras.

Pues con esos propósitos, señorías, yo les deseo que lo que nos falta de este debate y que los acuerdos a los que tengamos que llegar sean fructíferos para todos.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, señor Presidente.

Finalizado el debate, vamos a suspender la sesión para que los grupos puedan presentar las propuestas de resolución, fijando el plazo para que se presenten hasta las dos menos veinte. Posteriormente, se reunirá la Mesa y, una vez calificadas las propuestas de resolución, se repartirán a los portavoces y continuaremos la sesión.

(Se suspende la sesión a las trece horas y once minutos).

(Se reanuda la sesión a las catorce horas y cincuenta y un minutos).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Buenos días, señorías, casi ya buenas tardes.

Retomamos la sesión.

En primer lugar, les comento las propuestas de resolución que han sido presentadas por cada grupo: el Grupo Socialista ha presentado una; el Grupo Podemos ha presentado ocho; el Grupo Ciudadanos, una; cinco se han presentado de forma conjunta por los grupos Popular, Socialista y Ciudadanos; y siete han sido firmadas por los cuatro grupos parlamentarios.

La Mesa de la Cámara ha admitido todas, excepto una: la número 5 del Grupo Podemos.

Y en la Mesa también se ha planteado que la número 4, que parece ser que va a ser retirada por el Grupo Podemos... En la Mesa habíamos planteado que fuera subsumida, pero, bueno, si ustedes la retiran, pues entiendo que, como está ya en otra que han firmado conjuntamente, se puede retirar.

Vamos a pasar al debate de las propuestas de resolución. Yo les recuerdo los tiempos que se habían fijado por la Mesa, con independencia del acuerdo al que ustedes hayan llegado como grupos parlamentarios: el Partido Popular tendría diez minutos; el Partido Socialista, trece; el Grupo Ciudadanos, trece; y el Grupo Podemos, veinte porque ha retirado una, veinte.

Así que comenzamos con el Grupo Ciudadanos. Tiene la palabra el señor Vallejo.

EL SEÑOR VALLEJO GARCÍA: [...] el retraso y el hecho de que estemos alargando la jornada o la sesión tanto.

Esas siete conjuntas que presentamos al final son las que van a salir por unanimidad y son las que forman un poco el embrión de ese pacto o de ese acuerdo por las infraestructuras desde el Parlamento de La Rioja. Intentaré en la primera parte explicar un poco las medidas desde el punto de vista de Ciudadanos y luego paso a explicar algo que no pensaba explicar pero que creo que va a ser necesario hacerlo.

¡Bien! Por parte de Ciudadanos, cuando abordamos un debate sobre infraestructuras, lo que hacemos es intentar hacer un enfoque lo más profesional posible. Se trata de hacer un análisis por casos de uso, donde básicamente analizamos si se trata de pasajeros o si se trata de mercancías, si estamos hablando de tráfico nacional o tráfico internacional, si estamos hablando de trabajo o si estamos hablando de turismo, etcétera. Clasificamos todos los distintos casos de uso y, en función de a cuántos casos de uso cada infraestructura da soporte, pues a cuantos más casos de uso se da soporte más prioridad y más importancia tiene la infraestructura. Con todo ese análisis que hemos hecho, llevamos una serie de medidas y una serie de propuestas, que muchas de ellas –como han oído– están acordadas con otros grupos del Parlamento.

Entrando ya en materia y por no mezclar cosas, prefiero referirme a ellas de modo individual, por infraestructuras. En la AP-68 hay varios acuerdos. Desde nuestro punto de vista, desde luego el estudio que encargó este Parlamento, empezar a hacer trabajos sobre las conclusiones de ese estudio y que se lancen los primeros enlaces es prioritario. Lodosa-Pradejón parece que ya está casi en marcha. A ese enlace hemos añadido otros que están incluidos en la propuesta de resolución conjunta.

Creemos que la ronda sur no deja de ser otro caso más de esa vertebración de la AP-68. En realidad, para nosotros sí es importante. No entendemos..., y esta es una de las cuestiones en las que nos gustaría que Podemos rectificara, porque estaría bien incluir esto también en el pacto. A ver, independientemente de la prioridad que se le quiera dar o no, es algo que está lanzado ya. ¿Qué quieren hacer desde Podemos?, ¿pararlo?, ¿parar algo, alguna de las pocas cosas que sí están lanzadas? Nos gustaría que reflexionaran al menos en este punto, porque creemos que es importante la ronda sur y además que al final sean esos también los primeros kilómetros libres de peaje en la autopista AP-68 en La Rioja. Y cuanto antes se haga y cuanto antes se aborde mejor para conseguir esos kilómetros libres, algo que Podemos siempre ha defendido. Por lo tanto, parar eso desde luego nos parece contraproducente.

Lo mismo para el resto de tramos, y aquí hay algo en lo que Ciudadanos parece que no ha conseguido el apoyo de todos los grupos, que es: al mismo tiempo que vamos haciendo obras de enlace y entronques para conseguir que la autopista vertebre, vamos introduciendo y vamos añadiendo a ese primer tramo libre que será la ronda sur, vamos añadiendo otros tramos que vayan uniéndose a ese ya libre de forma que 2026 no suene tan lejano. Lo que queremos es un formato de liberación más interactivo y lanzar negociaciones, que al final sabemos que se están haciendo muchas negociaciones, se empiezan ya muchas negociaciones con muchas autopistas en España, y creo que cuanto antes esté el nombre de la AP-68 en esas negociaciones mejor.

¡Bien! Con respecto al otro punto más importante desde nuestro punto de vista, el tema del ferrocarril, esto a nosotros sí que nos parece triste; triste es si no conseguimos que salga el ferrocarril, la propuesta de ferrocarril, por unanimidad. Y yo creo que es una cuestión... Lo hemos comentado varias veces: a veces el debate se enturbia por cuestiones semánticas y confundir el nombre comercial de un convoy de Renfe que se llama AVE –además igual es más fácil ahora diferenciarlo porque hay otro que se llama EVA, o sea, son nombres de convoyes–, confundir eso con la infraestructura que pedimos para La Rioja nos ha llevado a desgastarnos y a falta de consenso, que hoy parece que tampoco vamos a conseguir, y eso es lo que nos parece muy triste. Estamos hablando de una infraestructura recogida en el PITVI. Estamos hablando ya además en el nuevo estudio que hay que hacer de un corredor mixto para mercancías también. Y estamos hablando de que por ahí podrán circular convoyes a 200 kilómetros por hora, igual no la imagen del AVE a 330 por hora. ¡Ya se irá viendo con las homologaciones, pero dejemos los convoyes fuera! Pensemos en la infraestructura que necesitamos. Pensemos que tiene que estar La Rioja –como explicaba muy bien el PSOE– en ese mapa de corredores, como estaba en el PITVI. Si este Parlamento no es capaz de aprobar conjuntamente eso, creemos que es un fallo. Así que en este punto sí me gustaría que reflexionara el Grupo Podemos y se uniera a esa propuesta de resolución.

Con respecto a la 232, sí estamos incluyendo ya puntos de duplicación de la 232, en La Rioja Baja sobre todo. Tal como comentaba ese estudio, y además no estaba hecho para eso, hay zonas donde la autopista no puede vertebrar. Dupliquemos la 232. No porque el señor Pedro Sanz tenga que compensar el golpe de la extensión de la concesión de la AP-68, ¡hala, venga, la 232 para toda La Rioja doble!, ¡no! Va a ser porque efectivamente en ese tramo han dicho los técnicos que es la mejor solución para vertebrar con vías de alta velocidad La Rioja. Por lo tanto, en eso también va a estar Ciudadanos apoyando y, desgraciadamente de nuevo, parece ser que el Grupo Podemos va a estar fuera.

El tema del aeropuerto. Hemos traído una propuesta porque entendemos que hay que intentar explotar el uso del aeropuerto. Hay dos puntos en concreto en esa propuesta, y además agradecemos a todos los grupos porque van a apoyarla. Básicamente, por un lado se trata de hacer algo que están haciendo ya en otras regiones, es decir, busquemos, impulsemos que el aeropuerto local consiga alianzas con otros aeropuertos de la zona para conseguir destinos exclusivos. Por ejemplo, si apoyamos que Pamplona tenga vuelos a primera hora a Alemania, nadie va a ir a Bilbao, ningún riojano va a ir hasta Bilbao a coger el vuelo que puede coger en Pamplona. Y, de la misma forma, ese aeropuerto puede beneficiar o ayudar para

conseguir algunas alianzas para el aeropuerto de aquí. Eso es algo que creemos que vale la pena que se impulse y se explore.

Y el otro punto del aeropuerto es el referente a incluir un *slot* de aproximadamente tres horas para que haya un vuelo que vaya y venga a mitad de jornada, de forma que se permita más flexibilidad y más dinamización con respecto a las jornadas de trabajo en Logroño y en Madrid, y además a las agencias no les sale de día cada vez que intentan conectar con un vuelo en Madrid hacia Logroño porque está a la noche o está a la mañana. Tenemos experiencias, además en mi caso personales, de empresas de lejos en Europa que no han venido a Logroño porque les salían trayectos de viaje que incluían pasar noches fuera.

¡Bien! Por supuesto apoyamos el tema de la A-12, que además es otro de los aspectos que ya están lanzados para trabajar de Santo Domingo hacia Burgos; la A-15, por el beneficio hacia La Rioja Baja; y las mejoras que están incluidas en otra propuesta de resolución de hoy con respecto a la N-111.

Voy a terminar expresando, por supuesto, la satisfacción de Ciudadanos con respecto a la consecución de este acuerdo, lo que parece que es un embrión de un acuerdo para que todos hablemos de la misma manera en Madrid cuando pedimos infraestructuras para La Rioja, pero no me queda más remedio que decirle también al Gobierno que Ciudadanos está también decepcionado con la actitud del Gobierno en este tema, porque cuando se habla de diálogo y se hace una propuesta de un pacto hace dos años, no puede ser que hayamos recibido 0,0 invitaciones y no puede ser que lo importante cuando hay un Pleno de estos sea una foto dos días antes. Encima es curioso, pero tenemos que escuchar aquí al portavoz del Partido Popular diciendo: "¿Y qué hace Ciudadanos?". Pues mire, señor Garrido, le voy a explicar lo que ha hecho Ciudadanos, y no pensaba hacerlo.

Hace dos días, mientras se hacían la foto algunos, aquí había una reunión. Dijimos en un Pleno hace quince días: "¿Por qué no nos reunimos para trabajar ese acuerdo?". Ciudadanos lo que ha hecho ha sido convocar a los otros grupos y conseguir una reunión. La mayor parte de estas propuestas han empezado a germinar ahí trabajando los cuatro grupos. Ustedes han estado años presumiendo y anunciando pactos, Ciudadanos en dos semanas ha conseguido que los grupos nos sentemos y hagamos este trabajo. No pregunte qué ha hecho Ciudadanos, no pregunte qué hace Ciudadanos, utilicen lo que decían al principio de diálogo y cambio de estilo del Gobierno que tanto anunciaba Ceniceros, eso sí que es. Pero no nos importa renunciar al protagonismo, no nos importa aguantar malas formas, incluso soberbia, si al final lo que conseguimos es lo importante, que es este acuerdo para los riojanos.

Nada más. Gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Podemos, tiene la palabra el señor Cantabrana.

EL SEÑOR CANTABRANA GONZÁLEZ: Buenos días, Señorías.

Buenos días, señores de Ciudadanos del grupo municipal. Me alegra ver que la alegría puede entrar en esta casa dependiendo de quién aplauda. ¡En fin!

Nosotros vamos a hablar de unas cuantas iniciativas que hemos propuesto como propuestas de resolución, empezando por la liberalización de la AP-68. Es evidente, porque los datos están ahí, que las propuestas que hacemos y la defensa a ultranza que hacemos de la liberalización tiene su reflejo. Hace unos días, hace dos o tres días, aparecía un artículo en la prensa, en *nuevecuatrouno* –si no recuerdo mal–, en la que indicaba que habíamos alcanzado ya cien días sin fallecimientos en la N-232 y que el número de heridos había bajado un 56%. Creo que son datos que indican que caminar hacia esa liberalización total de la AP-68 es algo que va a ser muy positivo para los riojanos.

Pero lo que queremos es que sea gratis de verdad. Antes el señor Cuevas ha dicho: "La futura A-68 –si

no recuerdo mal—". ¡Perfecto! Pues que sea así, pero que sea así sin ningún tipo de triquiñuela, ni opción, ni salida por detrás, como hasta ahora nos ha ocurrido en las negociaciones previas. Un texto enrevesado en el que se hablaba de que no se renueve la concesión, que no se logre... No, tiene que ser que no tenga peajes, que sea gratuita, totalmente gratuita, a partir de su liberación, que nosotros deseamos que sea previa, que sea inmediata, porque los datos están ahí: hay menos fallecimientos cuando la gente conduce por una autopista o por una autovía en la que hay dos carriles. Hasta ahora lo que hemos visto es que ante medidas parciales hay desvíos hacia carreteras de Navarra últimamente y los accidentes se los trasladamos, no los quitamos.

Entendemos además que no es una cantidad excesivamente grande, que es una cantidad que se puede negociar y que se puede pagar, en tanto en cuanto se están pagando 5.000 millones de euros para liberar las autopistas parciales simplemente para rescatar a empresas y no entiendo por qué no se pueden gastar un 10% en rescatar personas, en evitar que muera gente.

Pasamos a otra de nuestras propuestas, que es la auditoría en el aeropuerto de La Rioja, Agoncillo, ese que según el señor Cuevas cuesta cero euros, que nos ha costado a los riojanos cero euros pero que acumula 80 millones de euros de deuda, según dice todo el mundo. Usted nos ha dicho que qué es lo que queremos. Pues, bueno, queremos que no mienta, o son cero euros o son 80 millones de deuda. Todos sabemos...

(Comentarios ininteligibles).

EL SEÑOR CANTABRANA GONZÁLEZ: ¡Con quien sea! Le estoy diciendo que directa o indirectamente ese dinero usted lo puede meter en un saco junto al aeropuerto de Castellón o el de Teruel y luego ver qué parte nos corresponde. Seguro que nos corresponde más, después de todos los aeropuertos que se han hecho, que si hubiésemos pagado solo el nuestro. Aeropuerto de Castellón, que comparte un récord maravilloso con Marte porque en los dos ha aterrizado una sola nave.

La siguiente propuesta que queremos defender, las siguientes tres propuestas que queremos defender, son tres propuestas que algunos grupos han comentado que a lo mejor no procedía presentarlas aquí, que a lo mejor eran más de una PNLP, pero, bueno, viendo cómo son habitualmente los cumplimientos de las PNLP, las proposiciones no de ley, y el caso que nos hacen, hemos pensado que tenemos una oportunidad de presentárselas al Gobierno central y que no la vamos a desaprovechar. Hasta que no nos pongan el famoso pozo de los deseos aquí delante me parece que seguiremos por este camino.

La primera es que se aborde de forma inmediata el paso de la estación de Calahorra, el paso de ese apeadero en el que los viajeros tienen que jugarse la vida con las maletas, pasar por unos escalones, cruzar las vías por las que en ocasiones —como ha dicho mi compañera— llegan trenes de altas prestaciones o de alta velocidad que pueden aparecer en cualquier momento y, bueno, nos parece que puede haber personas con movilidad reducida, puede haber personas con cierta edad que a lo mejor no pueden echar un esprint y salir de esa vía. No sabemos cuál es la mejor solución, para eso tenemos los técnicos. Nosotros lo que solicitamos es que alguien en una inversión tan pequeña haga el esfuerzo de salvaguardar la vida de los calagurritanos. Aparte de que, como digo, es algo extremadamente barato en relación con unos presupuestos de Fomento: pensamos que no hay nada comparable con la vida de uno de nuestros conciudadanos, de nuestros riojanos o riojanas.

El siguiente es la reactivación del puerto seco de Arrúbal, ese que presentó el señor Sanz con el embajador de China, un puerto seco que podría revitalizar el transporte de mercancías en La Rioja, ahora que están empeñados en hacer unas vías mixtas de mercancías y pasajeros. Y, sin ir más lejos, hace unos meses una importante marca de hipermercados se planteó poner en La Rioja un centro logístico, un centro logístico para atender a todo el norte de España. Al final una de las razones por las que no se puso en

El Sequero ese centro logístico es el problema de infraestructuras para distribuir esos productos a todos los hipermercados de toda la zona norte de España.

Además, esto tendría un punto extra, y es que dejaríamos de tener trenes con mercancías peligrosas parando en el casco urbano de Logroño. Quiero recordarles que ya trajimos aquí una pregunta indicando que a diez metros de viviendas ocupadas por ciudadanos paran trenes con cloro, con..., bueno, con una gran cantidad de materiales peligrosos, explosivos, que ya en alguna ocasión han explotado y que cubrían un área de unos cuatro kilómetros. Esta propuesta estuvimos a punto de retirarla, porque, claro, grandes problemas, grandes soluciones, el señor Cuevas nos dijo que había enviado un correo a Adif. ¿Ha habido respuesta a ese correo? No sabemos nada ni vamos a hacer nada porque, vamos, no parece grave, ¿no? A mí me parece que después de varios meses es algo que tendríamos que haber trabajado, teniendo en cuenta que tenemos trenes parando más de media hora con mercancías peligrosas a diez metros de viviendas y que además un radio de cuatro kilómetros en una explosión como la que hubo en un polígono industrial de Comunidad Valenciana –no recuerdo dónde fue–, cubriría Varea, cubriría Villamediana incluso, cubriría todo Logroño. Señor Cuevas, un correo electrónico; ¡por Dios!, algo más habrá que mover en este sentido, pienso yo.

Y, para no abandonar el barrio de Los Lirios, vamos a hablar también del cruce de la A-13, que –como ha dicho o me ha indicado antes el señor Paco Ocón, no había indicado la localidad, efectivamente, es Logroño, mis disculpas–, es la rotonda que une la avenida de la Paz con la avenida de Zaragoza. Ahí tenemos un mogollón de vehículos a gran velocidad saliendo de una vía de 100 por hora a un pequeño tramo de deceleración entrando en una rotonda por la que tienen que pasar en los pasos de cebra todos los ciudadanos de Varea y de Los Lirios cuando vuelven a Logroño, al centro de Logroño quiero decir, y que ya ha producido varios accidentes con muertes y con heridos, en algunas ocasiones con soluciones cuasimilagrosas: nuestra vecina Amaya, hace unas semanas, cuando la atropelló un coche a ella y a su carrito, hizo un salto –una palomita que envidiaría Iker Casillas– y consiguió agarrar el carro con su niño cuando se lo iba a llevar un coche. En 2003, cuando se inauguró el Berceo, ya hubo el primer atropello mortal. Han pasado quince años y no se ha hecho nada. Se ha prometido desde el Ayuntamiento de Logroño una pasarela. Esa pasarela sigue en el limbo. Y estamos pidiendo algo tan sencillo como un semáforo de pulsación, un paso con elevaciones para que los coches tengan que desacelerar, o cualquier otra solución que se les pueda ocurrir a los técnicos.

Se acordaron del barrio de Varea cuando presentaron la ley de tauromaquia, diciendo que era donde estaba la primera plaza de toros registrada. Pues acuérdense un poquito de un barrio milenario como es Varea ahora cuando esa gente, o bien tiene que cruzar un paso elevado privado que en ocasiones se ha cerrado, como es el del Berceo, que da a un descampado, a un aparcamiento descampado donde por la noche apenas hay iluminación y la gente está bastante atemorizada a la hora de llegar, o tiene que cruzar por una vía en la que se juegan la vida. Yo creo que soluciones hay, soluciones hay. Podemos implementar cualquiera de las que he dicho o podríamos poner un aeropuerto de estos de cero euros en Varea para llegar al centro de Logroño.

Yo solo le voy a pedir una cosa, señor Cuevas: no nos infantilice; cuando nos explique cosas a los ciudadanos y a los diputados, no nos las explique como a niños, razónelas, trátenos como personas porque, si después decide "se lo voy a explicar como a los niños" y encima añade "es que somos serios", pues es algo que nos cuesta bastante bastante procesar.

Yo les voy a dar un consejo: cuando vayan a hablar con Rajoy o con el señor De la Serna, no les llamen por su nombre. No le llamen M. Rajoy, llámenle Chacho, que es la forma típica de Canarias, que parece que así conseguimos muchos más millones para hacer infraestructuras; si no, también pueden ponerle un poco de acento vasco, que igual lo tienen más fácil, como ha hecho el PNV.

Muchas gracias.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ocón.

EL SEÑOR OCÓN PASCUAL: Gracias, Presidenta.

No me voy a seguir extendiendo en aquellas resoluciones en las que hemos llegado a un consenso unánime o amplio respecto de diversos asuntos, sí hacer referencia simplemente a dos cosas.

Yo, sinceramente, lamento, igual que hacía el Grupo Ciudadanos, que no hayamos llegado a un acuerdo global en materia de ferrocarril, porque yo creo que los riojanos no nos merecemos ser la única comunidad peninsular que carezca de esta infraestructura. Yo creo que en este Parlamento nadie que defienda los intereses de esta tierra tiene que pasar por eso, y, desgraciadamente, si no lo hacemos, vamos a ser los únicos, no va a haber nadie más. Así que aún están a tiempo de variar esa votación. Porque, o cambiamos la infraestructura, o podemos pedir los trenes que sea pero no habrá trenes porque habrá una variante por el norte, habrá una alternativa por el norte y no habrá trenes en La Rioja.

En segundo lugar, me congratulo también de que haya al menos un apoyo mayoritario al desdoblamiento de la N-232 entre lo que será el inicio de la ronda sur de Logroño y la provincia de Navarra en el término de Alfaro; creemos que es necesario. A futuro no tan lejano estará completamente desdoblado desde Zaragoza capital hasta el límite con la provincia de La Rioja. Por lo tanto, nosotros sí creemos que es positivo y necesario para la vertebración de esta comunidad que este tramo de carretera esté desdoblado.

Después hay algunas propuestas de resolución, quisiera referirme a dos del Grupo Socialista. Una, finalmente me congratulo también de que sea conjunta con el Partido Popular y Ciudadanos, se refiere a la AP-68, y en ella se habla de que no se prorrogará la concesión en 2026, no se sacará de nuevo a licitación, y hubo algunos problemas que finalmente han sido solventados respecto a que la AP-68 dejará de ser de peaje en 2026. Esos son los tres puntos. Yo de verdad que me congratulo de que al menos tres grupos hayamos presentado esa propuesta porque creo que es una propuesta realista.

Y después hay una propuesta del Grupo Socialista única, que es la propuesta que quiero explicar –no es la primera vez que lo hago en este Parlamento– y se refiere a los peajes troncales entre la zona que actualmente..., en el tramo de la AP-68 que actualmente en teoría es gratuita con Vía-T, que es el tramo Agoncillo-Cenicero. No coincide con lo que va a ser el recorrido futuro de la ronda sur, no coincide, pero ahora mismo en teoría, si uno entra en Agoncillo y se sale en Cenicero con Vía-T, ese tramo es gratuito. Nosotros decimos: ¿los peajes troncales para qué? Pues para que efectivamente sea gratuito porque, si uno coge la autopista en Agoncillo y no se sale en Cenicero, ese tramo no es gratuito aunque vayas con Vía-T; te tienes que salir en Cenicero. Y es verdad que hay gente que hace esos recorridos y hay gente que lo hace: se sale en Cenicero y vuelve a entrar otra vez en Cenicero, para que ese tramo Agoncillo-Cenicero sea gratuito y volver a entrar otra vez en Cenicero dirigiéndose hacia Bilbao, hacia Vitoria, hacia Burgos, hacia donde se dirija. ¿Eso cómo creemos que se soluciona? Pues igual que está actualmente en la AP-68: cuando concluye la circunvalación de Zaragoza uno llega a un peaje troncal, pasa y ese tramo efectivamente es gratuito, todo lo que queda dentro de esos peajes troncales. Algún otro grupo, el Gobierno ha explicitado que puede haber dificultades con el actual recorrido de la ronda sur. ¡Hombre!, creemos que sería una pena que si la ronda sur termina en Navarrete y actualmente es gratuito hasta Cenicero que deje de serlo. Así que, por lo tanto, nosotros siempre hemos impulsado esta medida porque creemos que es una medida económicamente barata. Uno, porque no hay que impulsar más medidas de gratuidad, no hay que dar más dinero a la concesionaria porque eso ya está estipulado y así haríamos que realmente fuera gratuito.

Y ya conocen cuál es la postura del PSOE: no votaremos la propuesta de resolución de Ciudadanos porque no estamos a favor de que sigamos dándole más dinero a la concesionaria, fundamentalmente. Yo entiendo la buena intención de la medida. No comprendo bien la lógica, porque, si construimos un nuevo enlace y hacemos gratuito ese tramo entre el nuevo enlace y la ronda sur de Logroño, tampoco habría ningún impedimento para que, en lugar de hacerlo cuando se haga bidireccional en Lodosa-Pradejón, pues sea desde un enlace que ya es actual como es el de Calahorra. Por lo tanto, como no entendemos bien la medida y creemos que no es necesario que sigamos subvencionando a la empresa concesionaria, por ese único

motivo la vamos a votar en contra.

Me congratulo porque yo creo que hay un acuerdo muy amplio, lamentablemente no unánime pero muy amplio, sobre los temas que son realmente fundamentales y que pueden ser más próximos, como son la ronda sur de Logroño, el desdoblamiento de la 232 y las medidas que hemos impulsado en la AP-68 y el ferrocarril. Así que, por lo tanto, como decía en mi intervención anterior, como Grupo Socialista nos congratulamos de haber solicitado la celebración de este Pleno y ahora todos debemos conjurarnos para trasladarlo al resto de la sociedad riojana y que todos seamos corresponsables del éxito de las medidas y de las propuestas que hoy vamos a aprobar aquí.

Gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Sáez Rojo.

EL SEÑOR SÁEZ ROJO: Gracias, Presidenta. Buenas tardes.

Pues voy a comenzar mi intervención con el argumento que utilizaba el señor Ocón cuando finalizaba la suya, y es que en este sentido yo creo que hoy hemos asistido a un debate en el que se ha presentado en una excelente primera intervención del consejero un estado de las infraestructuras de nuestra región, en la que se ha podido ver, efectivamente, y comprobar y constatar cómo estas van mejorando gracias a todo ese enorme trabajo que se viene haciendo y en el que además –y quiero ponerlo de nuevo en valor– se partía de un acuerdo con la Mesa del Diálogo Social que –no hay que olvidarlo– también –yo creo que podemos decirlo– ha servido de guion para muchos de estos acuerdos de los que se ha ido hablando en las anteriores intervenciones.

Habrán notado sus señorías y los medios de comunicación que el Grupo Parlamentario Popular no ha presentado ninguna proposición. Pero precisamente es un acto voluntario porque nuestra voluntad siempre ha sido alcanzar el máximo nivel de acuerdo en las propuestas de resolución que se presentaran. Hay quien dice que no somos un partido o un grupo parlamentario de acuerdos, pero aquí están los resultados: siete propuestas de resolución que se han presentado firmadas por los cuatro portavoces de los grupos parlamentarios, de los cuatro grupos parlamentarios, y que evidentemente nos hacen sentirnos muy satisfechos como grupo parlamentario porque tienen que ver con muchas de esas actuaciones que son consecuencia de ese trabajo previo del que también se hablaba, de esos acuerdos, de esas visitas al Ministerio y de esos documentos a los que algunos no daban valor pero que vamos comprobando cómo se van cumpliendo los contenidos de los mismos, ¿no? Y en ese sentido yo creo que el que podamos votar y aprobar propuestas de resolución que tienen que ver con la definición de nuevos enlaces para la AP-68 –estoy hablando de votar unánimemente, es decir, presentadas por los cuatro grupos parlamentarios–, que se puedan impulsar los tramos aún pendientes entre La Rioja y Burgos de la A-12, que se haya logrado también un acuerdo respecto a la A-15, a las obras de mejora en la N-111, a la variante de Rincón de Soto –ahora me refiero ya al ámbito ferroviario–, al aeropuerto, a un planteamiento también de alguna manera que pretenda conseguir un mayor tráfico aéreo y un mayor tránsito de personas, de viajeros, en ese aeropuerto con distintas alianzas que se puedan plantear con aeropuertos cercanos o el cumplimiento del Plan de Carreteras 2010-2021 son cuestiones que evidentemente dan –bueno, yo creo– una buena señal y una buena imagen de lo que es el espíritu de búsqueda del acuerdo, del consenso, y que además hacen un repaso muy amplio por todas las infraestructuras de La Rioja y por todos esos aspectos que debemos y que planteamos que se vayan mejorando en cada una de ellas.

Lamentamos –también lo quiero decir–, lamentamos que no se haya conseguido esa unanimidad para el planteamiento de cumplimiento de esa planificación en el Plan de Infraestructuras y Transporte, el PITVI, con los planteamientos que para el trazado de líneas de alta velocidad en nuestra región, en nuestra comunidad

autónoma, se planteaban y que entendemos además que es la mejor opción en estos momentos y que además es casi no sé si decir la única opción, pero desde luego la que asegura y asegurará durante muchos años ese tráfico ferroviario de personas y de mercancías que siga incrementando la competitividad de nuestra región.

Se han añadido también algunas cuestiones vinculadas, en fin, con una planificación que en el Partido Popular nos suena desde hace muchos años, que tiene que ver con la 232, con la duplicación de la 232, ¿verdad? Parece que ahora ya hay quien se va sumando a esos planteamientos. Y en ese sentido hay dos propuestas que hacen referencia a los trayectos entre Calahorra y Alfaro y también entre Calahorra y Arrúbal.

Y hay un aspecto, por cierto, respecto a la 232 que no me gustaría olvidar, y es que en este sentido y no hace muchos meses, ¿verdad?, en este Parlamento sobre todo el consejero del ramo ha tenido que escuchar cómo le exigían cada vez que le preguntaban en este estrado, ¿verdad?, o se interesaban por ese desvío obligatorio de los camiones de la 232 hacia la AP-68, le exigían que fuera camiones ya y cuanto antes, ¿verdad? Y a mí no deja de sorprenderme que ahora haya quien diga: "¡Hombre!, se han pasado –¿no?, o algo así, ¿no?–, se han pasado de frenada". Ahora habría que mirar a ver si todos o no y si no es obligatorio y es voluntario, ¿no? Bueno, pues es cierto que yo creo que en ese sentido por lo menos podemos sentirnos satisfechos de que la medida está funcionando y hace poco, yo creo que en el último Pleno, en el anterior Pleno se aprobaba una proposición no de ley que lo que pretende es que se puedan trabajar medidas que puedan de alguna manera compensar esas pérdidas que están generándose en algunos de los negocios vinculados a la 232, pero que, evidentemente, en este sentido yo creo que todos hemos o casi todos hemos dado por bueno ese resultado de reducción de la siniestralidad, que era el objetivo fundamental que había.

Voy a pasar ahora a dirigirme al portavoz del Grupo Podemos, al señor Cantabrana, simplemente..., y no puedo resistir la tentación porque sabe usted que, además de diputado, soy concejal en esta ciudad, en el Ayuntamiento de Logroño, y ha hablado usted tanto del barrio de Los Lirios, de su barrio, que le tengo que contestar mínimamente.

Para empezar, hablaba usted de una pasarela que dice que es privada, y que es una pasarela de lente de conservación del sector y que a veces se cierra, y es cierto que se cerró este verano por ejemplo para unas obras de reparación, efectivamente, para dar un mejor servicio. Y se ha dejado usted otro paso que permite el acceso del barrio de Los Lirios a la ciudad de Logroño, que está bajo la A-13 y que desemboca en Lobete, en la calle Lobete. Para que todos también nos situemos, es decir, que hay otros dos pasos alternativos.

Pero me ha sorprendido aún más que ahora quiera sumar a los vecinos de Varea en ese grupo de damnificados por ese enlace en el que, efectivamente, han sucedido algunos accidentes, lamentablemente, y sobre el que se está trabajando en medidas de prevención y de reducción de esa siniestralidad. Y es que, ¡hombre!, los vecinos de Varea yo creo que muchos caminando y de noche –como decía usted– para llegar a ese descampado, pues, ¡hombre!, a mí me cuesta, me cuesta imaginarme alguno, pero usted puede que me pueda presentar algún caso; pero me cuesta, me cuesta en cualquier caso, ¡eh!

¡Bien! Y voy a ir terminando ya –que veo que me quedan solo dos minutos– para dirigirme en este caso al señor Vallejo, porque él decía que había un mensaje que nos trasladaba aunque no tenía previsto hacerlo y hablaba de esas reuniones y de ese trabajo en estos últimos días en unas de esas reuniones que citaba, en las que yo tuve la oportunidad de estar además y creo que avanzamos y que ojalá pudiéramos tener muchas de esas reuniones. Pero no puedo por menos de recordarle que hay algunas propuestas de resolución que hoy podemos aprobar aquí –y me voy a referir por ejemplo a la licitación inmediata de la ronda sur– que no serían posibles si un señor llamado Mariano Rajoy en diciembre del 2011 no hubiera firmado la aprobación del estudio informativo; si un poco de tiempo después no se hubiera aprobado la declaración de impacto ambiental; si poco tiempo después no se hubieran licitado, adjudicado y encargado los proyectos de redacción de esa ronda sur de Logroño; si no se hubieran sometido a exposición pública hace un año aproximadamente, en enero de 2017; si no se hubiera respondido a esa exposición pública incorporando algunas de las alegaciones que se han hecho para poder llegar a una aprobación en diciembre del 17, que es

lo que hoy nos permite a todos poder decir que se licite cuanto antes.

¡Claro que hay mucho trabajo, pero no el suyo solo, ¡eh!, sino el de muchos hombres y mujeres! Y luego tengo que decir, sobre todo del Partido Popular en esta región y en el Gobierno de España, que han trabajado para que muchas de estas propuestas las podamos sacar adelante hoy.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

LA SEÑORA PRESIDENTA: Gracias, Señoría.

Y, finalizado el debate, vamos a someter a votación las propuestas de resolución y lo vamos a hacer por orden de presentación.

En primer lugar, sometemos a votación la propuesta del Grupo Socialista. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 12 votos a favor, 15 votos en contra, 4 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

Sometemos a votación las propuestas del Grupo Podemos, las seis propuestas que se mantienen vivas, que serían la número 1, 2, 3, 7 y 8. ¿Votos a favor?

EL SEÑOR UBIS LÓPEZ: [...].

LA SEÑORA PRESIDENTA: ¿Perdón, señor Ubis, que no le oigo?

EL SEÑOR UBIS LÓPEZ: Pediría voto separado de las propuestas, por favor.

LA SEÑORA PRESIDENTA: ¿De la número 1?

EL SEÑOR UBIS LÓPEZ: De todas.

LA SEÑORA PRESIDENTA: De todas, muy bien.

Pues pasamos a votar individualmente cada una de las propuestas.

Propuesta número 1. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 7 votos a favor, 24 en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

Propuesta número 2. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 4 votos a favor, 27 en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

La número 3. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 4 votos a favor, 24 votos en contra, 3 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

La número 6. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 4 votos a favor, 15 votos en contra, 12 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

La número 7. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 16 votos a favor, 15 en contra.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda aprobada.

La número 8. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 4 votos a favor, 15 votos en contra, 12 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

Sometemos a votación la enmienda del Grupo Ciudadanos. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 3 votos a favor, 24 votos en contra, 4 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Queda rechazada.

¿Podemos someter a votación conjunta las propuestas de los grupos Popular, Socialista y Ciudadanos? Sometemos todas, las cinco que han sido presentadas a votación conjunta. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

EL SEÑOR SECRETARIO PRIMERO (D. José Félix Vadillo Arnáez): 27 votos a favor, 4 abstenciones.

LA SEÑORA PRESIDENTA: Quedan aprobadas.

Y finalmente entiendo que no hace falta someter a votación, que podemos aprobar por asentimiento las siete propuestas de resolución que han sido firmadas por los cuatro grupos parlamentarios. Por tanto, quedarían aprobadas.

Y, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Eran las quince horas y treinta y tres minutos).



Edita: Servicio de Publicaciones
C/ Marqués de San Nicolás 111, 26001 Logroño
Tfno. (+34) 941 20 40 33 – Ext. 219
Fax (+34) 941 21 00 40