



DIARIO DE SESIONES

DIPUTACIÓN GENERAL DE LA RIOJA

Depósito Legal: LO-494-1984

I LEGISLATURA

AÑO 86

NÚM. 12

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FÉLIX PALOMO SAAVEDRA

Gestión Digital N.º 71

Sesión ordinaria del Pleno nº. 12/86, celebrada el viernes,
día 3 de octubre.

ORDEN DEL DÍA.

Págs.

1.- Promesa o juramento de acatar la Constitución y el Estatuto de Autonomía de la Rioja de los Diputados regionales D. Domingo Sacristán Asensio y D. Jesús Cañas Montoya. 665

2.-PREGUNTAS.

Del Diputado regional señor Rodríguez Moroy:

Sobre las causas que motivaron la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo. 666

Sobre gastos que ocasiona la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo. 667

Sobre posibilidad de continuar la realización de las obras de la circunvalación de Arnedo, y si ello supondría un incremento del presupuesto inicial. 668

Sobre responsabilidades de la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo. 671

...//...

...//...

Págs.

Del Diputado regional señor Valoria Escalona:

Sobre la fecha de comienzo de las obras de la presa de La Ribera en Calahorra.

673

3.- PROPOSICIONES NO DE LEY

Del Grupo Parlamentario Popular:

Sobre medidas a adoptar por el Consejo de Gobierno para mejorar las carreteras por las que circulan los autobuses de transporte escolar.

673

-----oOo-----

A las diecinueve horas del día 3 de octubre de 1986, en la Sede de la Diputación General de La Rioja, se reúnen todos los miembros que la componen, a excepción del Diputado del Grupo Parlamentario Socialista señor Buzarrá Cano y del Diputado del Grupo Parlamentario Mixto señor Díaz Yubero.

SR. PRESIDENTE: Señoras y señores Diputados. Vamos, con este Pleno de la Cámara, a dar comienzo a las actividades parlamentarias del nuevo curso.

Antes de entrar propiamente en el orden del día, el señor Secretario Primero de la Cámara va a dar lectura al resumen de actividades, como es preceptivo por el Reglamento, desde que se clausuró la última sesión ordinaria de la Cámara hasta ahora. Es decir, las actividades de la Diputación Permanente de este Parlamento.

SR. SAINZ DE AZUELO CARO: Sí, señor Presidente. Información al Pleno de la Cámara de los asuntos tratados y las decisiones adoptadas por la Diputación Permanente.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 45.4 del Reglamento Provisional de la Cámara, se informa al Pleno de la Diputación General que, durante los meses que ésta no ha estado reunida en período ordinario (mayo, junio, julio, agosto y septiembre de 1986), los asuntos tratados por la Diputación Permanente y las decisiones adoptadas han sido las siguientes:

Sesión del día 2 de mayo de 1986.
Se acuerda abrir período extraordinario para tramitar los siguientes asuntos:

Debate general sobre el estado de la Región. Enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley de Régimen Jurídico de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Proyecto de Ley de Salud Escolar. Proyecto de Ley de Régimen Jurídico de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Reglamento definitivo de la Diputación General de La Rioja. Propositiones no de Ley. Interpelaciones. Comparecencias de Consejeros. Preguntas de contestación oral a responder en diversas Comisiones y en Pleno.

Sesión del día 26 de junio de 1986.
Se acuerda ampliar el período extraordinario de sesiones para la convocatoria de la Comisión de Hacienda, Economía y Presupuesto, con la comparecencia del Consejero, para informar sobre la cuenta de Caja de la Comunidad Autónoma.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Secretario.

Antes de continuar, para que conste en acta, transmito a la Cámara la disculpa, por su ausencia, del Diputado regional don José M^a Buzarra Cano a este Pleno.

Procede ahora, según el orden del día fijado para hoy, la promesa o juramento de acatar la Constitución y el

Estatuto de Autonomía de La Rioja, de los Diputados, de los nuevos Diputados regionales, D. Domingo Sacristán Asensio y D. Jesús Cañas Montoya.

El señor Secretario Primero de la Cámara va a dar lectura a las credenciales correspondientes.

SR. SAINZ DE AZUELO CARO: Con fecha 4 de agosto de 1986, se recibieron en esta Cámara las siguientes credenciales:

"Don Paulino Martín Martín, Presidente de la Junta Electoral Central, expide la presente credencial expresiva de que ha sido designado Diputado de la Diputación General de La Rioja D. Domingo Sacristán Asensio, por estar incluido en la lista de candidatos presentada por Alianza Popular, Partido Demócrata Popular, Unión Liberal, a las elecciones autonómicas de 8 de mayo de 1983, en sustitución, por renuncia, de D.ª Pilar Salarrullana de Verda.

Don Paulino Martín Martín, Presidente de la Junta Electoral Central, expide la presente credencial expresiva de que ha sido designado Diputado de la Diputación General de La Rioja D. Jesús Florencio Cañas Montoya, por estar incluido en la lista de candidatos presentada por Alianza Popular, Partido Demócrata Popular, Unión Liberal, a las elecciones autonómicas de 8 de mayo de 1983, en sustitución, por renuncia, de D. Neftalí Isasi Gómez."

Asimismo la Mesa, en su reunión de

fecha 2 de septiembre de 1986, y según lo establecido en el artículo 13 del Reglamento Provisional de la Cámara, acordó que prestasen promesa o juramento de acatar la Constitución y el Estatuto de Autonomía de La Rioja en el primer Pleno ordinario que la Cámara celebrase.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Secretario. La Presidencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 13.1 del Reglamento Provisional de esta Cámara, invita formalmente al nuevo Diputado, don Domingo Sacristán Asensio, a cumplir la obligación de prestar acatamiento a la Constitución y al Estatuto de Autonomía de La Rioja.

¿Juráis o prometéis por vuestra conciencia y honor cumplir fielmente las obligaciones del cargo de Diputado regional de la Diputación General de La Rioja, con lealtad al Rey y guardar y hacer guardar la Constitución como norma fundamental del Estado y el Estatuto de Autonomía de La Rioja?

SR. SACRISTÁN ASENSIO Sí, juro.

SR. PRESIDENTE: Don Jesús Cañas Montoya.

¿Juráis o prometéis por vuestra conciencia y honor cumplir fielmente las obligaciones del cargo de Diputado regional de la Diputación General de La Rioja, con lealtad al Rey y guardar y hacer guardar la Constitución como norma fundamental del Estado y el Es-

tatuto de Autonomía de La Rioja?

SR. CAÑAS MONTOYA: Sí, juro.

SR. PRESIDENTE: Pueden los dos nuevos Diputados, tomar posesión de su escaño.

En nombre de toda la Cámara les doy la bienvenida a este Parlamento regional de La Rioja, y les deseo un trabajo eficaz por bien de toda nuestra región. (Aplausos).

El punto segundo...

SR. ESPERT PÉREZ-CABALLERO: Señor Presidente...

SR. PRESIDENTE: Sí, tiene la palabra... Cuestión de orden.

SR. ESPERT PÉREZ-CABALLERO: Quisiera hacer constar ante esta Cámara, única y exclusivamente, que se plantee en Mesa y Junta de Portavoces la nueva distribución de escaños, porque se ha infringido el artículo 43 de nuestro Reglamento Provisional, según el cual, los Diputados tomarán el asiento en el salón de sesiones conforme a su adscripción a Grupos Parlamentarios y ocuparán siempre el mismo asiento. Y... ha habido alguno que ha tenido que cambiar el asiento.

SR. PRESIDENTE: Conforme. Se toma nota por la Mesa...

SR. ESPERT PÉREZ-CABALLERO: Lo que

aquí planteamos es que se adopte en reunión de Mesa y Junta de Portavoces...

SR. PRESIDENTE: Se toma nota por la Mesa. No hace falta continuar con el tema; se toma nota por la Mesa. Por otra parte no hay tanta dificultad con que los Diputados hoy, tomen asiento en un nuevo escaño; es decir, desde hoy, Diputados que antes tenían escaño distinto al de hoy, tendrán a partir de ahora que tener un escaño lógicamente distinto. Por lo tanto por esta sesión de hoy, está bien clara la configuración geográfica de los escaños de la Cámara. No obstante tomamos nota, y en la próxima sesión se tratará el tema.

Preguntas del Diputado regional, señor Rodríguez Moroy. Primera, sobre las causas que motivaron la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo.

Tiene la palabra para exponer esta pregunta, el señor Rodríguez Moroy.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Señor Presidente, señorías. Brevísimamente. Una de las más importantes realizaciones en nuestra Comunidad, largo tiempo esperada, es la circunvalación de Arnedo. Nos consta estar paralizadas las obras correspondientes, iniciadas en su momento. Sobre esta situación se pregunta:

¿Cuál ha sido la causa de tal para-

lización?

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

Para responder tiene la palabra el Consejero de Obras Públicas, señor Alonso Segura.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señores Diputados.

Las causas se han debido a la aparición de desprendimientos localizados en los taludes excavados debido a la meteorización de las arcillas en esas zonas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso.

Para turno de réplica tiene la palabra el señor Rodríguez Moroy.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Sí, señor Presidente, Señorías y Consejero. La verdad es que ha quedado perfectamente clara cuál ha sido la causa. Esa era concretamente la pregunta. Sin embargo, evidentemente, flota en el ambiente ¿cómo es posible que no lo conocieran? ¿Cómo es posible que no lo comprobaran desde la Consejería? ¿Y cómo es posible que no se haya resuelto hasta el momento presente?

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

¿Para turno de dúplica...?

Pasamos a la siguiente Pregunta, sobre gastos que ocasiona la paraliza-

ción de las obras de la circunvalación de Arnedo. Mismo tema, y el mismo Diputado interpelante o preguntante.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: También con la misma brevedad, puesto que la introducción es la misma, formularé exclusivamente la pregunta:

¿Durante el tiempo que viene durante la paralización, qué importe debe seguir pagando al contratista la Comunidad, o se devengan otros costos, gastos u obligaciones?

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

El señor Alonso Segura tiene la palabra para responder.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Los gastos que ocasiona la paralización vienen recogidos, si nos lo leemos, en el Reglamento de Contratos del Estado, el cuál especifica que cuando la Administración acordase la suspensión temporal de las obras, por espacio superior a una quinta parte del plazo total del contrato, deberá abonar al contratista los daños y perjuicios que éste pudiera efectivamente sufrir. Como esta obra efectivamente ha pasado -vamos, el plazo de ejecución eran doce meses, por lo que a partir de la quinta parte, dos meses y medio-, efectivamente estamos en este supuesto. De inmediato la Consejería ordenó la retirada de todos los equipos de maqui-

caria y personal, quedando únicamente a pie de obra el jefe de la misma, como es lógico, un topógrafo y un ingeniero técnico, que han colaborado a tiempo parcial -y esto es importante porque no han estado permanentemente allí-, con la dirección de las obras por parte de la Comunidad Autónoma de La Rioja en la toma de datos para los estudios geotécnicos, y los posteriores datos que se tuvieron que realizar para la redacción del proyecto modificado.

El coste de la paralización, que efectivamente está regulado según la Ley de Contratos del Estado, se reducirá al coste parcial durante los meses de paralización de estas tres personas, y los gastos de mantenimiento de una pequeña oficina que tienen alquilada en Arnedo, como gastos que vienen especificados en el artículo 148 del Reglamento.

Aproximadamente, aunque no tenemos todavía la liquidación exacta porque no la ha presentado la empresa -en este caso "Dragados y Construcciones"-, se supone que estará en unos tres millones de pesetas.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Segura.

Para turno de réplica tiene la palabra el Diputado señor Rodríguez Moroy. Declina el turno.

Pasamos a la siguiente pregunta, sobre el mismo tema y del mismo Diputado regional, sobre posibilidad de

continuar la realización del proyecto de las obras de la circunvalación de Arnedo, y si ello supondría un incremento del presupuesto inicial.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Evidentemente, señor Presidente, era ésa la pregunta. La voy a hacer textual como pone aquí, pero prácticamente es lo mismo que ha dicho usted.

¿Es posible continuar la realización del anterior proyecto y, en su caso, qué importe se va a incrementar el presupuesto inicial para subsanar las deficiencias surgidas?

SR. PRESIDENTE Gracias, señor Rodríguez Moroy.

De nuevo responde el Consejero de Obras Públicas, señor Alonso Segura.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señoras y señores Consejeros; perdón, Diputados. Es posible continuar y, de hecho, ya está continuándose con la realización del proyecto.

Tenga en cuenta que, cuando ha replicado a la primera parte de la pregunta, ha dicho si no lo conocíamos o si no lo podíamos prever. Prever se pueden prever casi todas las cosas, pero fíjese que fuimos nosotros los primeros que lo paramos debido a que había cuatro puntos en todo el tramo del recorrido, que eran tres kilómetros, en el cual se habían producido esos desprendimientos a que anteriormente aludía. Por motivos de seguridad,

fuimos nosotros -repito-, fuimos la Consejería, los que tomamos las primeras precauciones y lo paramos. Y evidentemente se puede llegar otra vez, vamos se puede y de hecho se ha continuado, como así lo saben en toda la comarca de la zona de Arnedo, el proyecto.

En el proyecto original se han planteado las siguientes actuaciones. Va a haber una corrección del trazado en la planta, con una traslación del eje en unos metros. Va a haber una modificación del perfil longitudinal, y, asimismo, se ha propuesto corregir la inclinación de algunos taludes.

Esto evidentemente, y también lo recoge la Ley de Contratos del Estado, es un modificado del proyecto anterior. Y es un modificado, precisamente, que no supera el 20% y que, por lo tanto, lo podemos hacer, y, por lo tanto además, así lo aprobó el Consejo de Gobierno, va a suponer 21 millón de pesetas, 21.714.739 pesetas; lo que supone un 19,7% del proyecto inicial; adicional, por supuesto.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Segura.

Para turno de réplica tiene la palabra el señor Rodríguez Moroy.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Sí, señor Presidente, señorías. Y quizá sea esto el punto más importante de las preguntas que están centradas sobre lo que va a suponer, a la Comunidad Autónoma,

la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo.

Nos ha dicho el señor Consejero que, exclusivamente, lo que ha supuesto este proyecto reformado es un aumento de 21 millones, que supone exactamente el 19,70%. Hay que saber, y lo saben ustedes y lo sabemos todos, que en el momento en el que excede del 20% no se puede realizar un proyecto reformado; no pueden aprobarlo ustedes. Y casualmente este proyecto ha rondado la cifra del 19,70%; es decir, le falta un 0,30% para que lo tuvieran que aprobar. Es decir, nos ha costado 21 millones de pesetas. Pero estos 21 millones de pesetas podíamos pensar que, en un momento determinado, nadie era consciente de que pudieran producirse estos defectos en las obras. Sin embargo, una vez conocidos lo que sí que tenían que haber hecho, es inmediatamente corregirlos. Y, sin embargo, han tardado un año en corregirlos. Y usted me dice: nos ha supuesto 21 millones de pesetas. Antes nos ha dicho, que nos ha supuesto también otros 3 millones de pesetas que le tenemos que pagar al contratista, puesto que sigue cobrando a pesar de estar las obras paralizadas, y esto sí que debe de achacársele a la Consejería. Si ustedes hubieran modificado el proyecto inmediatamente, quizá no nos hubiéramos podido ahorrar los 21 millones de pesetas, pero, evidentemente, nos hubiéramos ahorrado los costes de paralización. Pero le voy a decir más; nos

hubiéramos ahorrado el IVA, que ahora tenemos que pagar. Si este modificado, y por lo tanto el proyecto anterior, lo hubiéramos hecho en el año anterior, no hubiéramos tenido que pagar el IVA, que sí que lo tenemos que pagar y, además, la revisión de precios, porque, obviamente, este proyecto, el inicial, va a tener una revisión de precios. Naturalmente si esa revisión de precios se hubiera efectuado hace un año sería infinita; no infinita, pero evidentemente muchísimo menor que la actual.

En resumidas cuentas. La falta de previsión inicial nos costó 21 millones de pesetas; pero la falta de previsión posterior, nos ha costado también unos importantes costos económicos a la Comunidad Autónoma. Y eso sí que cabe achacárselo a su Consejería.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

Tiene turno de dúplica el señor Consejero.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente. Yo creo que, bueno, las cosas hay que hacerlas con tranquilidad, lo suficientemente estudiadas, y no hacerlas pues como se hicieron anteriormente, porque aquí lo que sí que hemos hecho es seguir el procedimiento que marca la Ley de Contratos del Estado. Ha habido un modificado; ha habido una adjudicación con la conformidad de la

empresa, y ha habido una aprobación del Consejo de Gobierno. Y antes de hacerse esto, cosa que -parece ser que éste es el primer Gobierno de La Rioja que hace así las cosas- antes no se hacía, y usted sabe perfectamente que no se hacía, pues lleva un determinado tiempo. Y lleva un determinado tiempo también, el tomarse pues los meses de invierno, que son cuando más afectados van a estar esos taludes, debido a las causas del agua y el hielo. Me decía, además, el Director regional que teníamos antes -el cual ahora es asesor del Ministerio- que lo que mejor hubiera podido ocurrir en la variante de Arnedo, es que hubiera llovido y helado mucho aquel año; porque hubiera sido la mejor solución o la mejor forma de estudiar cómo respondían esas arcillas a las inclemencias del tiempo, que era lo que más les afectaba. Nos hemos querido guardar en salud y hemos estado durante el invierno estudiando todo el tema.

Ha habido un estudio geológico -que precisamente decía que el estudio geológico inicial del proyecto era perfectamente válido-, lo que ocurre es que unos movimientos de tierra tan importantes, como suponen en esa obra, efectivamente no se pueden estudiar a lo largo de tres kilómetros que ha habido movimiento de tierra, pues han surgido cuatro puntos de desplome de tierra. Un coste... Vamos a suponer lo que nos hubiera costado hacer un estudio geológico, metro a metro, de toda

esa tierra... Evidentemente eso es imposible. Vamos, en ninguna obra cuando hay un movimiento de tierra, se suele estudiar la tierra que se va a verter al vertedero.

Ya le digo que la tranquilidad en el estudio de ese proyecto geológico que tuvimos que afrontar, y la existencia de un procedimiento administrativo, pues ha sido lo que ha retardado eso. Pero son cosas que las dos; una por precaución -precaución que la marcó el Consejo de Gobierno- del estudio, y por cumplir un trámite administrativo -que a usted le parecerá extraño y puede que le parezca extraño porque antes no se hacía, pero ahora sí que se hace-, efectivamente por eso, nos ha llevado un determinado tiempo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso.

Y pasamos a la última pregunta, del señor Rodríguez Moroy, sobre responsabilidades de la paralización de las obras de la circunvalación de Arnedo; terminando, con esta pregunta, el grupo de preguntas sobre el mismo tema.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Sí. Brevísimamente e igualmente.

¿Se han determinado y exigido responsabilidades contra quién y por qué medio?

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

Responde el señor Consejero, señor Alonso Segura.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Evidentemente no se han exigido responsabilidades. Yo creo que lo he reseñado anteriormente, porque el estudio del proyecto era conforme, aunque ha habido cuatro puntos donde han existido esos diplomes de arcilla que le decía anteriormente.

La obra se ha ejecutado toda conforme al proyecto, y los anexos geotécnicos del proyecto reflejan en general la realidad de la zona, siendo imprevisible detectar esos cuatro puntos que le he dicho anteriormente.

Mire, para que usted esté tranquilo, me va a permitir contarle un poco la historia de este proyecto. Es un proyecto que lo encarga la Dirección General de Carreteras el año 82, el 28 de junio. Es un proyecto que lo dirige una persona conocida para todos nosotros, que es el actual Director territorial de carreteras, don Alejandro Achútegui. Es un proyecto, además, que ha sido supervisado por la Oficina de Supervisión de Proyectos de la Dirección General de Carreteras, y, este proyecto, nos fue transferido a nosotros. Yo creo que, dado que el proyecto es bueno y que hay cuestiones que en todas las obras son imprevisibles, y que para eso la Ley de Contratos del Estado, además, marca unos determinados procedimientos que normalmente se

conocen como modificados; yo creo que no es ni tema, ni forma el exigir, en este caso, responsabilidades a los realizadores del proyecto. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Segura.

Tiene turno de réplica el señor Rodríguez Moroy.

SR. RODRÍGUEZ MOROY: Sí, señor Consejero, usted habla para mi tranquilidad -según ha dicho- y, desde luego, yo estoy absolutamente tranquilo. Espero que todas las partes intervinientes tengan la misma tranquilidad en este proyecto. No sé si será así. De todas formas, lo que sí que le debo decir, es que no solamente las responsabilidades están en los redactores del proyecto; al fin y al cabo, hay otros que tienen que aprobarlos. También las responsabilidades están en quienes han retrasado la solución definitiva.

Usted en la pregunta anterior nos ha explicado que ese retraso no ha sido... era un retraso obligado porque están cumpliendo las normas, cosa que anteriormente no se hacía. Yo no sé si en ese "anteriormente no se hacía", que es un término muy genérico, incluye el brevísimo espacio -y es una alusión- en el que yo tuve responsabilidades de gobierno. Desde luego le puedo decir que, en ese tiempo por lo menos, se intentaba cumplir al máximo la

legalidad, y nunca se ha podido demostrar otra cosa diferente.

De todas formas, de todas formas, un año para cumplir la legalidad de retraso en un proyecto, cuando eso supone unos costes adicionales para la Comunidad Autónoma, que somos todos los riojanos y que lo tenemos que pagar todos los riojanos, y que, esos costes adicionales, pueden suponer muchos millones de pesetas... evidentemente, evidentemente, es como para no estar tan tranquilo como yo sí estoy en esta tribuna en este momento.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Rodríguez Moroy.

Responde el señor Alonso Segura.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. No ha sido un año para cumplir la legalidad; ha sido un año para estudiar un determinado fenómeno, un determinado comportamiento de esas arcillas a las que nos referíamos anteriormente, para hacer un proyecto modificado ¿eh?, para supervisararlo y para seguir un procedimiento administrativo el cual puede terminar, vamos, el cual ha terminado en la aprobación del Consejo de Gobierno de ese proyecto modificado. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Segura.

Y, finalmente en este apartado de preguntas, el Diputado regional señor

Valoria Escalona pregunta al Gobierno, sobre la fecha de comienzo de las obras de la presa de La Ribera en Calahorra.

SR. VALORIA ESCALONA: Señor Presidente, señores miembros del Consejo de Gobierno, señorías.

En octubre de 1985 se planteó esta misma pregunta respondiéndose, en el Pleno de 28 de noviembre del mismo año, que las obras se iniciarían a primeros de diciembre del mismo año; es decir, de 1985. En abril del 86 la pregunta fue reiterada ante esta Cámara, sin que se sepa hasta ahora por qué no fue calificada hasta este momento. Es en este momento en el que la pregunta ha sido calificada por la Mesa de la Diputación General de La Rioja, y ha venido al Pleno que nos ocupa en este momento.

Afortunadamente la obra ha sido -como todos ustedes saben- terminada hace muy pocas fechas, lo que nos congratula y nos hace pensar utilizando el refranero español, que... "nunca es tarde si la dicha es buena". Y que pienso, sinceramente lo pienso, que algo habrá tenido de participación la oposición en la aceleración, o, por lo menos, en el planteamiento de buenas intenciones y de buenas voluntades por parte del Consejo de Gobierno, sobre el tema que respecta. Por tanto, señor Presidente, retiro la pregunta.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Va-

loria Escalona. En nombre de la Mesa he de decirle también, para que conste en Diario de Sesiones, que usted no ha llevado bien los plazos de la pregunta que fue calificada en su día. Que al terminar el período ordinario de sesiones decayó como pregunta oral, y que ha sido revivida, como pregunta oral ante el Pleno, en período nuevo de sesiones que es hoy cuando comienza.

Pasamos a las Proposiciones no de Ley. Del Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas a adoptar por el Consejo de Gobierno para mejorar las carreteras por las que circulan los autobuses de transporte escolar.

El Grupo presentante, tiene el turno de intervención por diez minutos. Señor Alegre Galilea, tiene la palabra.

SR. ALEGRE GALILEA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Dice el artículo octavo de nuestro Estatuto de Autonomía en su apartado 3: Corresponde a la Comunidad Autónoma de La Rioja la competencia exclusiva en las siguientes materias: "Las obras públicas de interés para La Rioja en su propio territorio, que no sean de interés general del Estado ni afecten a otra Comunidad Autónoma."

Y en el apartado 5 añade que, la competencia exclusiva, se hace extensiva a: "Los ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente dentro del territorio

de La Rioja;..."

A modo de introducción podríamos decir que nuestra Comunidad Autónoma, con sus cinco mil kilómetros cuadrados, apenas representa el uno por ciento del territorio nacional. Sin embargo, el número de núcleos rurales, excede a la media nacional en un cien por cien.

¿Qué consecuencias se derivan de todo esto...? No, desde luego, que obligatoriamente precisemos de más carreteras, porque tenemos de hecho una media superior a la nacional; ya que mientras ésta se sitúa en una densidad de 4,6 kilómetros por mil habitantes, nosotros tenemos, sin contar la autopista, una densidad de 6,3 por mil habitantes. Pero lo que sí se colige, de esta atomización de los municipios a que antes nos referíamos, es que hay problemas tales como los de las comunicaciones, la sanidad y la educación, que entrañan serias dificultades en el planteamiento o puesta en marcha de cualquier proyecto. De ahí que en el campo concreto de la educación, y con el fin de conseguir el rendimiento y preparación que por aquel tiempo la Ley General de Educación requería para los niños que vivían en núcleos rurales, se realizó un plan de concentraciones escolares que diera solución a los interrogantes planteados. Como puede desprenderse de lo expuesto, nuestra Comunidad se vio seriamente afectada con tales planteamientos. Y así llegamos al centro del problema.

Hoy en día se trasladan por carretera de los distintos centros de la concentración un total aproximado de 840 niños, de 85 pueblos riojanos, lo que viene a representar casi el 50% de los municipios existentes en La Rioja. Proceden tanto de La Rioja Alta, como de La Rioja Baja y del Centro. Pueden ser unos 30 autobuses los que realizan este transporte, y el número de kilómetros que pueden hacer en un año oscilará por los doscientos o trescientos mil kilómetros.

La pregunta que a mi juicio surge de inmediato es ésta: ¿Con qué seguridad se realiza este transporte?

Las órdenes ministeriales emanadas a lo largo del tiempo regulan las condiciones bajo las que ha de efectuarse el mencionado transporte, y la seguridad es la premisa que impregna toda la normativa. Esa seguridad lógicamente depende de los vehículos; depende del conductor; depende de los propios niños; de los profesores responsables, y, cómo no, del estado de la vía por la que circulan los autobuses.

Llegados a este punto, pienso que es necesario analizar los aspectos que influyen en la seguridad vial. Y son varios.

Uno de ellos la inversión. La inversión realizada en nuestras carreteras es inferior a la media nacional, si nos referimos a la realizada por la Dirección General de Carreteras. El estudio aparece, y con toda profusión de detalles, en la página 53 de lo

editado por la Consejería sobre las obras públicas y el catálogo y clasificación de nuestras carreteras.

En cuanto a la inversión referente a la Diputación, el problema se agrava. En 1983 era, a nivel del territorio nacional, de un 0,34, y en La Rioja la "ratio" era, de un 0,17.

Otra de las facetas que afectan a la seguridad en el transporte es la densidad. Según los parámetros de tráfico que se recogen en el libro antes apuntado, concretamente en la página 168, la densidad -tras promediar el tráfico existente en los valles del Tirón, del Oja y del Najerilla- en La Rioja Alta, es de 280 vehículos diarios. En La Rioja Media alcanza la cifra de 348, y, en la zona de Cervera y de transición y conjuntamente con La Rioja Baja, 592. Concluyendo. La densidad media de las carreteras correspondientes a la Comunidad, es de 378 vehículos kilómetro/día. Obviamente, es mucho más alta en las que dependen del Estado; en las carreteras nacionales viene a ser de 3.500, y, en las de la autopista, de 1.500.

Otro apartado digno de consideración, es el estado del firme. Según ese mismo estudio, en las carreteras dependientes de la Consejería el firme es malo en 273 kilómetros; regular en 353, y bueno, en 702. Obviamente es fácil suponer que, estos 702 kilómetros, no corresponden ciertamente a las zonas donde la población infantil se desplaza.

Por último, la anchura de la vía juega un papel de capital importancia en la seguridad. Con menos de tres metros existen en nuestra Comunidad, 129 kilómetros. Con cuatro, 401. Con cinco, 388. Con seis, 207. Y con ocho y nueve, 69. Es decir el 42% aproximadamente de nuestra red autonómica, tiene menos de cuatro metros. Esto afecta enormemente a la seguridad vial.

Entre los tres factores que influyen en los accidentes son el conductor, el vehículo y la infraestructura. Especialmente este último, la infraestructura, es donde se puede disponer de un relativo control que disminuya la incidencia; aunque es difícil deslindar dónde termina el fallo humano, y dónde empieza el fallo de la infraestructura o del vehículo. De todas formas, según los estudios realizados se considera que, en España, el 28% de los accidentes con víctimas, ha tenido lugar, o ha tenido alguna incidencia el estado de la carretera. El estudio lo recoge en la página 187.

Así, por ejemplo, en 1983 el número de accidentes con víctimas en carretera fue de 344 en La Rioja y de 33.640 en España. La "ratio" es de 1,02; es decir, superior al índice nacional. Estos accidentes provocaron 723 víctimas en La Rioja, y 63.000 en España. Aquí la proporción es más grave y más descompensada hacia nosotros; en un 1,14%.

De estas víctimas hubo 46 muertos en La Rioja, y en España 3.700. La re-

lación aún es peor, hay que deslindar el concepto de accidente con el de víctima; para nosotros, en un 1,22.

Siempre, según el estudio a que antes he hecho referencia, ocupamos el cuarto puesto en peligrosidad, y el sexto en índice de mortalidad.

Según otras fuentes consultadas nos desplazan un puesto en cada uno de los dos conceptos; es decir, el quinto en peligrosidad, y el séptimo en mortalidad. Yo creo que esto no es para echarse a temblar, pero sí es para pensar seriamente en el problema.

Aún hay más. El 70% de los accidentes se producen en las carreteras nacionales, el resto en las autonómicas; pero, bien, los accidentes son más graves, y con mayor posibilidad de muertos, en las carreteras comarcales y locales.

Señor Consejero, en estas condiciones y con estos riesgos se realiza el transporte escolar. Y por aquí, por estas carreteras, transportamos diariamente 840 niños de los puntos más distantes de nuestra geografía. Niños de Santa Eulalia, de Munilla, de Cabretón, de Tirgo, de Posadas, de Zaldierna, de Jubera, de Foncea, de la Villa de Ocón, de Castañares, de Herramélluri, de Villarta Quintana, etc. Y esos autobuses circulan por esas carreteras a que hacíamos referencia, por la Logroño 623, por la 630, por la 115, por la 610, etc., etc., etc.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Popular, al amparo de lo dispuesto

en los artículos 121 y siguientes de la Cámara, presentamos la siguiente Proposición no de Ley.

Que, por parte de la Consejería de Obras Públicas, se acometan las acciones necesarias en este ejercicio y los siguientes, para la mejora del firme y ampliación de anchura de las calzadas por las que circulan los autobuses del transporte escolar, dando prioridad en su realización a aquellas vías que discurren por una orografía más accidentada. Gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alegre Galilea.

A esta Proposición no de Ley ningún Grupo ha presentado ningún tipo de enmienda; por lo tanto procede, según el Reglamento, que los Grupos que no han intervenido hasta ahora, intervengan en un turno igual de diez minutos.

Tiene la palabra el Grupo Mixto que repartirá... Si no reparte su tiempo tiene la palabra el Grupo Mixto por diez minutos, representado en este caso por el señor Carreras Castellet.

SR. CARRERAS CASTELLET: Señor Presidente, señoras y señores Diputados.

No voy a consumir los diez minutos, ni mucho menos; yo supongo que en un minuto habré acabado.

El Grupo Mixto, en este caso, va a apoyar la Proposición no de Ley del Grupo Popular por varios motivos. En primer lugar porque parte de los Diputados que hoy constituyen dicho Grupo,

estaban a la fecha de su presentación en el Grupo proponente. Lógicamente por coherencia, por lo menos parte de ellos, apoyan la siguiente Proposición.

En segundo lugar, porque la motivación expuesta, plagada de abundantes datos estadísticos -aunque nos ha aburrido a toda la Cámara, yo creo, un poco-, es clara y bastante convincente.

Y en tercer lugar, porque yo creo que también económicamente es justificable. Puede servir de motor de inversión a una Consejería como la de Obras Públicas que, si tenemos en cuenta el balance económico del presupuesto a 31 de agosto, es decir, cumplidas las dos terceras partes del ejercicio, nos encontramos que las inversiones reales de dicha Consejería, referentes al servicio de carreteras y transportes que es el que incumbe en esta Proposición no de Ley, se encuentran al 9,59% en pagos, y al 30% en dinero dispuesto. Yo creo, que puede servir de motor de inversión y puede acelerar la posibilidad de que el presupuesto se cumpla y se ejecute. Nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Carreras Castellet.

Turno para el Grupo Socialista representado, en este momento, por el señor Miguel Calavia.

SR. MIGUEL CALAVIA: Señor Presi-

dente, señor Presidente del Gobierno, señores Consejeros, señoras y señores Diputados.

Al encargármeme por parte del Grupo Parlamentario Socialista la intervención como Portavoz para esta Proposición no de Ley, y obviamente estudiar con detenimiento la misma, no dejó de sorprenderme la Exposición de Motivos que, para mí, no tenía nada que ver con su proposición final. Pero es que ahora, al oír hablar al Portavoz del Grupo Popular, me ha dado la sensación de que sólo les ha faltado achacarnos el que explotó el Challenger, para que las carreteras españolas y riojanas estén malas.

Si sus señorías observan los tres párrafos de la primera parte, es decir, los de la Exposición de Motivos, caeran rápidamente en la cuenta de que, en el párrafo segundo donde se refiere a diversas órdenes ministeriales que "regulan las condiciones -dice- bajo las que ha de realizarse el mencionado transporte y la seguridad es la premisa que impregna en su totalidad la normativa expuesta", no tiene absolutamente nada que ver con la Proposición en sí. La explicación es har- to sencilla. El párrafo referido y sus respectivas órdenes ministeriales, se refieren y van citadas a los vehículos de transporte escolar, mientras su propuesta se refiere claramente, a las carreteras y sus supuestas inmejorables condiciones.

Sin embargo, mi memoria me llevó a

buscar, por si ustedes querían incidir en algún problema que afectaba a los vehículos y que ya había sido tratado en esta Cámara. En efecto, el 14 de diciembre del año pasado tenía entrada en el registro de la Cámara una pregunta, clara y explícita sobre este tema, formulada por el Diputado del Grupo Parlamentario Socialista Ignacio Díez González, y respondida, en aquella ocasión a satisfacción, en el Pleno de esta Cámara.

Por lo tanto, yo no voy a incidir en el tema de seguridad de los vehículos, sino que me centraré en el de las carreteras por donde éstos circulan; no sin antes hacerles constar ya, aunque sólo sea por constatación de haberlo verificado, que la totalidad de los mismos cumplen con la normativa y han pasado las correspondientes revisiones técnicas de manera favorable. Todos, señorías.

Creo que es bueno establecer un método de explicación para que éste, o cualquier otro tema que se trate en la Cámara, sea entendido por todos los señores Diputados y no por especialistas, como suele pasar más de una vez. Personalmente he elegido el que creí más conveniente, tratando de eludir una masiva exposición y explicación de datos, que terminarían confundiendo y aburriendo a sus señorías, como el Portavoz del Grupo Mixto ha dejado entretener aquí.

Naturalmente tengo esos datos y los he obtenido de las distintas Conseje-

rías y de las distintas Direcciones regionales, que siempre están abiertas a darlos y que el único problema que existe, es el que se les vaya a solicitar. Miren ustedes, hay dos clases de transporte escolar: El urbano, y el interurbano. El primero no entra en su Proposición no de Ley; por lo tanto, vamos a dejarlo aquí. Si nos ceñimos pues a las rutas del interurbano tenemos que ver que hay dos clases de alumnos que utilizan este transporte: Los alumnos de EGB, y los alumnos que estudian y acuden a centros de Formación Profesional.

Haciendo un cuadro de resumen nos es fácil ver lo siguiente: Carreteras con anchura mínima de 3,50 metros, la LO-760-2, de Villalobar a Grañón, con una longitud de 3 kilómetros. La LO-751-1, de Baños de Rioja a Castañares, con 2 kilómetros. La LO-830-3, de Alesanco a Torrecilla sobre Alesanco, de 1,3 kilómetros. La LO-720-1, de la nacional 120 a Hormilla; es decir, el empalme, con 1 kilómetro. La LO-830-9, de Villarejo al empalme con la LO-830-6, de 1,6 kilómetros. La LO-830-7, del empalme de la LO-830-6 a Cirifiuela, con 0,700 metros. Y la LO-810-1, de Gallinero a Santo Domingo, con 5,5 kilómetros. Lo que nos da una suma de kilómetros de carreteras, de 3,50 metros de anchura, de 15,1 kilómetros en toda la red de La Rioja, sobre un total de 243 kilómetros utilizados por el transporte escolar. Apenas, señorías, un seis por ciento

de nuestra red. Desde luego, de ninguna de las maneras, y queda desmontado con eso su argumento de la Exposición de Motivos, hay una gran extensión de carreteras inferior a los 3 metros de anchura.

Yo estoy absolutamente convencido que, cuando se propuso esta Proposición no de Ley, ustedes no se informaron en profundidad del tema.

Hablan ustedes de un firme irregular. Veamos. La LO-760, de Herramélluri a Santo Domingo, tiene nueve kilómetros y un firme malo. En esta carretera hay prevista una actuación de 60 a 70 millones de pesetas para mejorar el firme.

En la LO-741, de Hormilla a San Torcuato, que hay cuatro kilómetros, el firme es malo. La LO-720, la LO-830-8 con distancias de 0,9 kilómetros y 1,6 kilómetros. La de Haro a San Felices, 8,9 kilómetros. La de Briñas a Haro, por la Bastida, 1,3 kilómetros; donde hay actuación prevista. La de Villaseca, 1 kilómetro. La de Treviana, 5,5 kilómetros. La de Ochánduri a Tirgo. La de Casas-Blancas a Rodezno, y se acabó, señoras y señores Diputados; se acabó. Es decir, todo el tremendismo del señor Alegre Galilea se reduce a unos pocos kilómetros de nuestra red de carreteras utilizados por el transporte escolar, que, desde luego, no son doscientos mil kilómetros, y eso es una simple operación matemática de división. Nuestros escolares, por lo tanto, de-

berían de estar yendo y viniendo con los autobuses desde el amanecer hasta el anochecer, y un par de horas, por lo menos, por la noche.

Señor Alegre, serán unos veinte mil como mucho ¿eh?

En cuanto a otras alternativas o flujos intensos de tráfico, no olviden sus señorías que el Gobierno Socialista de La Rioja, juntamente con el de la Nación, ha invertido en estos tres años más de 5.000 millones de pesetas en nuestras carreteras. Que disponemos ya de una buena comunicación Oeste-Este. Que se han mejorado y mucho -y eso lo tenemos que reconocer todos-, los pasillos de los Cameros Viejos y de las Viniegras. Y que, desde luego, actuaciones puntuales como las que van de la "Venta del Hambre" a El Rasillo, o como la carretera de Villoslada, eran temas ya olvidados por la población, porque nunca creían en ellos, y hoy son puras realidades que están ahí.

Yo quiero hacer notar, puesto que creo que es de justicia el traerlo aquí, que en las reuniones que mantuvo el señor Consejero de Obras Públicas y sus Directores regionales con la Comisión de Obras Públicas, con motivo de la presentación del proyecto de inversiones y aquellos dos grandes libros que nos presentó, de lo que iban a ser las carreteras en los 10 años de La Rioja, se quedaron fijadas cosas muy claras; muy claras en aquellas dos reuniones que fueron admitidas por toda la Comisión. Una de ellas es, que

es objetivo firme de este Gobierno y de la Consejería actual, el que todas, todas las carreteras de cuarto orden, es decir, todas las que unen a pueblos, tengan al menos, al menos, cinco metros de anchura.

Tengan sus señorías en cuenta, que los vehículos pesados no tienen más allá de 2,10 ó 2,15; quiero decir con esto que, hasta los vehículos pesados, van a poder cruzarse. De todas formas convengamos que hoy hay concienciación en los riojanos de que hemos dejado de ser la cenicienta de las carreteras y que hoy, al menos, no tenemos ninguna vergüenza cuando nos juntamos con nuestros vecinos alaveses o navarros, puesto que estamos teniendo ya una red, si no mejor, al menos tan buena como la de ellos. Y de ello hay conciencia en La Rioja.

Yo creo, señorías, que es bueno para toda la Cámara dejar al Gobierno, y dejar a una Consejería que está demostrando que actúa, aunque con sus deficiencias naturales.

Ustedes no pueden decirnos arreglen esto, esto y esto. Y luego que en Agricultura hagan esto, esto y esto. Ustedes saben que un presupuesto es limitado; no es un chicle. Y a ustedes les consta, y así lo han aprobado en presupuestos. No hubo ni un sólo voto suyo en contra de la Consejería de Obras Públicas, porque estábamos todos de acuerdo que es una Consejería que ha actuado bien. Por lo tanto, yo creo que en esta ocasión la Proposi-

ción no de Ley para urgir al Gobierno a que vaya a arreglar esas carreteras no ha lugar, puesto que está haciendo todo el esfuerzo que ha prometido; todo el que puede. Y yo estoy absolutamente convencido, y yo creo que ustedes en el fondo también, de que todos estos pequeños problemas los arreglará. Gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Miguel Calavia.

Según el artículo 54.1 tiene un turno de réplica, por una vez y por cinco minutos, el Diputado preguntante.

SR. ALEGRE GALILEA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. En cuanto a la intervención del señor Carreras... muy bien por la coherencia, bien por la viabilidad, pero parece ser que su viabilidad tampoco le ha convencido al Grupo Socialista. Y lo del aburrimiento no se extraña, porque como no nos aprueban nada hay que documentar, hay que aburrir, y, a pesar de eso... pues tampoco, claro.

Yo hasta llegaría a proponer algo. Que en vez de debatir aquí, primero yo creo que deberíamos proceder a la votación. Y si se dice que sí, pues luego vendríamos a dejar el discurso guapo. Y si se dice que no, pues para qué queremos salir.

SR. PRESIDENTE: ¿Es turno de réplica, señor Alegre Galilea? ¿Es turno

de réplica a lo que se ha objetado?

SR. ALEGRE GALILEA: Al señor Calavia... Bueno, pues me ha gustado mucho lo de que explotó el Challenger; lo que más. Y después que las disposiciones buscan la seguridad -que decía yo-; pues claro que buscan la seguridad. Dicen que hablan de la seguridad de los transportes, pues claro que hablan de la seguridad de los transportes. La normativa no va a hablar de lo segura que tiene que ser la carretera del Valle del Jubera -por ejemplo- lógicamente. Las disposiciones nacionales hablan de la seguridad en el ámbito nacional, no van a entrar en pormenores de cómo están nuestras carreteras.

Lo de las de tres metros, de menos de tres metros... Yo no sabía de cuánto eran la "LO" tal, la "LO" cual. Yo sé que son de tres metros por el estudio, porque es que, además, no es algo que yo me haya inventado. Dice que yo soy catastrofista; yo no soy catastrofista, si es lo que ha editado la propia Consejería. Créanme que yo no he sacado los datos, ni me los he inventado, ni he ido con el metro a medir las carreteras; si es lo que dice el estudio... Y el estudio dice que, de 3 a 3,99, hay 129 kilómetros y eso representa el 9,8. Y de 3,99 a 4, hay 400...; así sucesivamente. Lo que sí he ido, lógicamente, ha sido a la Delegación provincial de Educación y Ciencia y allí me han dado los itine-

rarios del transporte escolar. Y tengo los municipios donde se concentran, los nombres de los centros, y los itinerarios o las poblaciones por las que se desplazan. Y todas esas de Logroño, tal y tal, de los tres y los cuatro metros, están plenamente incardinadas en todos estos municipios. Y por respeto a la Cámara pues no voy a leer los municipios, obviamente, si no ustedes podían echarse las manos a la cabeza.

Y más, más cosas. Desde marzo. ¡Ah! Que desde marzo que han invertido mucho dinero. ¡Ah! no. Que últimamente se está invirtiendo mucho dinero. Es que la Proposición ésta entró en marzo, y entonces no les extrañe que desde marzo hasta aquí, pues se haya invertido mucho dinero, y más en estas carreteras.

Ahora se invierte; antes no. Pues muy mal hecho, porque antes habría que haber invertido. A mí no me tienen que decir nada si antes no se invertía. Pues... que hubieran invertido. Y mejor que las de Navarra... Pues me alegro mucho. Y bueno, como no votan que sí, pues me voy otra vez triste.

SR. PRESIDENTE: Tiene turno de réplica el señor Miguel Calavia, por cinco minutos.

SR. MIGUEL CALAVIA: Señor Presidente.

Mire, señor Portavoz, yo lo primero que no entiendo es cómo usted viene

aquí a ponernos los pelos de punta con los peligros de los escolares, y después se vuelve jocoso, dicharachero y se lo toma todo a broma.

Si usted no tiene datos, es porque no ha ido a por ellos. Si usted tiene datos sesgados, usted sabrá de dónde los ha sacado. Yo también tengo los datos de Educación y Ciencia. He dicho que no quería entrar en ellos, porque es una Proposición de Ley, en la cual ustedes proponen que se... -no de Ley, perdón-, ustedes proponen que se arreglen los firmes. No hablan ustedes nada de los autobuses, ni de los transportes escolares, ni de nada de nada. La Proposición suya final es que se arreglen los firmes.

Todo lo demás, señor Diputado, yo creo que sobra ¿eh? Muy bien, yo creo que sus documentaciones son sesgadas; es una palabra contra la otra. Yo cuando terminemos esta intervención le dejaré mis datos y posiblemente coincidan con los suyos. Yo he dicho, honestamente, lo que está mal. Y lo he dicho honestamente, uno por uno. Una carretera por una y con sus metros. Lo he dicho; no digo tantas, ni cuantas; ésta, ésta, ésta y ésta.

Mire usted -y perdóneme-, usted no entiende el método parlamentario. Eso de que primero se vote y luego se eche el discurso bonito, no. Usted tiene la obligación, como Parlamentario, con sus datos y con sus argumentos, convencer a la Cámara para que vote su Proposición. Lo demás, es menospreciar

las instituciones, y eso, señor Alegre Galilea, creo que ha sido un "lapsus" suyo que no estaba en su intención. Gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Miguel Calavia. (Aplausos).

Entramos seguidamente en la votación.

Sí, pide la palabra el señor Consejero de Obras Públicas. Señor Alonso Segura, tiene la palabra.

SR. ALONSO SEGURA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Muy brevemente a mí me gustaría hacer alguna matización. Porque yo creo que es fácil entablar una Interpelación, o una Pregunta, sobre el estado y la mejora de la seguridad de las carreteras para el transporte escolar.

A mí no me preocupa solamente el transporte escolar, sino que me preocupa el transporte público en general. El transporte escolar es un apartado, pequeño todavía, de lo que es el transporte público, porque el transporte público por carretera es el 90% del transporte nacional, y aquí casi, en la región, se da en esas determinadas circunstancias.

Vamos a arreglar primero las carreteras que van los niños; vamos a arreglar las de los casados, las de los recién casados, las de los jóvenes, las de los mayores o de los viejos, o de los abuelos. Vamos a ver qué carreteras arreglamos.

Estamos actuando, en carreteras, con una determinada filosofía que a mí me gustaría que, alguna vez, se discutiera sobre ese problema.

Mire, lo primero que hicimos fue coordinarnos con la Administración del Estado, porque no hay que perder de vista que, la Administración del Estado, con las competencias que tiene en este momento, está facilitando medios de transporte por carretera -perdón-, infraestructura de transporte por carretera, al 75% de la población riojana; en base a la nacional 232, a la 120, y a la 111. Es decir, casi todos en La Rioja dependíamos de las carreteras de la Administración Central. Y lo que hicimos en una primera actuación fue coordinar con la Administración Central, y así se han podido invertir, en lo que va de este mandato del Gobierno Socialista en estos tres años -no desde marzo, sino en estos tres años-, 2.500 millones en mejora de las carreteras de La Rioja.

Las carreteras nacionales son más peligrosas que las de la Comunidad; y es por una sencilla razón, que tienen más tráfico.

Pero bien, en la Comunidad nosotros también teníamos una filosofía que, a grandes rasgos, lo que trataba de evitar como actuaciones en carreteras, era evitar estrangulamientos que existían y que impedían ciertos crecimientos en determinadas regiones concretas. Me estoy refiriendo -por ejemplo- a una determinada región; vamos, que

es la zona de Arnedo. Queríamos evitar un estrangulamiento al crecimiento posible de esa zona, y, de hecho, se ha evitado. Se está evitando y eso va a potenciar, quizá, el establecimiento de un polígono industrial, y el futuro crecimiento de Arnedo. Eso era una cosa que nos preocupaba.

La comunicación entre el valle y la sierra que era uno de los problemas también que teníamos en esta región. Yo creo que la sierra cayó, porque tenía muchas dificultades de comunicación. Ahí tenemos la carretera del Leza; la carretera del Jubera. Bien, y ésa ha sido una de las tónicas que hemos estado siguiendo. En estos momentos ya tenemos hasta los proyectos de esos corredores -como les llamamos-, corredores casi, de los valles naturales de La Rioja. Facilitar la comunicación entre los valles, entre las zonas, era uno de nuestros objetivos prioritarios.

Y en seguridad también hemos actuado. En seguridad yo creo que se actúa de tres formas diferentes. Una mejora de las infraestructuras. Y se han mejorado yo creo. ¿En qué condiciones...? Pues en las posibles. Porque en este mandato de Gobierno, en la Comunidad, se han invertido tres mil y pico millones de pesetas en carreteras. Se han mejorado también obras de infraestructura. Si nos damos una vuelta por el valle del Leza, se ha mejorado bastante dentro de lo posible, dentro de las situaciones posibles que se

podían hacer en ese tipo de carretera. Se han invertido cien millones de pesetas en vallas de seguridad en las carreteras de La Rioja. Ahora en este momento se acaba de contratar un programa de pintado de casi todas las carreteras que en este momento se pueden pintar, porque hay evidentemente carreteras que no; que por la determinada anchura no son posibles. Yo creo que en materia de seguridad, pues sí que se está haciendo. Se está haciendo todo lo que podemos; pero, claro, hay una limitación presupuestaria. Porque para arreglar la carretera por donde van los escolares; para arreglar la carretera por donde funcionan los agricultores; donde funcionan todos los sectores de población, evidentemente hace falta una cantidad de dinero.

Yo creo que lo que habrá que discutir en el presupuesto es si hace falta más dinero o menos dinero. Yo creo que lo que habrá que discutir es cuál es el tope de inversión en carreteras, pero no cabe duda, yo creo, que se está mejorando en el tema de seguridad. Que las carreteras de la Comunidad son más seguras que la nacional. La más insegura este año, si no me fallan las cifras, ha sido la autopista; y tampoco es una cuestión de mejorarla, está muy bien ¿eh? Y, sin embargo, ha sido la más insegura. En la carretera a Navajún nadie ha tenido ningún accidente. Una vez se cayó el Alcalde con la

moto, pero no pasó nada más. (Risas).

¿Que yo conozca? ¿Qué pasa que las carreteras mal son mejores? Las carreteras buenas no son mejores, ni las carreteras malas no son peores. Evidentemente tienen unas ciertas circunstancias y en éstas se están trabajando, yo creo, con un esfuerzo importante por parte del Consejo de Gobierno. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Segura.

Vamos a pasar seguidamente a la votación de esta Proposición no de Ley presentada por el Grupo Popular.

¿Votos favorables? Gracias. ¿Votos contrarios? Gracias. ¿Abstenciones?

SR. SAINZ DE AZUELO CARO: Votación sobre la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Diputados presentes, 33. Votos a favor, 16; votos en contra, 17; abstenciones ninguna.

SR. PRESIDENTE: Queda pues rechazada la Proposición no de Ley del Grupo Popular.

El próximo lunes a las diez de la mañana, Mesa y Junta de Portavoces decidirán fecha, o fechas, de próximos Plenos. Se levanta la sesión.

(Eran las veinte horas cinco minutos).

