



# — DIARIO DE SESIONES — DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —

---

Número 238

20 de octubre de 2000

V Legislatura

---

## COMISIÓN DE PRESIDENCIA, HACIENDA Y PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. Dña. Pilar García Peña

Sesión celebrada el viernes 20 de octubre de 2000

---

### ORDEN DEL DÍA

---

1.- **C-211/00 RGEP. 3275, C-283/00 RGEP. 4748, C-297/00 RGEP. 4896 (V).** Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre liquidación de los Presupuestos Generales de la Comunidad del ejercicio 1999.

2.- **Ruegos y Preguntas.**

---

---

**SUMARIO**


---

-Se abre la sesión a las 10 horas y 42 minutos.

Página ..... 7087

— **C-211/00 RGE. 3275, C-283/00 RGE. 4748, C-297/00 RGE. 4896 (V). Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre liquidación de los Presupuestos Generales de la Comunidad del ejercicio 1999.**

Página ..... 7087

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Sanz Arranz, el Sr. Nolla Estrada, el Sr. Revenga Sánchez, el Sr. Fernández Gordillo y el Sr. Muñoz Abrines.

Página ..... 7087-7094

-Exposición del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, el Sr. Secretario General Técnico, el Sr. Director General de Urbanismo y Planificación Regional, el Sr. Director General de Transportes, la Sra. Directora General de Arquitectura y Vivienda, el Sr. Director General de Suelo, el Sr. Director General de Infraestructuras y el Sr. Director General de

Carreteras.

Página ..... 7094-7102

-Intervienen, en segundo turno, el Sr. Sanz Arranz, el Sr. Piñedo Simal, el Sr. Nolla Estrada, el Sr. Revenga Sánchez, el Sr. Fernández Gordillo y el Sr. Muñoz Abrines.

Página ..... 7102-7110

-Intervienen la Sra. Directora General de Arquitectura y Vivienda, el Sr. Director General de Carreteras, el Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, dando respuesta a los Sres. Portavoces.

Página ..... 7110-7113

— **Ruegos y Preguntas.**

Página ..... 7113

— Interviene el Sr. Vicepresidente de la Comisión para agradecer al Sr. Consejero de Obras Pública, Urbanismo y Transportes y a los altos cargos de su Consejería por la información facilitada.

Página ..... 7113

-Se levanta la sesión a las 13 horas y 6 minutos.

Página ..... 7113

---

(Se abre la sesión a las diez horas y cuarenta y dos minutos.)

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Buenos días, Señorías. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Presidencia, Hacienda y Presupuestos. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al Vicepresidente del Consejo de Gobierno y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, así como a los altos cargos de su Consejería. Comenzamos con el primer punto del Orden del Día.

**Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre liquidación de los Presupuestos Generales de la Comunidad del ejercicio 1999.**

———— C-211/00 RGEF. 3275, C-283/00 RGEF.  
4748, C-297/00 RGEF. 4896 (V) —————

Comunico a SS.SS. que las intervenciones se harán de forma acumulada. En primer lugar, intervendrán los Grupos Parlamentarios; el señor Consejero y altos cargos contestarán a las cuestiones formuladas; posteriormente, habrá un turno de réplica por parte de los Grupos Parlamentarios para posibles aclaraciones, cerrando el debate el señor Consejero y altos cargos. En primer lugar, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Sanz Arranz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos a los señores comparecientes su presencia en la Comisión. Después del Pleno que celebramos ayer, hablar, en términos económicos, de la capacidad de inversión de esta Consejería, de su capacidad de endeudamiento y de su capacidad de hipotecar las posibilidades financieras de esta Comunidad a medio y largo plazo, huelga.

En todo caso, hoy venimos a hablar de otra cosa: de la paradoja, que consiste en que, con esa capacidad en el sentido apuntado, al ejecutar el presupuesto, en términos reales, en términos de inversiones reales, en términos de los créditos presupuestados para el trabajo de la Consejería cada

año, hay un fallo notable en la capacidad de gestión, traducida en la capacidad de liquidar presupuesto, de gastar lo que se prevé en materia de inversiones.

El nivel de ejecución de gastos de la Consejería en el año 99 es del 83 por ciento en su conjunto, lo que significa uno de los más bajos niveles de ejecución de todos los presupuestos de la Comunidad de Madrid. Significa que se han dejado de aplicar créditos por valor de cerca de 33.000 millones de pesetas, de los cuales 30.000 hubieran supuesto gastos por operaciones de capital en Capítulo Sexto, en inversiones reales, y algo correspondiente al Capítulo Séptimo, de transferencias de capital. Esta cifra significa que, a pesar de que en el conjunto de la Sección el grado de ejecución es el 83 por ciento citado, para estas dos partidas concretas el nivel de ejecución es el 73 por ciento, que es la más baja de cualquiera de las Consejerías de la Comunidad de Madrid.

La Consejería, a lo largo del año 99, ha incrementado, por contra, el gasto corriente en cerca de 4.000 millones de pesetas respecto a las previsiones iniciales, reduciendo el gasto de capital en 827 millones en relación con las mismas. Tales datos dicen poco respecto de la capacidad de ahorro y, por tanto, de la austeridad de dicha Consejería. Por citar algún Programa concreto, el 604, "Vivienda", en la partida 6000, "Adquisición de suelo", dotada con 4.280 millones, las obligaciones reconocidas han sido sólo de 1.517 millones; es decir, un 35 por ciento de los créditos destinados a esta materia.

En el Programa 605, "Construcción y conservación de carreteras", que estaba dotado con un crédito de 14.544 millones de pesetas para gastos de inversión, las obligaciones reconocidas han sido de 9.257 millones; esto es, el 64 por ciento de los créditos para este tipo de gasto. De momento, nada más; en función de las contestaciones de los comparecientes, en el turno correspondiente ampliaremos nuestra intervención. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, tiene la palabra el señor Nolla Estrada.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente. La verdad es que cuando uno ve el grado de ejecución de esta Consejería empieza a explicarse las razones por las cuales se redujeron bastantes de

los Capítulos, especialmente en inversiones, en la Ley de Presupuestos para este año 2000, porque, claro, supongo que ya en aquel momento era perfectamente consciente la Consejería de su incapacidad para ejecutar el presupuesto del que disponía en el año 99.

Esta Consejería está, por supuesto, por debajo de la media de la Administración regional en la ejecución de 1999; concretamente, en el total de la Sección de Obras Públicas está sólo en un 83 por ciento, cuando el conjunto de la Administración regional está por encima del 90 por ciento. Mucho más preocupante es la incapacidad de ejecutar el presupuesto en lo que se refiere al Capítulo Sexto, "Inversiones", donde, a pesar de haberse producido importantes modificaciones presupuestarias que supusieron ya a lo largo del 99 una disminución de más de 4 millones de pesetas en el presupuesto de inversiones de esa Consejería, a pesar de eso, el grado de ejecución solamente alcanza un escaso 71 por ciento.

Entrando ya en los diversos programas, en cuyas valoraciones, aparte de intervenir yo, intervendrán mis compañeros señor Revenga y señor Fernández Gordillo, concretamente, en lo que se refiere al Programa 600, que corresponde a "Dirección y gestión administrativa", únicamente quiero hacer alguna pregunta relativa al Capítulo Primero, porque éste es un programa en el que realmente la inversión no es lo principal; es una pregunta que, además, haría extensiva al conjunto de los programas, y es precisamente la razón de las modificaciones presupuestarias producidas.

Evidentemente, la ejecución es de un cien por cien, porque, como es lógico, en esa Consejería también se pagan las nóminas todos los meses, incluso las pagas extraordinarias; pero sí es verdad que ha habido minoraciones, ha habido modificaciones presupuestarias a la baja, en algunos casos de cierta importancia; por ejemplo, en este Programa 600, en lo que se refiere al artículo 12, el de las retribuciones de funcionarios, ha habido una minoración de casi 57 millones de pesetas, y, del mismo modo, las ha habido también en otros programas. No sé si eso se ha debido a alguna modificación de las relaciones de puestos de trabajo de esa Consejería o si, sencillamente, se debe a que no se han cubierto las vacantes existentes, a pesar de estar dotadas presupuestariamente.

Respecto al Programa 601, "Arquitectura", también ha habido en el artículo 12 unas modificaciones presupuestarias a la baja por importe

de cerca de 21 millones de pesetas. En lo que se refiere al Capítulo Segundo, quisiera preguntar, aunque los importes totales no son, efectivamente, considerables, pero sí los porcentajes en algunos casos son llamativos, por qué en la partida 2276, "Trabajos realizados por empresas de estudios", el grado de ejecución solamente alcanza a un 42 por ciento, y en el conjunto del concepto 227 el grado de ejecución es únicamente de un 13 por ciento.

En el Capítulo Sexto de este Programa 601, correspondiente a "Arquitectura", el subconcepto 6021, "Construcción de edificios", sólo alcanza un 69 por ciento; el 6072, "Urbanización", un 75 por ciento; el 6090, "Inversiones en planes municipales", un 64 por ciento, y todavía son más bajos los porcentajes de ejecución de los conceptos 6121, referente a los edificios de interés arquitectónico, donde se ha ejecutado solamente un 43 por ciento del presupuesto disponible, y el 6407, en el que únicamente se ha ejecutado un 46 por ciento. Esto es lo que hace que, en definitiva, el conjunto del programa solamente se haya ejecutado en un 79 por ciento, que está incluso por debajo del grado de ejecución, aun siendo ya bajo de por sí, del conjunto de la Consejería.

En el Programa 603, "Planificación y gestión urbanística", donde comprobamos una vez más que ha habido unas modificaciones presupuestarias a la baja en el artículo 12, y en este caso también en el 13, pero sobre todo en el 12, correspondiente a las retribuciones de funcionarios, donde se han minorado más de 45 millones de pesetas de la partida inicial, yendo al Capítulo Sexto, "Inversiones", nos encontramos con que se ha ejecutado, en su conjunto, en un 83 por ciento. Además, hay determinadas partidas en las que la ejecución ha sido muchísimo más baja, concretamente la 6079; aunque la dotación inicial no era muy grande, la ejecución es sencillamente de cero; no se ha ejecutado ni una sola peseta de esa partida, y me gustaría saber cuál es el motivo de ello.

En el subconcepto 6090, "Inversiones en planes municipales", nos encontramos con que se ha ejecutado un 54 por ciento, cuando, además, se había previsto, al parecer, una mayor inversión a lo largo del ejercicio, puesto que, si inicialmente estaba dotada esa partida con 5 millones de pesetas, se produjo una modificación presupuestaria, incrementándola en 6 millones más; a pesar de eso, las obligaciones reconocidas superan muy escasamente lo que estaba dotado inicialmente. Por tanto, tampoco entendemos la razón de esa modificación presupuestaria.

En el subconcepto 6405, "Planeamiento urbanístico", se produjo en cambio una minoración de más de 18 millones de pesetas, y, sin embargo, a pesar de esa minoración, el grado de ejecución solamente ha llegado al 88 por ciento. En la partida 6406, "Estudios de instrumentos de ordenación del territorio", el grado de ejecución, a pesar de que también hubo alguna modificación presupuestaria a la baja, alcanza solamente a un 75 por ciento.

Respecto al Capítulo Séptimo, en la partida "Corporaciones Locales" se ha ejecutado únicamente un 66 por ciento de los más de 31 millones destinados a esa partida.

En el Programa 604, "Dirección General de Suelo", una vez más nos encontramos con esta tónica general de las modificaciones presupuestarias a la baja en Capítulo Primero, y particularmente en el artículo 12, donde se minoraron más de 37 millones de pesetas. En el Capítulo Sexto nos encontramos con que en el subconcepto 6000, destinado a adquisición de terrenos -subconcepto que, a nuestro juicio, es importantísimo precisamente en esta Dirección General, ya que es una de las razones que corresponde a la propia esencia o a la propia razón de ser de esa Dirección General-, existía un crédito inicial de 4.060 millones de pesetas. Efectivamente, hubo un incremento, una modificación presupuestaria al alza, de casi 221 millones de pesetas y, sin embargo, a pesar de ese incremento, que supongo que se debería a algunas previsiones nuevas incorporadas a algunos objetivos de este programa a lo largo del ejercicio presupuestario, nos encontramos con que las obligaciones reconocidas solamente llegan a poco menos de 1.517 millones de pesetas, lo que representa sólo un 35 por ciento de ejecución. Por tanto, las obligaciones reconocidas estuvieron al final muy por debajo, no solamente del crédito existente después de las modificaciones, sino del crédito inicialmente aprobado por esta Cámara en la Ley de Presupuestos. Eso es lo que hace, en definitiva, que la ejecución del Capítulo Sexto de la Dirección General de Suelo, en el Programa 604, sea un auténtico desastre, puesto que no pasa del 36 por ciento.

En lo que se refiere al Capítulo Octavo, en la partida 880, destinada a la participación en juntas de compensación, a pesar de que sufrió un incremento de casi 115 millones de pesetas, al final, el grado de ejecución no ha llegado al 60 por ciento, está en un 59 por ciento exactamente. Todo esto es lo que lleva después a esa baja ejecución del total del programa,

a pesar de que en esa ejecución está, lógicamente, el Capítulo Primero, que, insisto, se ejecuta, como es lógico, al cien por cien; la ejecución del total del Programa, repito, correspondiente a la Dirección General de Suelo la verdad es que no puede ser más desalentadora, puesto que no pasa del 41 por ciento. Es decir, que, por lo menos en estos programas presupuestarios, no puede decirse que la gestión, en lo que se refiere a ejecución presupuestaria de esta Consejería, haya sido precisamente brillante, sino todo lo contrario. Cedo la palabra a mi compañero Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, Señorías. Doy la bienvenida a los altos cargos de esta Consejería y, lógicamente, también a su dirigente máximo y Vicepresidente de esta Comunidad, don Luis Eduardo Cortés.

Empiezo con el Programa 605, "Construcción y conservación de carreteras", en el que el Capítulo más importante, como no podía ser de otra manera, es el Sexto, el de inversiones. Quiero hacer una breve referencia al Capítulo Segundo, señalando que no tengo más remedio, aunque estemos en la Comisión para debatir la ejecución presupuestaria, que relacionar los números con la letra, con los contenidos, porque, si no, no tendría mucho sentido el asunto de las cifras. Así, la partida 231, "Locomoción", tiene un grado de ejecución del 55 por ciento. Me gustaría que me la explicasen; quiero saber si es que no salen los trabajadores de la Consejería, o qué pasa. Sé que es una cuantía baja, pero puede tener calidad el hecho de que esa cuantía se ejecute o no se ejecute para que los trabajadores salgan a controlar el estado de las obras u otras cuestiones.

En relación con el Capítulo, como decía, más importante por la cantidad de inversión, nos encontramos con que la partida 6070, "Construcción de carreteras", tiene un grado de cumplimiento del 57 por ciento. Nos parece no sólo baja, sino bajísima la realización de esta inversión, cuando el Director, en alguna comparecencia, nos había señalado y dicho que no nos preocupásemos, que todo ello se cumpliría en un grado cercano al cien por cien. Compartiendo que esta partida fundamentalmente iba a "intentar atender la canalización de la movilidad generada" -leo la Memoria- "en las carreteras de la Comunidad delimitadas entre la N-V y la N-II, y que reúne las principales plataformas logísticas de la

región”, me gustaría que se me señalase, además del bajo grado de cumplimiento, como decía, cuáles son esas plataformas que se realizaron. También se decía: “Mejorar la red capilar mallada en torno a áreas de gran concentración y actividad, completar infraestructuras,” -sigo leyendo su Memoria-, “dotar de accesibilidad los núcleos urbanos...”, etcétera.

Entre otras infraestructuras que se contemplaban -y le ruego a la Consejería que me informe sobre su estado-, se destacaban como obras importantes las variantes de Daganzo y Ajalvir en la primera calzada, según comentarios expresamente escritos, de la M-50; variante de Navalcarnero y San Martín de la Vega, y duplicación de la calzada de la Avenida de Cañada, en Coslada. Eso es lo que se señalaba, y quiero saber si este grado de incumplimiento presupuestario significa que no se ha realizado. Asimismo, también señalaban que se iniciarían variantes como la de Titulcia, la carretera de acceso al parque de San Martín de la Vega y la carretera de acceso a los polígonos industriales de San Fernando, etcétera. En definitiva, estoy preguntando por el grado de realización de esas actividades que ustedes marcaban en su propia Memoria.

En la partida 6170, “Conservación de carreteras”, también es llamativo que estemos en un 76 por ciento; es muy llamativo, y es llamativo porque, Señorías, como conocen por los medios de comunicación estos días, esta semana la revista “Tráfico” retoma el estudio que ha hecho la Asociación Española de la Carretera en relación con el estado de las carreteras en la Comunidad, y en la que está contemplada nuestra red propia -por cierto, a ver si de una vez me pueden decir qué red teníamos en el 99 y cuál tenemos actualmente en kilómetros, que no suelen coincidir; lo pregunté la otra vez y no se me aclaró; a ver si hoy puedo conseguir enterarme de cuál es nuestra red-, así como la red que es competencia de la Administración central. Como decía, la Asociación Española de la Carretera ha señalado que somos la Comunidad que está en peores condiciones de conservación y mantenimiento, con todo lo que engloba: señalización, balizamiento, etcétera; incluso se atreven a hacer una valoración de las necesidades que habría que implementar en los presupuestos para acometer lo que se puede denominar una decente tarea para que nos podamos mover por nuestras carreteras, sabiendo que hay un incremento de la motorización, somos conscientes; que hay un incremento del número de kilómetros -

habrán hecho ustedes algunos-, y que hay un incremento también de IPC para las labores que se hacen en la conservación mediante contratación, etcétera. Eso hace que todavía la partida se me convierta en más pequeña; si, además, me ponen ustedes un 76 por ciento solamente de ejecución, mal vamos.

Ustedes mismos, en su Memoria, señalan la importancia de la conservación en todos los sentidos; dicen, relacionado con la seguridad vial, que en este apartado se incluyen las actuaciones destinadas a mejorar las condiciones de seguridad, y en esto me gustaría que estuviésemos todos, vamos a ver si es verdad que estamos todos, porque el presupuesto no lo indica así. Por cierto, no me gustaría que se hiciese escapismo respecto a que yo, con la Administración central, no tengo que ver nada en lo que a su red se refiere. Permanentemente, y como un martillo pilón, seguiré diciendo que se necesita la concertación institucional y la reclamación permanente; hay que convertirse en alguien que reclama a nuestros mayores sin ningún miedo, igual que actuamos hacia abajo. Esa prepotencia que se pone de manifiesto en muchas ocasiones hacia abajo a ver si se puede dar por lo menos, en líneas de igualdad, hacia arriba, porque tenemos buenas las nacionales.

También es llamativa, en este presupuesto que estamos viendo del 99, la partida 6407, destinada a estudios, ya que esos 289 millones se han quedado en un 60 por ciento. Señorías, les aseguro, y lo conoce bien el Director de Carreteras -probablemente también el Vicepresidente-, que son absolutamente insuficientes para acometer obras por valor de 14.000 millones; son insuficientes, pero si a eso añadimos que encima sólo se cumple en el 64 por ciento, aquí están pasando demasiadas cosas; igual se teoriza demasiado y se hace poco; por tanto, menos teoría y más realidades.

Por error, antes he dicho que la partida destinada a estudios y proyectos tenía un grado de ejecución del 64 por ciento; el grado de ejecución de esa partida es del 60 por ciento, y es el total del Capítulo Sexto el que tiene un grado de ejecución del 64 por ciento; una muy baja ejecución, señor Cortés, teniendo en cuenta, como digo, el estado en el que se encuentran nuestras carreteras, y que es un órgano independiente de todos nosotros, y que, incluso, está subvencionado por las Administraciones para realizar sus funciones. Con esto he finalizado en lo que se refiere a carreteras.

En relación con el Programa 606, "Control y gestión del transporte", tengo que señalar que éste es un programa menor en cuanto a cuantía económica - estamos hablando de que la cuantía total del programa es de 380 millones de pesetas-, pero no por eso de menor importancia, porque es el que regula las actividades de lo que llamamos el transporte cotidiano de las mercancías, de los controles, etcétera.

En el Capítulo Segundo, y a pesar de la exposición que en su día realizó el Director, y que agradezco, son llamativas determinadas partidas. Me estoy refiriendo de nuevo a las dietas ¿No viajan nuestros inspectores? ¿No salen? El grado de ejecución de esta partida es del 34 por ciento. Ya sé que esta partida no tiene importancia cuantitativamente, pero en esta materia tiene muchísima importancia cualitativamente, y el señor Director General lo sabe.

Igualmente, en la partida destinada a trabajos realizados por empresas, estudios, etcétera, nos encontramos con un grado de cumplimiento del 80 por ciento.

En la partida destinada a la reparación y conservación de maquinaria y utillaje nos encontramos con un grado de cumplimiento del 75 por ciento. Señor Director, yo sé que usted es un buen gestor; hay que espabilar; esta materia es muy importante como servicio, aunque luego se cumplan perfectamente los 200 millones de pesetas. Este extremo ya lo comentamos en su día, cuando se hizo el programa de implantación, del que usted nos habló.

Me gustaría felicitarle, como he hecho en otras ocasiones, pero creo que esta vez no puedo hacerlo, porque, aun siendo, como le decía, partidas de menor cuantía, no está usted vigilante para que se realice una función que permita unas mejores condiciones de circulación y de prestación de servicios de todo tipo, fundamentalmente de las mercancías; que permita su inspección, para que no dañen las carreteras, que trae consecuencias, y otras actuaciones. Creo que debe hacer un esfuerzo por mejorar. Paso, señor Presidente, a comentar el Programa 607.

En el Programa 607 vuelve a ocurrir lo mismo. No sé si será una característica o es que ustedes han quitado de enmedio a todos los que tienen que inspeccionar o controlar. Nuevamente en este programa la partida destinada a la locomoción - vuelvo a decir que la partida es pequeña- tiene un grado de ejecución del 21 por ciento. No sé quién

hace las funciones a las que va destinada esa partida del presupuesto.

Entrando en el Capítulo importante de este programa, que también es el Sexto, me llama la atención la partida 6074, aun teniendo un grado de ejecución del 96 por ciento. Usted decía en la Memoria -y estando de acuerdo, como también sabe el señor Director-: "Con la ampliación del Metro se ha conseguido vertebrar la red y dar servicio de metro a distritos de la periferia de Madrid densamente poblados, reduciendo el impacto del tráfico rodado." Yo le diría al señor Melis que se lo lea unas cuantas veces, y piensen en esa mejora del tráfico rodado y a qué zonas de la periferia de Madrid se refiere esa ejecución durante 1999, y que fue modificada en su día, aunque su grado de ejecución sea del 96 por ciento.

También señala otras actuaciones como las de Pitis, Sierra de Guadalupe y Puerta de Arganda. Como ustedes conocen, no hemos tenido demasiada suerte; no sé quién fue el experto financiero que, en alguna de ellas -y no voy a reiterarla-, hizo el estudio, tanto de explotación como de financiación, aunque ahora, para alegría mía -y de todos-, según se nos comunicó el otro día, parece que empezamos a incrementar los viajeros en el servicio de Arganda.

Pero hay algo que me llama la atención de esa Memoria -y sigo hablando de esa partida-, que dice: "Por último, la mejora de la flexibilidad de la red de transportes se concreta en la antigua red de Metro con la actuación de Sol." A ver si me puede explicar esta actuación, señor Melis. ¿Cuál es esta importante actuación para que aparezca como uno de los grandes epígrafes de la Memoria?

En cuanto al subconcepto 6700, de Arpegio, se dice que se hizo un plan financiero, presentado por Arpegio, que posibilita que dicha empresa realice, por encargo de la Comunidad, las obras del Metro, con el compromiso por parte de la Comunidad de financiarlo en su totalidad, y se señalan todas las líneas que han realizado ustedes. Pues bien, aun estando cumplimentado al cien por cien, entiendo que ha sido a través de Arpegio; que es un pago -por eso está al cien por cien- a Arpegio, que es quien las ha tenido que financiar, en definitiva; pero me gustaría que contabilizasen que en el año 99, si no recuerdo mal, también fueron otros 17 kilómetros; prácticamente, los mismos que en el 98, porque se hicieron 17 en el 98 y los mismos en el 99. Pero como no tienen en cuenta casi nunca -creo que nunca- la coordinación del transporte, en el año 98 esos 17 kilómetros de

Metro dieron solamente un incremento de 43.000 viajeros de media en día laborable; en el 99, que es del que estamos hablando, se han incrementado 43 millones -ahora hablo en millones- sobre el 98. Es decir, se han construido 35 kilómetros de Metro en esos dos años; miren las cifras; saquen la proporción, y luego me dicen cómo están solucionando esto de Madrid, porque, si ya está hecho el Metro y nos hemos ido de aquí, tendríamos que tener una ciudad bastante aparente, porque no hay a la vista actuaciones en Madrid ciudad que puedan mejorar el caos del que se hablaba en la introducción que se pretendía solucionar y que mejoraría la accesibilidad del transporte colectivo frente al coche privado. La ciudad de Madrid está bastante congestionada, y, como digo, por lo menos a corto plazo, no veo actuaciones nuevas para mejorar el problema.

Como ya lo hemos oído en otros apartados, sabemos que la partida 6720 está en este programa, pero sé que corresponde a otra actuación. La ejecución en este programa es cero -no podía ser de otra manera-, y correspondía a la Gran Vía de Villaverde, cuya vida todos sabemos, y que, en el caso de este presupuesto, es cero.

Es llamativo que ya en el año 99 -y ahora hablo de la partida 6910, y preguntamos al señor Director General- se introdujera 4.000 millones para estudios, luego, se hiciera una modificación, se bajara a 3.000 millones, y está solamente ejecutada en el 71 por ciento. Me gustaría saber por qué, Señoría. Nada más; todo lo que dicho es tan llamativo, que creo que es suficiente. Cedo la palabra a mi compañero el señor Fernández Gordillo.

El Sr. **FERNÁNDEZ GORDILLO**: Quiero dar las gracias de antemano a los altos cargos de la Consejería y, en concreto, a la señora Castro Rial, por su presencia aquí y por las explicaciones que, sin duda, me brindará. Me voy a referir al Programa 602, "Vivienda", y, dentro de él, única y exclusivamente a cuatro partidas presupuestarias, que son las que centran nuestro interés en cuanto a la ejecución de los programas de vivienda.

En primer lugar, hablaré de la 6120, "Conservación de edificios", que incrementó su dotación presupuestaria en un 34 por ciento a lo largo del ejercicio de 1999 y que, finalmente, la inversión, es decir, las obligaciones reconocidas tan sólo han supuesto un 53 por ciento. Me gustaría saber cuáles son las razones de esta baja inversión después de

haber incrementado las dotaciones iniciales en un 34 por ciento, y cómo han afectado en concreto a uno de los objetivos que se señalaba en la Memoria de Actividades del Proyecto de Presupuestos Generales, cuando fue aprobado en esta Cámara, que era la rehabilitación del edificio sito en la calle Damas, 13 y 15, para la promoción de viviendas de protección pública para jóvenes y mayores.

En segundo lugar, me referiré a la partida 6409, "Otro inmovilizado material", que, a 30 de noviembre, tenía apenas una ejecución presupuestaria del 49 por ciento, contradiciendo en parte las palabras de la señora Castro Rial, cuando, en su comparecencia de octubre del año pasado, nos dijo que estaba ejecutada en un 89 por ciento; un mes después, las obligaciones reconocidas, a 30 de noviembre, eran del 49 por ciento. En todo caso, puesto que al finalizar el ejercicio aparecen unas obligaciones reconocidas del 88 por ciento, me gustaría saber cómo ha afectado el nivel de ejecución presupuestaria, en concreto, a las oficinas comarcales, para la gestión de los planes de rehabilitación como instrumento en materia de rehabilitación de edificios, dentro del convenio suscrito con el Ministerio de Fomento.

En tercer lugar, me referiré a las transferencias de capital que se realizan al Ivima desde esta Consejería y desde este Programa, puesto que, lógicamente, al consolidar el presupuesto, el gasto de transferencias de capital desaparece en la información de la ejecución presupuestaria, igual que desaparece el ingreso en el Ivima. Por lo tanto, la información que tenemos en torno a estas dotaciones presupuestarias, en concreto a las partidas 7336 y 7337, es nula en estos momentos; no sabemos cuál ha sido su nivel de ejecución presupuestaria. Sí sabemos que, a 30 de septiembre, era un 0 por ciento en obligaciones reconocidas; sí sabemos que, a 30 de noviembre, en concreto la partida presupuestaria 7336, al Ivima promotor público, era de un 39 por ciento, y en la 7337 era de un 0 por ciento. Nos gustaría saber cómo han quedado estas dotaciones presupuestarias al finalizar el ejercicio, puesto que, insisto, lógicamente, al consolidar el presupuesto de la Administración General de la Comunidad de Madrid con sus organismos autónomos, desaparece esta información presupuestaria a la fecha en que tenemos el nivel de ejecución del ejercicio del 99.

Por último, me referiré a los programas de ayuda a vivienda, en concreto al concepto 784. Me gustaría saber, de los 8,456 millones, en números



redondos, que se han ejecutado en este ejercicio de ayudas a vivienda protegida, en primer lugar, cuántas corresponden al plan cofinanciado con el Estado y cuántas corresponden al plan propio de la Comunidad de Madrid. También quisiera saber cuál es la relación entre el cumplimiento del nivel de objetivos que se planteaba en el Proyecto de Presupuestos que aprobó esta Cámara y lo que finalmente se ha conseguido.

En concreto, durante el ejercicio de 1999, y con cargo a la Comunidad de Madrid, en el Proyecto de Presupuestos que aprobó esta Cámara se preveían 4.674 actuaciones de ayudas a vivienda protegida con cargo al plan de la Comunidad de Madrid financiado con el Estado, me gustaría saber cuántas de ellas se han financiado, y cuál ha sido su coste; cuántas ayudas para la vivienda de protección oficial de régimen general; cuántas en el caso de la vivienda de precio tasado; cuántas en el caso de la rehabilitación de viviendas rurales; cuántas en el caso de la rehabilitación de equipamiento comunitario primario, y cuántas en el caso de la rehabilitación de viviendas incluidas en las áreas de rehabilitación.

Con cargo a la financiación que el Ministerio de Fomento preveía para 1999 y que en los Presupuestos suponía más de 7.000 actuaciones, me gustaría saber cuántas y qué coste han supuesto las actuaciones para viviendas de protección oficial de régimen especial en arrendamiento; cuántas en el caso de viviendas de protección oficial de régimen general en arrendamiento; cuántas de vivienda de protección oficial de régimen general se han financiado; cuántas en la adquisición de viviendas de protección oficial de régimen especial; cuántas en el caso de las viviendas de protección oficial de promoción pública, y cuántas en rehabilitación.

Igualmente, respecto al plan propio de la Comunidad de Madrid, me gustaría saber, de las más de tres mil actuaciones que se preveían iniciar en 1999, cuántas actuaciones se han financiado en el caso de las viviendas con protección pública destinadas a arrendamiento; cuántas se han financiado y con qué coste, en cuanto a las actuaciones de viviendas con protección pública para jóvenes y mayores; cuántas en el caso de las viviendas de integración social y a qué coste; cuántas han sido las actuaciones de viviendas con protección pública en arrendamiento; cuántas en el caso de las viviendas de protección pública para rehabilitación, y, evidentemente, cuál ha sido el coste total de los dos programas.

Además, para no alargar las intervenciones

del conjunto de los que estamos interviniendo por este Grupo político, me gustaría saber, puesto que me siguen asaltando dudas intelectuales, que luego me imagino que el señor Muñoz Abrines me despejará en una sola intervención, ya que en concreto en este programa, en el 602, "Vivienda", había unas autorizaciones por valor de 2.179 millones; al 30 de noviembre había unas actuaciones comprometidas por valor de 11.199 millones, y unas obligaciones reconocidas por valor de 5.767 millones de pesetas; números redondos. En apenas quince días -quince días largos, que diría el señor Consejero, siguiendo el lenguaje de los idiogramas, que se convertirían en un mes natural- esas actuaciones se terminan convirtiendo en unas obligaciones reconocidas, autorizaciones y disposiciones por valor de 10.351 millones de pesetas; es decir, que incluso se han ejecutado 1.000 millones más de lo que ni siquiera estaba en autorizaciones al 30 de noviembre. Me gustaría saber cuál es la técnica de ejecución presupuestaria al meter el turbo en estos quince días que se utiliza en esta Consejería, y en concreto en los programas de vivienda, para obtener tan magníficos resultados tan sólo en quince días, porque si somos capaces de aprender cuál es esta técnica, probablemente sugeriremos que se ejecute con esa misma técnica a lo largo del ejercicio para no dejar por el camino más de 2.000 millones en ayudas a vivienda protegida en un momento en que nos parece necesario que se gasten todos los recursos disponibles, que nunca son suficientes, para actuaciones en vivienda en un momento, insisto, en que parece que eso es lo que demanda nuestra sociedad. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señorías. A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular, por medio de su Portavoz, don Pedro Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señor Presidente. Este Grupo Parlamentario agradece la presencia del señor Consejero de Obras Públicas y de los altos cargos de su Consejería, y esperará al segundo turno para hacer valoraciones. Solamente quiero decirle al señor Fernández Gordillo que en esta ocasión no le voy a contestar por dos motivos: en primer lugar, porque es la misma pregunta que formuló el otro día y ya se la contesté, y, en segundo lugar, aunque uno tiene un ego, como todo el mundo, y le gusta ser protagonista de vez en cuando, yo creo que

en mí hoy ya se ha visto superado y no voy a entrar en más polémicas. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. A continuación, tiene la palabra el señor Vicepresidente y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, así como los Directores Generales y altos cargos de la Consejería para dar cumplida respuesta a las preguntas que hayan formulado los diferentes Grupos. Tiene la palabra el señor Cortés Muñoz.

El Sr. **CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Cortés Muñoz): Muchas gracias, señor Presidente, Señorías. Muchas gracias al Portavoz de Izquierda Unida, a los tres Portavoces del Grupo Socialista y al Portavoz del Grupo Popular por sus intervenciones. En primer lugar, quiero decir que me acompañan, como es lógico, los seis Directores Generales de la Consejería, el Secretario General Técnico, y están también los responsables de las empresa: Arpegio, Tres Cantos y Metro que, aunque no han sido citados, nos acompañan por si quisieran plantearles alguna pregunta puntual.

Antes de dar paso a las intervenciones de los altos cargos de la Consejería para ir contestando a sus preguntas, voy a hacer algunas -muy breves- referencias. En primer lugar, el grado de cumplimiento de la Consejería no es del 83, es del 87 por ciento; han gastado ustedes en su intervención un 4 por ciento, digamos, alegremente; pero los datos reales son del 87 por ciento. Han hecho una referencia varios de ustedes, el señor Sanz el primero, puesto que fue el primero en intervenir, al gasto corriente en el Capítulo Segundo. La reducción en gasto corriente en la Consejería, desde el año 1995 hasta el 31 de diciembre de 1999, fue del 30 por ciento; es decir, es una de las Consejerías que menos gasta en el Capítulo Segundo; consecuencia de ello es que la Dirección General de Calidad de los Servicios de la Comunidad de Madrid nos ha felicitado precisamente por eso, por gastar poco allí donde hay que procurar gastar menos.

Han hecho ustedes referencia, y en este caso fundamentalmente el señor Revenga, a algunas cuestiones relacionadas, como es lógico, con el transporte en general. Nos ha sacado usted a colación los informes de la Asociación Española de Carreteras. Ha dado usted un informe sobre el

informe, medianamente informado. A la referencia que hace la Asociación Española de Carreteras hay que darle el valor que tiene, tampoco habla "ex cathedra"; es una asociación que tiene, como es lógico también, unos intereses que defender, por lo tanto, a sus informes no hay que darle menos valor, aunque tampoco mayor, que a los que pueda tener usted o la propia Consejería. La crítica que hace a la conservación y al estado de las carreteras se refería en su parte más dura, como bien sabe, a las carreteras estatales. Aunque estoy de acuerdo también con lo que ha dicho usted que desde la Comunidad de Madrid hay que velar, instar e incluso dar la lata a niveles de pesadez al Ministerio correspondiente para que estas carreteras estén en buen estado. Las dos cosas son ciertas y válidas.

Nos critica que en el Capítulo Segundo gastemos poco en dietas; nos critica que gastemos poco en reparaciones. Yo creo que hay que procurar gastar menos en esas cosas; yo creo que, dentro de un control adecuado, un control acertado, gastar menos en esos temas no es algo criticable, sino todo lo contrario: yo creo que debiera ser motivo de felicitación. Pues, es cierto, a lo mejor resulta que tenemos menos control o menos rigidez en nuestros controles; o, si quiere usted, tenemos un sistema menos policial de lo que le gustaría al señor Revenga, pero ésa es nuestra forma de ser y ésa es nuestra forma liberal de entender la vida.

Ha hecho una referencia al Metro de Arganda, pero, como también parece que conoce los últimos datos, la ha dejado en un "non troppo" -y sé que se ha alegrado-; por lo tanto, lo único que puedo decir en este acto es que nos alegremos juntos, señor Revenga, que tampoco tenemos tantas ocasiones de alegrarnos conjuntamente. En efecto, el número de viajeros en el Metro de Arganda está ya estabilizado por encima de los 15.000, cuando hace un año estábamos hablando de 8.000 viajeros. Haber duplicado prácticamente el número de viajeros al día en un año, yo creo que es un resultado espectacular.

No le voy a dar muchos datos de Metro, porque, lógicamente, le corresponde al Director General, pero sí le diré que las previsiones -acertadas y más bien hacia la baja- indican que vamos a superar los 500 millones de viajeros, o de viajes, como usted prefiera decir, estas navidades, lo cual será una cifra también histórica.

Nada más, en cuanto a las dudas intelectuales del señor Fernández Gordillo, como son intelectuales, bueno es que siga conservándolas

como dudas, señor Fernández, porque le seguirán animando a seguir lucubrando sobre ellas. Doy paso a continuación a las intervenciones de los altos cargos, empezando por el Secretario General Técnico, Jesús Mora.

El Sr. **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO** (Mora de la Cruz): El señor Nolla ha hecho una pregunta genérica sobre el Capítulo Primero, sobre las modificaciones que se han producido en el artículo 12, el de funcionarios, y específicamente respecto al Capítulo Primero de la Secretaría General Técnica, y paso a continuación a responderle. La modificación que se ha producido en el artículo 12, de funcionarios, en el Programa 600, básicamente es la propia de la gestión cotidiana de una plantilla. No querría entrar en grandes detalles pero el origen radica, por ejemplo, en la modificación de la plantilla con la creación de tres niveles 26 y de un nivel 18, y la consiguiente amortización de cuatro niveles 25 y un nivel 12; la modificación por la creación de un puesto de trabajo de encargado de la Seguridad Social; la baja de un conductor de 14; bueno, sale un superávit de una modificación de 847.000 pesetas.

La modificación más sustancial es la que se produce, tanto en el 600 como en el resto de Programas, derivada de modificaciones efectuadas por la propia Consejería de Hacienda; una, la que se produce con el número 26.7, que es una operación efectuada por Hacienda por la cual en junio se trasladan créditos de todas las Consejerías a la Consejería de Hacienda para créditos centralizados; otra, que se produce también por la Consejería de Hacienda, la modificación 92.8, que se produce en noviembre, que es asimismo una modificación para retirar créditos sobrantes en las diversas Consejerías, en este caso para financiar las cuotas sociales de la Consejería de Sanidad y Servicios Sociales; y la tercera de las modificaciones, la 483.0 es la que se produce en diciembre, como todos los años, al cierre del ejercicio, para, en este caso, financiar diversas partidas del Instituto Madrileño del Menor y la Familia.

Básicamente estas son las tres grandes modificaciones que en estos tres meses, en junio, noviembre y diciembre, ha efectuado la Consejería de Hacienda y que han afectado al Capítulo Primero de todas las Consejerías. Si tiene interés en las modificaciones ya puntuales efectuadas por la Consejería en cada uno de los programas, no tengo ningún inconveniente en pasar a analizarlos, pero la cuantía es nimia, no afecta a más de un millón de

pesetas, y teniendo en cuenta que en el Capítulo Primero hablamos de 5.000 millones, la verdad es que la cuantía es escasa. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN REGIONAL** (Sáenz de Pipaón Mengs): Referente a la partida 6079, de tres millones de pesetas, consistía en unas demoliciones que no se pudieron llegar a hacer porque el juez las paralizó y no se pudieron realizar en el ejercicio de 1999, de ahí que no se produjera el gasto correspondiente.

En la partida 6090, que corresponde al Prisma, en inversión neta en planes municipales, cantidad de 5.012.000 pesetas que tampoco se pudo ejecutar porque los Ayuntamientos de Alcalá de Henares, Alcobendas y Boadilla del Monte no hicieron ningún gasto que justificara esta partida.

En la tercera partida, la 6405, referente a planeamiento urbanístico, ocurre algo parecido. El importe total de 10.505.000 pesetas corresponde a planeamientos subvencionados en determinados municipios de la Comunidad, que no lo ejecutaron y, por lo tanto, no se pudo materializar el gasto.

En la partida 6406, correspondiente fundamentalmente a estudios de ordenación territorial, si conviene aclarar que se ejecutó en el 90 por ciento respecto del total de los gastos del Capítulo Sexto.

Por último, respecto a la partida 7639, del Capítulo Séptimo, por importe de mil millones y medio de pesetas, correspondiente también al Prisma, tampoco se pudo ejecutar porque los Ayuntamientos de Carabaña, Los Molinos y Nuestra Señora de la Alameda gastaron las partidas correspondientes para ejecutar sus revisiones correspondientes de planeamiento, pero no pudo verificarse el gasto.

En cualquier caso, termino mi intervención diciendo que, en relación con la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, se considera ejecutado en el presupuesto del año 99 el 93 por ciento de lo consignado. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Álvarez de Francisco): En cuanto al Programa 606, las preguntas que se han hecho específicamente por el señor Revenga, que le agradezco profundamente, porque así me da ocasión de aclarar algún concepto que sobre los números puede inducir a una interpretación inexacta de lo que

sucede, quiero comentarle que, por ejemplo, cuando se hablaba de la partida 2276, "Asistencias", en este apartado hemos gastado el 80 por ciento, incluso menos de lo presupuestado en un principio, por dos motivos fundamentales: porque este programa contemplaba la posibilidad de ayudar con asistencia técnica la atención al público cuando abrimos por las tardes, dándole al ciudadano la posibilidad no solamente de tramitar por las mañanas sino también por las tardes, y en el transcurso del año conseguimos hacer alguna modificación de puestos de trabajo que estaban vacantes, que pasaron a ser de turno de tarde, por lo que no fue necesario gastar dinero, y, además, esa atención se podía prestar de una forma mejor por los funcionarios de Madrid. Se pudo abrir por las tardes, y no hizo falta gastar lo que en un principio se pensaba.

Igualmente, algunas de las cuestiones que queríamos plantear en el año 1999 se pasaron al 2000 por una sencilla razón: como usted bien conoce, porque se hizo siendo usted Consejero, la propia Comunidad de Madrid tenía un sistema, sistema SAT, de tramitación de tarjetas, que era más avanzado que el del Ministerio. El Ministerio tenía un sistema Sitran, que es el sistema del Registro General de Transportistas. A este sistema nosotros volcábamos en "batch", es decir, nosotros trabajábamos en nuestro sistema, y posteriormente volcábamos, con lo que trabajábamos en tiempo real, pero en diferido, puesto que nuestro dato tenía que ser convalidado posteriormente con el Ministerio.

El sistema del Ministerio se puso a trabajar en 1999, y en enero de 2000 íbamos a hacer la conexión directa con el mismo, por lo que algunos procesos que pensábamos haber realizado en 1999 se han trasladado al 2000, tendremos ocasión de verlos cuando se hable de la ejecución del presupuesto de 2000, como es la digitalización de todos los archivos para un mejor servicio al ciudadano. Con ello, en este caso lo que se ha producido ha sido una optimización de los recursos, que se han podido cubrir de otras formas.

En cuanto a la partida 2130, sabe que a nosotros nos preocupa tanto como a usted. Usted dice que se ha gastado el 75 por ciento, pero hay que tener en cuenta que la partida inicial era mucho más baja; hubo una modificación, que puede usted apreciar, que supuso un crecimiento de la partida del 560 por ciento, lo cual no indica que haya una dejadez en la revisión del utillaje y de las básculas, sino que incluso, motivado por circunstancias, se amplió la

partida de forma suficiente para que, si se volvía a producir alguna rotura, hubiera dinero suficiente para el arreglo instantáneo. Por tanto, puede usted ver que es una partida que pasa de tener 500.000 pesetas a 2.800.000 pesetas, suficiente para realizar los arreglos y revisiones que se estaban produciendo, y con la posibilidad de estar seguros de que, si se producía alguna avería más de las que se habían producido o de las previstas, se pudiera arreglar sin tener que hacer ningún cambio presupuestario. Ha sido suficiente, yo creo que ha dado un buen resultado, y también vamos a incrementar en el año 2000, ya lo verá, todos los sistemas de báscula, etcétera, tal como figura en los presupuestos.

En cuanto a dietas y locomoción, como usted bien sabe, esta partida normalmente iba destinada a dos apartados. Por un lado, la locomoción del Director General y de los técnicos, que en su caso le acompañen a la Comisión de Directores Generales. En el año 1999 hubo menos de las habituales; por una parte, porque hubo elecciones autonómicas, y siempre se produce un parón en esas comisiones de directores -lógicamente, hay cambio de directivos y no se produce alguna reunión-, y, además, la reunión de enero de 1999 se celebró en Madrid, por lo que no tuvimos que desplazarnos porque fuimos nosotros los organizadores. Lógicamente, hubo una bajada de esas dietas.

Por otro lado, esa bajada también ha sido mayor porque, como usted bien sabrá, esas dietas iban destinadas a los auxiliares basculeros, que fueron heredados, que, como usted sabe bien, y lo hemos comentado, se han convertido en técnicos especialistas 2, más adecuado a su función. A la vez que se creó el técnico especialista, se aprovechó a crear algunas de las plazas en turno de tarde, para que no hubiera que estar modificando o gastando dietas cada vez que hay que hacer un control a deshoras, y tenemos técnicos especialistas tanto por la mañana como por la tarde, lo que hace que evitemos el gasto de dietas, puesto que se produce en el horario normal de trabajo de estas personas.

En cuanto a que pudiera haber una menor inspección, sé que es algo que a usted le preocupa tanto o más que a nosotros, y en eso estamos de acuerdo; de hecho, incluso se va a profundizar en el tema de la inspección. Usted habrá oído hablar de los últimos problemas que hubo de paro, pero quiero decirle que puede usted estar tranquilo. Por darle algún dato, quiero comentarle que yo creo que se está trabajando muy bien; se están incrementando las

actuaciones. Por ejemplo, los vehículos de inspección en ruta, que en nuestro plan de transportes habíamos sido optimistas poniendo 6.500 vehículos para controlar en ruta, en 1999 se han controlado 10.397, muchos más incluso de los que optimistamente pensábamos.

Por otro lado, las Fuerzas de Seguridad están colaborando de una forma maravillosa. Habíamos pensado, con cierto optimismo, poder tramitar 15.000 denuncias y hemos conseguido tramitar 16.727, muchas más de las expectativas más optimistas. Todo esto, si no lleva acarreado la tramitación de esos expedientes para que se conviertan en sanciones, en reconocimiento de derechos, que son los que pueden hacer que el ciudadano que infringe las normas no las vuelva a infringir, no nos lleva a ningún sitio, y, por eso, quiero darle el dato de que, en reconocimiento de derechos, también siendo optimistas, habíamos previsto unos 5.500 y hemos hecho 7.300. Esto se traduce, por ejemplo, en que, en reconocimientos económicos de estas sanciones, de la previsión inicial, que eran 270 millones, se haya llegado a 561 millones. Yo creo que esto refleja una actuación que debemos agradecer al Servicio de Inspección de la Comunidad de Madrid y también a las Fuerzas de Seguridad, tanto a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil como a las Policías Locales del Ayuntamiento de Madrid y de otros Ayuntamientos de nuestra Comunidad que colaboran con la Inspección, y que hacen que estos datos, ciertamente optimistas y que nos poníamos como objetivo indicador, como una meta a conseguir, los hayamos podido superar en el año 99 con unas cifras, como le he comentado, bastante buenas.

Indudablemente, aunque estas cifras hayan sido buenas en el año 99, no renunciamos -teniendo en cuenta los datos hasta el mes de septiembre- a que sean mejores en el 2000, sobre todo optimizando la colaboración de las Fuerzas de Seguridad, que, como usted sabe, en este caso es fundamental para llevar a cabo esa actuación.

Le preocupa la inspección, y quiero decirle que esa optimización se está produciendo en todos los niveles: en los sistemas informáticos para poder tramitar las sanciones, y que los reconocimientos de derechos y los ingresos se produzcan; en la colaboración en los controles con las Fuerzas de Seguridad, y en el incremento en el 2000 -lo podrá ver en la presentación de los presupuestos- de nuevas básculas móviles, más modernas y menos pesadas; hay dos que están a punto de ser entregadas y, en

fase de concurso, tenemos otras dos más, es decir, habrá cuatro básculas móviles más este año. También se produce esta optimización en la utilización por las Fuerzas de Seguridad de nuestras básculas fijas, etcétera.

Quiero agradecerle su preocupación por la inspección porque, aunque el trabajo no es grato, sí que es necesario, creo yo, para velar por la competencia leal del transporte, más cuando se liberaliza, como ha ocurrido en este sector, y, en lo que atañe más a la competencia desleal en el transporte, también vamos a colaborar, en la medida de nuestras posibilidades, en seguridad vial, en lo que sea exceso de peso y exceso de tiempo de conducción. Muchas gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA** (Castro-Rial Garrone): En relación al Programa 601, "Arquitectura", empezaré por decir, en relación con la modificación presupuestaria, a la que se ha aludido, de la partida 2268 a la 2262, por importe de 3.250.000 pesetas, que se trasladaron de una partida a otra para la elaboración de dos tomos de la Guía de Madrid que se viene realizando con el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid y la Fundación Caja Madrid.

Por lo que se refiere al Capítulo Segundo, las partidas 2276 y 2279 se refieren ambas a la realización de otros trabajos con el exterior; por tanto, el hecho de que su ejecución haya sido menor se plantea desde la línea que antes ha sido comentada por el propio señor Consejero, ya que esos trabajos han sido realizados desde la Dirección, con el consiguiente ahorro. No olvidemos tampoco que estamos hablando de un 13 por ciento en la partida 2279, pero que estamos hablando de una cifra absoluta de 1.600.000 pesetas.

En cuanto al Capítulo Sexto, en relación a la partida 6021, que se refiere a construcción de edificios, quiero decir que esta partida, correspondiente al edificio de Carretas, si bien se ejecutó en un 69 por ciento, sufrió un retraso debido a que, aunque el comprometido -puesto que se contrató en su totalidad- fue el 97 por ciento, el concurso quedó desierto. Todo eso, conllevó a una posterior reconsideración de las actuaciones y del concurso subsiguiente.

En cuanto a la partida 6072, "Urbanización", que se ejecutó en un 75 por ciento, quiero señalar que dentro de esta partida hay varios conceptos

independientes. Por un lado, se refiere al Proyecto Urban, que se realizó al cien por cien, y, por otro, se refiere a temas específicos y de Villaverde. En el caso del proyecto de Villaverde, es un proyecto vinculado; por tanto, las bajas que ahí se deduzcan de la contratación realizada no podrán aplicarse a otros conceptos.

Respecto a las partidas 6090, "Plan Prisma"; 6121, "Edificios de interés arquitectónico", y 6407, "Estudios", debo señalar que en todas ellas el retraso se ha debido a que, por una parte, ha habido cambios en los distintos responsables municipales que han llevado a reconsiderar algunos aspectos de los distintos proyectos; por otra parte, porque se ha buscado el consenso entre todos los organismos y entes intervinientes, ya que la complejidad de los proyectos lo hace necesario; obtener este consenso en el que intervienen órganos del Estado, como puede ser el Patrimonio nacional u órganos de distintos sectores y Consejerías de la Comunidad, conlleva a que la tramitación sea compleja, y esto, como decía, unido al cambio, en ocasiones, de responsables municipales y cambios de criterios, ha llevado a la diferencia entre lo comprometido y lo ejecutado; pero tengo que señalar que, en cuanto a contratación y comprometido, se llegó a porcentajes en torno todos ellos al 90 por ciento.

En su conjunto, respecto a que el Programa se haya ejecutado en un 79 por ciento, si bien lo que se llegó a contratar fue un 94 por ciento, debo señalar y dejar constancia que desde el año 95 al año 99 se ha aumentado 7,77 veces la ejecución llevada a cabo por la Dirección con los mismos medios que en el 95.

En relación al Programa 602, en primer lugar, quisiera agradecer al señor Fernández Gordillo su felicitación por los magníficos resultados de ejecución alcanzados en este Programa, ya que, efectivamente, hemos ejecutado 10.351 millones, que, si los comparamos a lo ejecutado en el año 95, que fueron 3.173, supone un aumento de 3,31 veces, y eso se debe precisamente a las distintas modificaciones presupuestarias, que responden a una agilidad de gestión que conlleva a una respuesta a las peticiones realizadas concretas con relación a cada partida concreta del conjunto del Programa.

Si nos atenemos directamente a las partidas sobre las que se ha preguntado, en relación a la 6120, "Conservación de edificios", efectivamente, se tuvieron que traspasar 53 millones del Plan de Vivienda de la Comunidad; no nos olvidemos que es una actuación piloto del Plan de Vivienda en la Comunidad,

actuación piloto que conllevaba a dos objetivos: por un lado, a la recuperación de un edificio de interés arquitectónico y catalogado como era el Convento de las Siervas, y, por otro, a la obtención y posterior cesión al Ayuntamiento de Alcalá de Henares, que es su actual gestor, de unas viviendas para jóvenes; por tanto, su alquiler es en unas condiciones óptimas. Este reformado, que, por tanto, fue la causa de esta transferencia, se debió a la aparición de un contencioso en un solar contiguo que llevó a modificar el proyecto realizado.

Respecto a la partida 6409, a cuya ejecución se ha aludido y que, fundamentalmente, se refiere a las oficinas de rehabilitación y a distintos estudios realizados, en la línea de lo dicho anteriormente, relacionado con el Programa "Arquitectura", tengo que señalar que, fundamentalmente, se debe a que los estudios no se han colmatado por haberse realizados muchos de ellos en el seno de la propia Dirección, con el correspondiente ahorro presupuestario.

Si pasamos a las transferencias y modificaciones aludidas de la partida 7336, que es de las actuaciones hechas por el Ivima con relación al Plan nacional, tengo que señalar que, efectivamente, se incrementaron 273 millones del Plan de la Vivienda de la Comunidad porque se iban a hacer actuaciones en mayor número con el propio Ivima de la Comunidad, de tal manera que se incrementó en 273 millones para poder elevar sus actuaciones previstas de 334 y 601.

En cuanto a la partida 7337, que se incrementó en 511 millones, se hizo con objeto de hacer más actuaciones de suelo de las previstas, por una parte, en cuanto al Plan nacional, y, por otra, eso llevó a la realización de 962 actuaciones por el IRIS, que correspondieron a un total de 511 millones.

En cuanto a lo que se ha preguntado sobre las distintas ejecuciones realizadas en función de los distintos planes y su número de actuaciones, paso a citar las cifras globales. Como hemos señalado antes, la ejecución total es de 10.506 millones, que supone el 81,98 por ciento ejecutado, y que corresponde a 7.550 millones relativos a las ayudas de Plan de Vivienda y Suelo, y 2.884 millones relativos a las ayudas del Plan de Vivienda de la Comunidad. Si nos atenemos al número total de actuaciones realizadas, podemos ver que en el Plan nacional se tramitaron 16.985 ayudas, con relación a las 14.581 previstas; se superaron, por tanto, en torno a 2.400 actuaciones más. Si vemos la actuación conjunta del Plan nacional y el Plan de Vivienda de la Comunidad,

podemos hablar de que financiaron 19.298 actuaciones, con relación a las 14.613 previstas, suponiendo el total antes mencionado, de lo que se deduce el 81,98 por ciento de ejecución.

Respecto al desglose por distintas actuaciones, quiero señalar que, dentro del Plan nacional, en régimen especial, se han hecho 1.163 actuaciones con cargo al Ministerio de Fomento sobre las 438 previstas, y así sucesivamente en régimen general, en VPT, en cofinanciación, suponiendo un total de actuaciones de 19.832 en relación a las 9.822 previstas con cargo al Ministerio de Fomento, y 5.715 con cargo a Presupuestos de la Comunidad, en relación a las 4.674 previstas. Todas ellas, como vemos, superan los objetivos iniciales.

En cuanto a las actuaciones del Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid, como he señalado antes, se hicieron 2.313 actuaciones, de las cuales en su mayor parte correspondieron a: 942 de alquiler, 258 de JIM; en total las 397 que se ejecutaron aparte, más el conjunto de las efectuadas por el IRIS, suponen un total de 984 actuaciones en relación a las 968 previstas. En cuanto a la rehabilitación, se tramitaron 699 actuaciones, si bien se declararon, y están en proceso de realización, puesto que la ejecución de este tipo de obras nunca se realiza en una sola anualidad, 4.000 actuaciones. Creo que con eso he contestado a sus preguntas. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE SUELO** (Erenas Godín): Buenos días. En relación a la pregunta sobre el Programa 6000 y la ejecución del 35 por ciento, es importante destacar que, dentro del volumen total del Programa 6000, había 2.100 millones previstos para el pago de los derechos de reversión de los propietarios de Plaza de Castilla. Esta operación, como saben muy bien SS.SS., no se pudo realizar dado que en el último momento, cuando se estaba a punto de firmar el convenio, los titulares de estos derechos de reversión no quisieron cerrar el acuerdo pactado previamente, por lo que esos 2.100 millones no se pudieron ejecutar como gasto, ya que la operación no se llevó adelante.

Si sobre la cuantía total, después de la modificación de 4.200 millones, se restan los 2.100 millones, y con la ejecución de 1.500 millones, el resto que queda por ejecutar, fundamentalmente, corresponde a dos partidas: una, es el pago de la expropiación de la actuación de La Garena, en Alcalá

de Henares, el pago del justiprecio e intereses -no nos ha llegado todavía sentencia, con lo cual no se ha podido ejecutar en este concepto-, por un importe del orden de 200 millones de pesetas; la otra partida importante es la relativa al pago de justiprecios del Cementerio Supramunicipal de Getafe, por un importe de 95 millones.

En cuanto a la partida 8800, "Juntas de Compensación", inicialmente el presupuesto se realizó en función de las Juntas de Compensación, en las cuales la Comunidad de Madrid estaba presente. A lo largo del año 1999 se constituyeron y nos pasaron los presupuestos de gasto para dichas Juntas de Compensación, y de ahí la modificación presupuestaria para aportar más dinero a esta partida, que pasó de 30 a 144 millones, cerca de 145. De estos 145 millones de pesetas, se dispusieron y se dieron pagos a la Junta de Compensación número 2 de Carabanchel por un importe de 58.729.480 pesetas; se hizo otro pago a la Junta de Compensación de la Unidad 3 de Carabanchel por un importe de 26.551.430 pesetas, y otro pago a la Junta de Compensación "África" por un importe de 183.405 pesetas. Actualmente, la Comunidad de Madrid, a través de la Dirección de Suelo, participa en las Juntas de Compensación "África", "Largo Caballero", Unidad de ejecución 2, zona centro, de Carabanchel, así como en la Unidad de ejecución 3, también en Carabanchel; en "Cocherón de la Villa", que es el AP1303; en la Junta de Compensación APR1707, Orcasitas, M-40; Barrio de Bilbao, Arcentales, y en la de Paracuellos del Jarama. El resto de la falta de ejecución de los pagos de estas Juntas de Compensación se debe a no haber recibido las derramas correspondientes en la Comunidad de Madrid por nuestra participación en estas Juntas. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Melis Maynar): Contestando a SS.SS., don Juan Ramón Sanz y don Julián Revenga, efectivamente, no sé qué pasó ahí donde pone: "Mejora de accesibilidad de Sol". Yo creo que faltaba un párrafo. Como sabe S.S., yo creo que en pocas semanas o pocos meses -está muy avanzado ya- nos entregará el Ministerio la solución del segundo "túnel de la risa" entre Atocha y Chamartín; está ya muy colapsado. La ampliación de Metro ha producido muchísima demanda de la línea C-2 de Cercanías. Este segundo "túnel de la risa" va a ser una solución muy buena y toca con la red de Metro en Sol y en

Alonso Martínez. En Sol habrá, si se hace como parece que va a salir, un intercambiador magnífico con las líneas 2, la 3 y la 5, y en Alonso Martínez con la línea 4, la 5 y la 10. Por eso se ha retrasado la construcción de los ascensores hasta que esto esté definido, porque va a ser una solución magnífica y no hubiera tenido sentido construirlo y volverlo a deshacer en pocos meses.

Con respecto a la partida 6910, por la que me ha preguntado S.S., efectivamente, de esa partida, que es "Metro Sur", se pasaron 1.000 millones a Mintra para seguir haciendo lo mismo; todos los proyectos se terminaron en su plazo, y, como sabe, las obras están ahora mismo todas en marcha.

Con respecto a lo que comentaba el señor Revenga de la demanda, sí le puedo dar unos datos que reflejan la satisfacción que nos da cómo está creciendo la demanda. Con la puesta en marcha de la ampliación, ha habido 122 millones de pasajeros nuevos. El Director Técnico del Consorcio de Transportes, don Jesús Rodríguez Molina, me decía el otro día acerca de los estudios que se están terminando que la estimación que tienen de las medidas que hacen es que hay un ahorro en el tiempo del viaje medio de 7 minutos por pasajero, con lo cual la Comunidad está ahorrando ahora mismo entre 22 y 23 millones de horas al año. Como saben, el Consorcio valora, en los estudios de transporte, cada hora a 1.000 pesetas; la RTP de París, por ejemplo, la valora a 2.500; o sea que, a lo mejor, incluso es una valoración baja. Esto quiere decir que ahora mismo el ahorro social para la Comunidad, debido a la ampliación de Metro, seguramente esté en unos 25.000 millones de pesetas/año, contando sólo los nuevos usuarios, porque también hay que ver que hay otros usuarios que no son nuevos, pero que hacen ahora más longitud de red; antes iban en otros medios de transporte a la estación de Metro y ahora usan el Metro; eso supone, probablemente, otros 3 millones de horas. Asimismo, este beneficio tan enorme para la Comunidad, naturalmente, tampoco tiene en cuenta otro tipo de beneficios sociales como las ventajas medioambientales y el reducir el tráfico privado de superficie. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (De Águeda Martín): En principio, en relación a la cuestión que han planteado los señores Sanz y Revenga, respecto a la ejecución del 64 por ciento del Capítulo de inversiones del Programa, debo decir que, efectivamente, es el 64 por ciento. Sin

embargo, si se compara con la cifra autorizada, es decir, con la cifra que realmente se puso en juego, la obligación reconocida es del 83 por ciento, que, verdaderamente es un porcentaje que me atrevería a calificar de aceptable, incluso de satisfactorio. En el porqué de la no autorización de determinado gasto entraré más adelante, ya que se circunscribe prácticamente a un sólo código, a un sólo contrato.

Respecto a las preguntas del señor Revenga sobre la ejecución al 55 por ciento del código 23100, "Gastos de transporte", yo creo que el señor Consejero ha contestado anteriormente. Añadir únicamente que el porqué físico, el porqué técnico de esta ejecución es simplemente porque se pasó a tener vehículos propios; anteriormente, se utilizaban los vehículos personales de los funcionarios y contratados laborales; eso no quiere decir, por tanto, que se vigilen menos las obras, simplemente que el vehículo de transporte es diferente.

Respecto al concepto 60700, el señor Revenga me ha preguntado sobre el estado de varias obras. Bien, creo que conviene comenzar por la variante de Daganzo porque, como he dicho hace un momento, es la causa principal de esa cifra tan negativa del 64 por ciento de ejecución del Capítulo Sexto. La variante de Daganzo, como usted sabe, estaba prevista por el Ministerio hace tiempo como base de utilización para la construcción del futuro tramo nororiental de la M-50; por tanto, se podía incluir -y, de hecho, así lo había incluido la Comisión Europea- como merecedora de fondos de cohesión. Al cambiar el Ministerio su criterio y no hacer la M-50, los fondos de cohesión desaparecieron; eso produjo la no posibilidad de autorizar un gasto considerable y que se cifra en más de la mitad del resto del Capítulo, de todo el Programa. Como usted sabe, además, al ser fondos de cohesión, la Consejería de Hacienda vincula esos gastos y no permite trasladarlos a cualquier otro código, con lo cual quedan bloqueados. Entonces, por una decisión que, digamos, es una concatenación de decisiones absolutamente ajenas a esta Consejería, la variante de Daganzo quedó en fase A. Sin embargo, de lo que se quedó en fase A en ese contrato, se ejecuto en fase de obligación reconocida el 91 por ciento, lo cual no es, desde luego, una cantidad despreciable ni muchísimo menos.

Respecto a la Avenida de la Cañada, sobre la que me pregunta usted también, en este momento está terminándose la obra. Están terminados ya dos de los puentes empujados bajo ferrocarril, y un tercero



se está comenzando, si no es esta semana, la semana que viene. El retraso de ejecución en el año 99 se debió a la publicación, a la entrada en vigor de una Orden de accesos por parte del Ministerio de Fomento, que nos obligaba a acceder a la variante de la N-II con un tercer carril de la variante del orden de kilómetro y medio o cosa así, por lo que, hubo que redactar un proyecto modificado, cambiar el proyecto, y eso fue la causa del retraso de la obra.

Me pregunta por la variante de San Martín de la Vega. Está prácticamente terminada, al igual que la variante de Daganzo, y ambas podrán ponerse en servicio dentro de unas semanas.

También me ha preguntado por la variante de Navalcarnero. El retraso que se produjo en la ejecución durante el año 1999 se debió a una reclamación de los particulares respecto a que no se había tenido en consideración el impacto acústico en sus viviendas de la futura variante. Hay que decir que en esas fechas -si no recuerdo mal, en mayo de 1999- entró en vigor el nuevo Decreto de la Consejería de Medio Ambiente referente al impacto acústico. Hubo unas dificultades de interpretación de aquel Decreto que acababa de salir, y ésa fue la causa de este retraso en la ejecución.

La ejecución de la variante de Navalcarnero está al 70 por ciento; se está echando aglomerado en estos momentos. La variante de Titulcia está prácticamente adjudicada.

Me pregunta usted qué pasó con los códigos destinados a acceso al Parque Temático y a San Martín de la Vega. Hubo un cambio de criterio, y pasó a ser financiada no directamente por el presupuesto de la Dirección de Carreteras, sino por la empresa pública Tres Cantos, sin endeudamiento de la empresa pública, sino, simplemente, con agilización de los procesos de contratación. En estos momentos, esta carretera está en plena ejecución, y tiene prevista su inauguración a mediados o finales del año que viene, y está perfectamente en plazo.

Por último, también me pregunta por la carretera de San Fernando al polígono. Como el señor Revenga sabe, esta carretera está en servicio desde hace bastante tiempo, y terminada.

Voy a referirme a la partida 61700 de "Conservación". El señor Consejero ya ha hecho mención hace un momento al estudio de la Asociación Española de Carreteras. Sólo quiero añadir algunos datos técnicos al respecto. Efectivamente, se trata de un error; se refería a las

carreteras estatales. Quiero añadir que este estudio se hace por inspección visual; esto quiere decir exactamente lo que dice, y el señor Revenga sabe perfectamente que en estos momentos las técnicas van bastante más allá de una inspección visual, y, concretamente, la Dirección General de Carreteras hace una auscultación todos los años, de toda la red; una auscultación, desde luego, no visual, un poco más avanzada. Como último dato, puedo decir que la Asociación Española de Carreteras en las próximas semanas va a rectificar públicamente el error que ha cometido.

Por último, respecto a la partida 64070, "Proyectos", el señor Revenga me pregunta por qué el grado de ejecución de esta partida es del 60 por ciento. Yo lo que le puedo decir es que, en cuanto a los indicadores de ejecución, se tenía previsto hacer 16 proyectos en nuevas carreteras, duplicaciones y variantes, y se han hecho 16. En acondicionamientos y mejoras, había previstos dos proyectos, y se han hecho tres. La conclusión que se extrae es que se ha hecho lo que había que hacer, y ha costado menos dinero. No sé si eso es objeto de censura, pero estos son los datos. Muchas gracias por su atención.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vicepresidente, señores altos cargos de la Consejería. A continuación, abrimos el primer turno de los Grupos Parlamentarios. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Sanz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señores comparecientes, por sus respuestas. Nada más; muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, señor Piñedo.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero hacer alguna precisión y algunas breves consideraciones sobre lo que hemos venido escuchando en la sesión de hoy.

En primer lugar, el grado de ejecución, que ha sido cuestionado por el señor Consejero. Según los datos que nos suministra la Consejería de Presidencia y Hacienda, número de registro 5086, del documento denominado "Estado de Ejecución del

Presupuesto de la Comunidad de Madrid y de sus Organismos Autónomos, correspondiente a diciembre de 1999", el grado de ejecución de esta Sección es del 83 por ciento, tal y como nosotros habíamos dicho. Si hay un error, será de la Consejería de Presidencia, que ruego sea detectado y corregido por la propia Consejería.

De todas maneras, con los datos de crédito actual y obligación reconocida, y haciendo la correspondiente división, sale exactamente un 83,1 por ciento. Por tanto, no deben estar tan mal los datos de la Consejería de Hacienda. Quiero decir con este dato en la mano que tenemos una Consejería que tiene una ejecución baja: ocho puntos por debajo de la media del presupuesto de la Comunidad de Madrid, lo cual es realmente importante, teniendo en cuenta que es una Consejería inversora y que, por tanto, de lo que estamos hablando es de una baja ejecución de las inversiones, circunstancia que nos recuerda año tras año el Tribunal de Cuentas, que nos dice que, aproximadamente, un cuarto de las inversiones no se ejecuta, y que eso significa que hay un retraso temporal del proceso de inversión de esta Comunidad.

Quiero decir que esta Consejería tiene un saldo de, aproximadamente, 33.000 millones de pesetas, es decir, casi la mitad de todo el saldo del conjunto del presupuesto, que es muchísimo dinero, son 76.000 millones de pesetas; 33.000 es casi la mitad, y es muchísimo, repito. También quiero destacar que entre suelo y vivienda hay un saldo de 18.000 millones de pesetas sin ejecutar; en construcción de carreteras 5.000 millones sin ejecutar; repito: mucho dinero. No valen, desde mi punto de vista, algunas explicaciones que he escuchado aquí, de que está en fase A, en fase D. Tampoco se compadece con los datos de la Consejería; he oído a algunos intervinientes decir: teníamos el 95 por ciento en fase A o en fase D, porque los datos oficiales de la Consejería nos indican que la fase A y la OK es la misma en todas las partidas de la Consejería y, por lo tanto, no sé de dónde vienen esas cifras.

Quiero decir también que algunas de las explicaciones que hemos recibido a lo largo de esta mañana es difícil que nos satisfagan. En muchos casos -no en uno, sino en muchos- hay un razonamiento que dice, más o menos, lo siguiente: con aproximadamente un cuarto menos del dinero presupuestado hemos alcanzado los objetivos programados. Eso es lo que se nos ha venido a decir

en muchos casos: con un cuarto menos del dinero presupuestado se han alcanzado todos los objetivos programados. Pues bien, la conclusión, si esto fuera cierto, debería ser que, para el ejercicio próximo, o se aumentan los objetivos o, si se mantienen los objetivos, hay que rebajar el presupuesto cuantitativamente, evidentemente, porque se ha conseguido un ahorro, por el cual hay que felicitar a los señores Directores Generales por haber conseguido sus objetivos, los que ustedes mismos programaron, con un presupuesto que ustedes mismos hicieron, con un cuarto menos. Yo creo que esto no es serio, sinceramente; creo que estamos ante un proceso de poca transparencia -por decirlo suavemente- que debería ser modificado y corregido en el futuro.

De la misma forma, a mí me parece que no es de recibo, por citar un caso, que haya 1.000 millones que no han entrado ni siquiera en fase A el 15 de noviembre y que el 15 de diciembre hayan pasado por las fases A, D y OK, absolutamente todo seguido; sobre todo en una Consejería como ésta. No estoy hablando de que en otra Consejería, donde lo que estemos haciendo es compra de libros o alguna cosa parecida, se pueda hacer una tramitación por acumulación de todas las fases del gasto; estamos hablando de una Consejería inversora, en la que actuaciones de carreteras, suelo, etcétera, requieren un proceso relativamente largo y, por tanto, que hacen de todo punto imposible que esto sea así.

Por tanto, la inquietud intelectual que mi compañero Fernández Gordillo manifestaba se la puedo responder yo mismo: resulta que hay maquillaje presupuestario; la respuesta a esa pregunta de mi compañero señor Fernández Gordillo ha hecho se llama maquillaje presupuestario. Yo quería hacer estas breves consideraciones. El resto de mis compañeros, probablemente, tendrán que hacer alguna sobre sus programas. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Señor Nolla, puede hacer uso de la palabra.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente; con brevedad. En primer lugar, quiero agradecer las explicaciones que se nos han facilitado. En concreto -y para empezar-, respecto al Capítulo Primero, parece ser que es lo que ya me temía: que la Consejería de Hacienda -en definitiva, el Gobierno regional- sigue en su tónica de no cubrir las vacantes

existentes, a pesar de que se dotan presupuestariamente, y utilizan este presupuesto para otros fines.

Respecto al Programa 603, "Planificación y gestión urbanística", la verdad es que no he entendido muy bien lo que me ha dicho el Director General, quizá no sea problema de la explicación, sino del que lo escuchaba, pero me ha parecido entender al señor Director General, referente al subconcepto 6406, para renovación de instrumentos de ordenación territorial, que se había ejecutado el 90 por ciento del total del Capítulo Sexto. Eso es lo que me ha parecido entender al Director General. Yo no entiendo esta explicación, porque, evidentemente, no puede ser el 90 por ciento del total del Capítulo Sexto porque éste se ha ejecutado en un 83 por ciento, y, concretamente, en esta partida por la que yo le preguntaba el grado de ejecución es del 75 por ciento. Luego, difícilmente en la ejecución de esa sola partida se puede llegar al 90 por ciento del total del Capítulo Sexto. En fin, no sé si habrá sido un lapsus del Director General, pero eso es lo que me ha parecido entender.

Nos informa el Director General de que el total del Programa se ha ejecutado en un 93 por ciento. Lo que pasa es que eso es teniendo en cuenta que en el Capítulo Primero, insisto, porque se pagan las nóminas todos los meses, como no puede ser de otra manera, se alcanza prácticamente el cien por cien de ejecución, y porque en el Capítulo Segundo, "Gasto corriente", se alcanza el 92 por ciento. Claro, insisto, el Capítulo Sexto solamente se ejecuta en un 83 por ciento y el Capítulo Séptimo en un 66 por ciento. Es decir, se gasta casi todo el dinero disponible para los elementos, digamos, de funcionamiento ordinario de la propia Dirección General, pero, a la hora de invertir, a la hora de gastar el dinero que los ciudadanos entregan al gestor de esa unidad, de esa Dirección General para cumplir los objetivos de esa propia Dirección, que, evidentemente, no son su simple existencia o su mera subsistencia, para cumplir esos objetivos, evidentemente, ahí sí que cae estrepitosamente el grado de ejecución.

Respecto del Programa 601, "Arquitectura", quiero agradecer también las explicaciones dadas por la señora Directora General, y simplemente voy a pedir alguna precisión. En cuanto al subconcepto 2276, la Directora General nos ha dicho que ahí se había producido un ahorro. Evidentemente, estoy de acuerdo en que las cantidades en cifras absolutas son muy pequeñas, pero nos decía la Directora General

que el ahorro se había producido porque trabajos que estaba previsto realizar externamente se habían realizado por la propia Dirección General, cosa que, si es así, la felicito y me felicito, porque ésa es la posición de principio de mi Grupo Parlamentario, pero quería saber si concretamente se refiere al Reglamento de la Ley de Calidad, que, según las declaraciones que ella nos hizo hace casi exactamente un año, el 29 de octubre, en esta misma sala, era para lo que estaba destinada esa partida.

El subconcepto 6072, que a final de año estuvo ejecutado en un 75 por ciento, me llama la atención porque, insisto, hace un año, en octubre del año 99, nos informó de que el gasto comprometido a aquellas fechas, es decir, dos meses antes de que finalizara el año, alcanzaba ya un 84,53 por ciento. Por eso me sorprende que, finalmente, a 31 de diciembre, solamente se hubiera ejecutado en un 75 por ciento.

Ya para terminar, y en relación con el Programa 604, sinceramente, aquí sí que no puedo felicitar al responsable de esa Dirección General, porque, claro, más allá de que nos explique los problemas que ha habido en la gestión de esa Dirección General, la verdad es que lo que sí se demuestra es el poco interés de esta Consejería, el poco interés de ese Gobierno en las políticas activas de suelo en esta Comunidad. Eso me parece algo evidente de toda evidencia. Precisamente, si antes decíamos que la ejecución del conjunto de la Consejería está por debajo de la media de las demás Consejerías, del conjunto del Gobierno regional, qué decir de esta Dirección General que no llega en su ejecución ni siquiera al 50 por ciento del grado de ejecución total de la propia Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Si el conjunto de la Consejería ha ejecutado un 83 por ciento de su presupuesto, esta Dirección General ha ejecutado únicamente un 41 por ciento del presupuesto del que disponía, y ello teniendo en cuenta que en ese 41 por ciento de ejecución está incluido ya, por supuesto, el Capítulo Primero, que alcanza un cien por cien, insisto, como no podía ser de otra manera, y el Capítulo Segundo, que alcanza un 93 por ciento. Ello se debe precisamente a que en el Capítulo Sexto, "Inversiones", insisto, aquel dinero que se pone en manos del responsable de esa Dirección General para que cumpla los objetivos para los que se creó esa Dirección General, únicamente se ejecuta en un 36 por ciento.

Señor Director General, usted podrá dar

todas las explicaciones que considere convenientes, y, lógicamente, se las agradecemos, pero, desde luego, creo que en ningún caso ningún responsable de una Dirección General pude darse por satisfecho con un grado de ejecución tan bajo como el del 36 por ciento; insisto, en una Dirección General que, por lo menos para el Grupo Parlamentario que yo represento, debería tener una importancia que no parece que le atribuya el actual Gobierno regional. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE:** Gracias. Tiene la palabra el señor Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor Presidente, Señorías. Señor Cortés, amablemente, hoy por la mañana, me gusta la actitud tranquila con la que hemos comenzado, y me gustaría seguir en esa línea, pero siempre teniendo en cuenta que lo que pretendemos, además de este control que venimos obligados a realizar la oposición, es que no nos hagamos regates en corto para ver si nos engañamos.

Mire, señor Cortés, cuando usted ha señalado la importancia que tiene para usted el ahorro, por llamarlo así, de los gastos corrientes, Capítulo Segundo, está bien; pero es que hay gastos corrientes en los que no se puede ahorrar, sino que hay que realizar con ellos funciones muy importantes. De ahí, cuando he preguntado sobre el combustible, en los tres casos prácticamente, no sé si había hablado de las dietas, creo que no lo había nombrado, pero si lo he hecho, en este caso no tiene mayor importancia. Yo le he preguntado sobre la locomoción, no sobre el combustible, y no me ha dicho nada. ¿Por qué tiene importancia este asunto, señor Cortés? Usted desconoce que tiene muchos asuntos; es una Consejería muy gruesa. Si antes de salir un momento de esta Comisión usted hubiese escuchado al su Director General de Transportes, hubiese tenido que comerse la crítica al malvado SOE que gobernó esta Comunidad respecto a sus labores policiales, porque en lo que más énfasis ha puesto don José Luis Álvarez respecto a lo que es materia de su competencia es al apoyo fundamental que se está realizando con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, tanto guardias civiles como policías locales, etcétera, lo que está incrementando no sólo las labores de inspección de expedientes, sanciones, etcétera, sino los ingresos de su Dirección General,

que, aunque le parezca pequeñita, le aseguro que es una de las más importantes que tiene bajo su organigrama.

Respecto a Arganda -sigo amablemente-, es normal que usted diga: yo me había felicitado y he felicitado a todos. Es normal que usted diga: estamos en un 35 por ciento más de donde estábamos. Pero el monstruo que hizo el estudio del Plan Económico Financiero se ha equivocado totalmente, y ahora lo que tenemos, tenemos, y vamos a tirar con ello para adelante; y cuanto mejor vaya, vamos a alegrarnos todos, pero es un fiasco, porque usted no le ha contado a la Comisión que la previsión del año pasado eran 20.000 viajeros. Hemos superado los 15, pues alegrémonos; hablo del año 99, para este año me parece que correspondían unos 21.000. Todo eso con sus explicaciones financieras, pero hoy no toca. Por dar todos los datos. Usted vende, lógicamente, como Gobierno el 35 por ciento de incremento; yo, como oposición, le tengo que poner en su sitio, y señalarle que no felicite usted a quien le ha hecho este estudio; no lo repita más, que nos va a hundir en la miseria.

Respecto a las previsiones de superación de los viajeros del Metro, ¿habría alguna forma de que ustedes me hablen de los viajeros de transporte colectivo en la Comunidad de Madrid, usted, como Consejero, por lo menos? Yo entiendo que el Director del Metro, el señor Valverde Bocanegra, lo haga cuando le toque hablar, o que lo haga, como lo ha hecho, el Presidente del Metro, el señor Melis, lo veo normal, pero usted está por encima; tiene que hablarme de todos los modos de transporte, me tiene que hablar de la complementariedad, porque está continuamente huyendo de este esquema, y no nos plantea aquí nada más que: el Metro tanto, y el Metro tanto. Ahora me toca a mí decir que mientras van bajando los viajeros de autobús, en millones. Eso está mal; piénseselo. No quiero ni que me lo conteste; se lo piensa; van bajando los viajeros de autobús; es otro transporte colectivo. Algo está pasando, señor Cortés. La complementariedad de los modos es el aprovechamiento máximo de los recursos, y no: tengo un Metro, tralará, tralará; y: qué bonito es, y va a volar.

Señor Álvarez Francisco, muchas gracias por sus explicaciones. Como siempre, cuenta con mi apoyo, como sabe, en su función, pero continúo vigilando eso que usted dice que me preocupa -y realmente me preocupa-: la inspección. Me preocupa la inspección porque supone una generación, dentro de la libre competitividad que existe, una importante mejora para la economía de nuestra región; que se

atienda supone una mayor seguridad y supone, por otro lado, que no se deterioren, por las cargas por eje, etcétera, nuestras carreteras, que influyen sobre otra Dirección General. Le animo a que continúe en la línea de estar continuamente pendientes y trabajando sobre esa materia, porque irá en beneficio de todos, incluso del dinero que no se ha invertido en carreteras, y con esto paso a dirigirme al señor De Águeda.

Señor Director General de Carreteras, que en construcción de carreteras -y estamos con ejecución de presupuesto, no me hable de otras obligaciones- usted haya invertido el 57 por ciento, me parece que es un tanto por ciento bajísimo; piense lo que quiera, pero no me cuente qué es lo que va a pasar el año siguiente; estamos con la ejecución del Presupuesto de 1999. Esto es una deficiente gestión por su parte. En cuanto a la conservación, rectifique o no la Asociación Española de Carreteras, es bajísimo un 76 por ciento en la ejecución, en una situación como en la que nos encontramos, con un incremento de la motorización que está habiendo de las mercancías, de los pesos, en definitiva, como usted sabe porque lo está viendo. Todo lo que me ha contado -y le agradezco su información-, si se fija, ha sido: no; no se puede; no sé; no se ha podido; los fondos; pero estamos en ello. Ahí están las consecuencias. Además está lo que le ha dicho el Portavoz de mi Grupo en esta Comisión. Señor De Águeda, si usted no se gasta el dinero, es que no ha programado bien; ha programado mal. Que me diga un número de proyectos para salir del paso, no me dice nada. ¿Eran los proyectos que estaban decididos a hacer, o eran otros? Porque puede hacer 16 ó 20 proyectos, pero lo que a mí me importa es que, si usted ha programado, se entiende que esos estudios los había evaluado sobre un posible coste, entiendo yo. Que me dé una cifra, no me sirve para nada como aclaración conceptual, porque puede ser para proyectos más pequeños o para otras cosas.

Como antes no he tenido la oportunidad de hacerlo, si lo tiene a bien -no sé si en esta ronda se puede, señor Presidente-, me gustaría que me explicase -porque está dentro del ámbito, aunque no está en el Presupuesto, pero pertenece a ese año- algo sobre el primer tramo de la M-45, ya que usted, como Director General, se encarga de la vigilancia, el control y el seguimiento; concretamente, si el proyecto que se está realizando corresponde a ese primer proyecto, o si ha habido modificaciones y, en tal caso, que me cuente para qué.

Señor Melis, muchas gracias por sus

explicaciones. Me gustaría que, en la medida en que puedan y cuanto antes -y el Consejero antes asentía-, me expliquen la paralización de Sol y su unificación con otros proyectos como el del túnel de la risa para que pueda conocerlo. Les pido, por tanto, señor Melis, o señor Consejero, que me diesen una explicación o algún documento más para tener conocimiento de ello.

Me dice que lo demás está en marcha, señor Melis, y pasa usted también a hacer un cántico de los viajeros del Metro. Tengo que decirle algo acerca de esto. Es lógico que usted lo haga, porque, aunque sea usted el Director General de Infraestructuras, es también el Presidente del Metro, y, como tal, se me ha ido enseguida, cuando le he comentado las partidas de inversión y de estudios, a hablarme del chorro de viajeros que hemos ganado con esas ampliaciones.

Mire, señor Melis, sólo se lo señalo porque ha sido usted el del tiempo, el cálculo en horas, etcétera. Eso significaría, tan bonito como me lo ha colocado y sólo mirando el modo de transportes por Metro, sólo mirando ese modo, significaría que la ciudad de Madrid y sus vías de penetración estarían mejorando ostensiblemente. ¿Sinceramente usted cree que eso es así? ¿Sinceramente lo cree? Seguramente ninguno de los que estamos en esta Comisión pensamos que eso esté sucediendo. Algo pasa en la planificación global, y a usted eso le gusta; alguna vez tienen que introducir un plan global donde los estudios que hacen, no como el de Arganda, y, vuelvo a insistir, con el monstruo que lo haya hecho -monstruo en sentido político, no se lo tomen a mal-. Tienen que hacer estudios que contengan no sólo las demandas, las rentabilidades y la flexibilidad sino el menor coste posible para todos los ciudadanos y para que se beneficien como contribuyentes.

Únicamente acabaría, señor Presidente, con las preguntas a los responsables de las empresas, pero no toca en este acto, aunque esté el señor Valverde Bocanegra, pero no toca en este acto, si no yo me lanzo al Metro también. (Risas.) Muchas gracias.

El Sr. **FERNÁNDEZ GORDILLO**: Muy brevemente, dos cuestiones referidas al Programa 602, "Vivienda". Una, la Directora General me contestaba amablemente sobre el subconcepto 7336, y simplemente lo que quiero saber es, de las previsiones iniciales de 2.060 millones por el conjunto

del concepto de transferencias de capital al Ivima como promotor público dentro del Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid, cuántas han sido las obligaciones reconocidas al final del ejercicio; lo digo porque ella me ha contestado respecto al 7336 y no respecto al 7377, y me ha contestado también al 7443, que es el IRIS, sobre el cual no había preguntado. Simplemente para aclarar esa cuestión, que eran, insisto, 2.060 millones de previsión de crédito inicial, hubo alguna modificación a la baja, que lógicamente tuvo que ver con las transferencias a las que ella hacía mención de los 511 millones del IRIS, y simplemente me gustaría saber cuánto se le ha transferido, cuál ha sido el capital que se le ha transferido al Ivima como promotor público de vivienda dentro del Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid.

En segundo lugar, uno, cuando llegó a esta Asamblea pensaba que las matemáticas eran una ciencia exacta y que las cifras no tenían un carácter tan taumatúrgico como se le está dando en estas comparecencias presupuestarias. Como yo no tengo ninguna intención de lucubrar, señor Cortés, sugiero una cuestión, porque, claro, aquí hay una cuestión referida a las ayudas de vivienda, que es lo que más me preocupa dentro del Programa 602. Sugiero que, puesto que se está diciendo, con sus cifras, no con las nuestras sino con sus cifras, que, respecto a unas previsiones iniciales de presupuesto de 10.500 millones en ayudas a la vivienda protegida, esta Comunidad ha dejado de ejecutar más de 2.000 millones sobre esas previsiones iniciales; pero eso se ha hecho consiguiendo casi el 102 por ciento o más del conjunto de los objetivos, para no marearnos aquí con cifras, sugiero que para terminar con mis lucubraciones y con mis dudas, por favor, se me facilite cuáles son las diferentes líneas de actuación dentro de los dos planes de vivienda, el plan financiado con el Estado y el plan propio de la Comunidad de Madrid, cuáles han sido las actuaciones por las diferentes líneas que hay previstas en los dos planes y cuál ha sido su coste. Porque, entendiendo que es posible, evidentemente, un alto grado de eficiencia presupuestaria sobre la base de conseguir alcanzar los objetivos sin gastar todos los recursos puestos a disposición de esos objetivos en el caso de algunas inversiones, como la propia Directora General ha señalado en el caso, por ejemplo, del subconcepto 6409, parece difícil que eso se pueda trasladar al campo de las ayudas a vivienda, donde está tasado, parece ser, con plan en la mano,

cuántas son las ayudas que pretendemos dar y cuál es el coste.

Difícilmente puedo entender que se haya conseguido más allá de los objetivos previstos, es decir, superar el cien por cien, o el 102 por cien como he leído en algún medio de comunicación, de las ayudas a vivienda y, sin embargo, con los datos que nos facilita la Consejería de Presidencia y Hacienda, haber dejado de ejecutar más de 2.000 millones de los previstos inicialmente en el presupuesto. Para poner fin a esa posible lucubración por mi parte, puesto que no tengo ánimo de lucubrar, rogaría que se me facilitara esa información. Como sé que es una información exhaustiva, en vez de facilitárseme aquí verbalmente sugiero que se me dé por escrito, si es posible, y así terminaré con mis dudas. Muchas gracias, señor Cortés; muchas gracias, señora Castro-Rial.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero y altos cargos, por sus explicaciones. Señorías, lo primero que quiero hacer es agradecer al señor Revenga la felicitación que ha hecho al autor del estudio del metro de Arganda; por lo menos, yo así lo entiendo. En el ámbito en el que yo me muevo, cuando a alguien se le califica como un monstruo es que es alguien muy bueno, que lo ha hecho muy bien; es un monstruo, como me señala el señor Revenga en tono castizo, que es como se suele pronunciar, y, por lo tanto, agradezco la felicitación. Es la primera vez que el señor Revenga reconoce que el estudio del plan de Arganda estaba bien hecho, y yo creo que eso es digno de felicitación.

Los representantes del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas decían que, el problema de la rápida ejecución de esta Consejería, al parecer, se debía exclusivamente a una cuestión de maquillaje presupuestario. La verdad es que, como yo en esos temas cosméticos no me sé mover, no sé cómo se puede hacer, sobre todo, teniendo en cuenta que en esta Comunidad de Madrid existe una Intervención General bastante eficaz, que no deja contabilizar obligaciones reconocidas si no hay detrás una base documental; por tanto, no sé de dónde pueden venir los maquillajes. Tal vez es que quien lo plantea es

porque sabe mucho de estas cuestiones, y sabe cómo se hace, pero yo en este momento lo ignoro. Además, el problema de ese tipo de argumentación parte de algo que, aunque no lo han citado hoy, lo han dicho en algunas comparecencias, que es pensar que después, cuando venga el informe del Tribunal de Cuentas, reiteradamente y por sistema va a modificar los resultados de obligaciones reconocidas, y que va a empeorar los resultados.

Como ya he dicho en más de una ocasión en esta Comisión, los informes del Tribunal de Cuentas no son homogéneos, y unos años disminuye el porcentaje total de obligaciones reconocidas, y otros años los mejora. Por tanto, no comprendo ese empeño en mantener un argumento que está basado en algo tan absolutamente falaz como son los resultados del informe del Tribunal de Cuentas.

Señorías, también se ha dicho aquí que, al parecer, con un cuarto de presupuesto menos se han alcanzado los objetivos. Un cuarto es un 25 por ciento menos gastado, y se han conseguido todos los objetivos, y que, por lo tanto, lo que debería hacerse en esta Consejería es presupuestar un 25 por ciento menos, para alcanzar los mismos objetivos que se plantea año a año, o que deberían incrementarse los objetivos para ejecutar la totalidad del presupuesto. Ahí no se tiene en cuenta una cuestión: que, precisamente para alcanzar todos los objetivos con un 75 por ciento de ejecución presupuestaria, hay que presupuestar el cien por cien, porque, como han reconocido en algunas de sus intervenciones, se producen bajas en las adjudicaciones, y en esta Consejería tienen especial importancia, porque se trata de una Consejería fundamentalmente inversora.

Estamos hablando de una Consejería en la que aproximadamente el 60 por ciento de su presupuesto son gastos de capital, y precisamente esos gastos de capital representan, aproximadamente, un 50 por ciento del total de la Comunidad de Madrid. Y eso es lo que hace que resulte injusto, y que sea absolutamente erróneo, por lo menos que conduzca a un enorme error, el calificar la ejecución de la Consejería de Obras Públicas como la más baja, y, además, destacar que está ocho puntos por debajo de la media de la Comunidad de Madrid. Claro, si es que es normal, pero es que siempre ha sido así; la Consejería de Obras Públicas, y la de Transportes, tanto cuando estaban separadas como cuando han estado unidas, siempre han tenido un grado de ejecución por debajo de la media.

Ustedes mismos lo han dicho en sus

intervenciones, y no se dan cuenta de que, a veces, con tal de criticar se contradicen, y ustedes mismos nos facilitan los argumentos, porque decían: hombre, ejecutar Capítulo Primero es muy fácil porque se ejecuta al cien por cien. Evidentemente, no es lo mismo ejecutar un presupuesto de una Consejería como, por ejemplo, Educación que, en Capítulo Primero, se lleva una parte importante, que ejecutar en la Consejería de Obras Públicas donde la parte importante está en el Capítulo Sexto. Lógicamente, ustedes tienen que saber eso, y, por lo tanto, necesariamente, la ejecución de la Consejería de Obras Públicas estará siempre por debajo de la media, porque tiene porcentualmente menos Capítulo Primero que otras y tiene más Capítulo Sexto y Capítulo Séptimo que la media.

Además, para que estas afirmaciones no queden simplemente como una declaración de voluntad o como una impresión personal de este Diputado, daré algún dato. En este ejercicio 99, en Capítulo Sexto, la Consejería ha ejecutado el 71 por ciento y en Capítulo Séptimo el 76 por ciento, lo cual, en el conjunto de los gastos de capital, representa un 73 por ciento. Yo no voy a entrar a calificar estos datos como ejecución baja o como ejecución alta; simplemente, haré una comparación, y es la ejecución media de la Comunidad de Madrid entre los años 90 y 99. (Risas.) Ustedes se ríen ahora; pero hay que tener algún dato comparativo para poder saber de qué parámetros estamos hablando. Señorías, la ejecución media -ni siquiera voy a ir año por año, porque, si vamos a los años 90, 91 ó 92, las cifras podrían ser escandalosas- entre los años 90 y 99 -y estoy hablando de períodos buenos de ejecución en Capítulo Sexto y Capítulo Séptimo como han sido los inmediatamente anteriores- es del 69 por ciento en el Capítulo Sexto en la media de la historia de la Comunidad de Madrid, y esta Consejería está en un 71 por ciento; es decir, dos puntos por encima de la media. En Capítulo Séptimo, la Consejería tuvo un 76 por ciento y la media es un 76 por ciento; por lo tanto, está dentro de la media. En el conjunto de gastos de capital, la Consejería tuvo un 73 por ciento, y la media del 90 al 99 es un 72 por ciento; por lo tanto, la Consejería de Obras Públicas está un punto por encima de la media de la historia de la Comunidad de Madrid.

La ejecución, ¿es alta o es baja? Pues, está en función del criterio personal que tenga cada uno; en función de lo que es la historia de la Comunidad de Madrid, se debe determinar como una ejecución

satisfactoria; como una ejecución normal, entendiendo normal como que es lo habitual, es la ejecución media, y, por tanto, es la ejecución habitual en la Comunidad de Madrid, y, posiblemente, en cuanto a los porcentajes de ejecución en el Capítulo Sexto y el Capítulo Séptimo, estaríamos en cifras muy similares a los del resto de las Administraciones. ¿Por qué? Porque, evidentemente, al ejecutar inversiones, sobre todo en una Consejería que tiene inversiones muy importantes, de enorme complejidad y de volúmenes económicos muy grandes, es muy difícil ejecutar al cien por cien. Y no sólo eso, porque las bajas, evidentemente, cuanto más grandes sean los proyectos, serán más grandes en términos absolutos y, probablemente, también en términos porcentuales, sino porque esas bajas en muchos casos no se pueden volver a reutilizar. ¿Por qué? Porque la complejidad y la magnitud de los proyectos que acomete una Consejería de este tipo es tan grande, es tan importante, que es imposible utilizar en el tiempo correcto los sobrantes, para ejecutar nuevos proyectos que tienen la misma complejidad que los que ya han conseguido ejecutar. Por lo tanto, para este Grupo Parlamentario, la ejecución de la Consejería de Obras Públicas es plenamente satisfactoria.

Se había establecido una diferencia entre si la ejecución global de la Consejería era el 83 o el 87 por ciento. Efectivamente, yo creo que ahí ha habido un error de interpretación, y, probablemente, tanto el señor Piñedo como el señor Consejero tengan razón, porque, efectivamente, la ejecución de la que nosotros disponemos es el 83 por ciento; supongo que tal vez lo que se ha mencionado por parte del señor Consejero haya sido la ejecución estrictamente de la Consejería, sin sumar los organismos autónomos, que, en el listado de ejecución presupuestaria del que nosotros disponemos, si viene consolidado. Probablemente, la ejecución del 87 por ciento será sin consolidar organismos autónomos y teniendo en cuenta única y exclusivamente la ejecución de la Consejería. Por lo tanto, todos tenemos razón.

Señorías, ha habido dos grandes cuestiones que se han planteado en este debate: por un lado, suelo, y, por otro, transportes. En cuanto a suelo, se ha calificado de desastre el 41 por ciento de ejecución, y este Grupo Parlamentario tiene que reconocer que, efectivamente, la cifra del 41 por ciento de ejecución en una partida llama mucho la atención y que, lógicamente, es baja, pero a nosotros no nos preocupa, en primer lugar, porque eso no significa que

no se haya adquirido suelo, sino, simplemente, que no está pagado en estos momentos, por las circunstancias que sean, porque no están fijados los justiprecios definitivamente o porque, al final, los convenios no se han firmado.

Yo creo que el suelo se adquiere, y además me preocupa no excesivamente porque la Comunidad de Madrid tiene un enorme patrimonio en suelo que sigue incorporando año a año; yo creo que, además, existe una buena ejecución en otros programas. Por ejemplo -y el otro día se pudo ver-, la ejecución en adquisición de suelo en el Ivima supera el 90 por ciento, y, además, están las empresas de la Comunidad de Madrid y los Consorcios donde también se tiene una política de suelo acertada. Por lo tanto, no me preocupa en ese sentido.

El otro gran debate eran los transportes. Aquí, en primer lugar, se ha hablado de carreteras, de construcción y de conservación. Se establecía el 57 por ciento en "Construcción de carreteras" como una ejecución bajísima. Este Grupo Parlamentario tampoco va a decir, efectivamente, que es una ejecución alta. Evidentemente, siempre se producen circunstancias que hacen entender por qué muchas veces no se pueden ejecutar los proyectos.

En donde sí tengo que manifestar una enorme discrepancia es respecto a la materia de "Conservación", porque, en primer lugar, un 76 por ciento de ejecución en una partida de inversión, y en este caso en "Conservación", no se puede calificar de baja. Un 76 por ciento es una cifra satisfactoria ¿Que puede ser más alta? Lógicamente, pero un 76 por ciento en partidas de inversiones es una cifra razonable, y, si tenemos en cuenta que la media de ejecución de la Comunidad de Madrid ha sido a lo largo de su historia del 69 por ciento, me parece que es más que satisfactoria.

Además, no lo entiendo por una razón: porque a lo largo de la Legislatura pasada -y creo que estoy recordando de manera acertada, porque tuve la ocasión de debatir en alguna ocasión con el entonces Portavoz en esta materia, el señor Abad- precisamente casi siempre él terminaba felicitando a la Consejería de Obras Públicas no en "Construcción de carreteras", pero sí en cuanto a las cantidades que destinaban "a priori" y las que gastaba en "Conservación", y, además, reconocía que se iba mejorando, y, claro, en pocos meses de cambio de Portavoz y de cambio de Legislatura, yo no puedo entender como, de repente, por todo lo que el señor Abad felicitaba, ahora se ha venido abajo.



Sinceramente, no lo entiendo.

También se ha hablado de Metro y del transporte, y aquí tengo que reconocerle al señor Revenga una habilidad extraordinaria, porque, en su primera intervención cuestiona que el crecimiento del número de viajeros de Metro se pueda calificar como algo positivo, porque hablaba de 17 kilómetros en el año 98, 17 kilómetros en el año 99, y hablaba de unos incrementos de viajero/día en esos años que él consideraba no satisfactorios, y, después, cuando se le hace en las respuestas el cómputo global de la ampliación de red de Metro del incremento de viajeros dice: Señorías, no me hablen ustedes sólo de la red de Metro; háblenme de los autobuses, porque es que es de lo que hay que hablar, de la visión global. Es decir, primero tira la piedra y después esconde la mano, cuando ve que los resultados le pueden ser absolutamente desfavorables.

En este sentido, yo creo que esa buena parte de la argumentación del señor Revenga en cuanto al número de viajeros por kilómetro de Metro que debía haber conseguido incrementar esta Consejería viene de algo que también en el ejercicio pasado tuvimos la ocasión de discutir en esta misma Comisión, que es una supuesta "ratio" existente por la cual un kilómetro de Metro construido se tiene que convertir inmediatamente y de manera automática -y ahí sí que no hay variaciones posibles, debe ser así- en un número concreto de viajeros de incremento.

Yo he hecho un ligero cálculo con los pocos datos de que dispongo en esta materia, porque, como no soy Portavoz de estas cuestiones, la verdad es que me pierdo; no dispongo de los datos, y muchas veces hablo de memoria. El Director General de Infraestructuras creo que ha dado los datos a fecha de 2000, y ha hablado de 122 millones de viajeros más, pero, y hablo de memoria, que entre el año 95 y el año 99, el incremento de viajeros en la red de Metro ha sido, aproximadamente, unos 90 millones de viajeros. Si lo dividimos por el número de kilómetros -siguiendo la teoría Revenga-, que se han construido, sale un incremento de viajeros de 1,6 millones de viajeros por kilómetro construido. De ser así, de ser cierta esta ecuación, esta teoría, esta "ratio" Revenga, entre los años 90 y 95 (El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Una simple regla de tres.) Bien, la regla de tres Revenga, la simple. Según esta regla de tres, entre los años 90 y 95 tendría que haber habido un incremento de viajeros acorde al número de kilómetros de Metro que se hubiesen construido.

Yo no sé la cifra exacta, sé la media del

conjunto de construcción de Metro en el total del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que sale en la etapa socialista a una media de poco más de un kilómetro por año. Pues bien, entre los años 90 y 95, que son seis años, pongamos que se construyeron siete kilómetros de Metro. (El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Nueve kilómetros.) Bueno, nueve; nueve kilómetros de Metro debían ser aproximadamente como 15 millones de viajeros más. Explíqueme cómo funciona esa simple regla de tres, cuando desde el año 90 al 95 no sólo no se incrementó en 15 millones de viajeros, se disminuyó en 20. A mí que me expliquen cuál es la política de coordinación de transporte que se hizo entonces, y que me expliquen, sobre todo, cuál es la base científica de esa teoría y de esa ecuación o simple regla de tres porque, al final, no se cumple.

En definitiva, Señorías, lo que yo vengo a concluir es que, como decía el propio señor Revenga, menos teoría y más realidades. Hay quienes hablan mucho de transporte público, pero hicieron poco Metro, y muchas carreteras, y hemos reconocido muchas veces que eso lo hicieron muy bien, y quienes hablamos menos de transporte público, hacemos más Metro, hacemos más por el transporte público, y después, efectivamente, hacemos un poquito peor las cosas que los socialistas en materia de carreteras. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. A continuación, tiene la palabra el señor Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes; parece en un principio, van a intervenir los altos cargos de su Consejería, y, finalizará las intervenciones el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Cortés Muñoz): Sólo intervendrán dos Directores Generales.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA** (Castro-Rial Garrone): Respondo a dos cuestiones planteadas en relación al Programa 601, una relativa a la partida 2276, sobre qué trabajos se hicieron en esta partida; se refirieron a la actualización de la base de precios. En la partida 6072, "Urbanización", quiero reiterar que una parte importante se destina al Plan Villaverde, cuyo proceso de vinculación impide reutilizar las bajas ofertadas en esos proyectos.

En cuanto a la pregunta concreta sobre la modificación presupuestaria de la partida 7336, "Ivima, promotor público", se concreta que se transfirieron 273 millones con objeto de tramitar 601 viviendas con protección pública para arrendamiento. Nada más; muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (De Águeda Martín): Contestando a la pregunta del señor Revenga sobre el tramo 1 de la M-45, efectivamente, el proyecto que se va a ejecutar actualmente no coincide con el inicial. El señor Revenga conoce perfectamente que, ya avanzada la obra incluso, no ya el proyecto, sino ya avanzada la propia obra, hubo unas circunstancias sobrevenidas provocadas por la cuarta y quinta pista del Aeropuerto de Barajas, que obligan a cambiar el trazado en alzado de los ramales del enlace con la N-II. Eso es lo que se va a cambiar.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vicepresidente.

El Sr. **CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Cortés Muñoz): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias a los Directores Generales, Secretario General Técnico de la Consejería por sus intervenciones. Muchas gracias, señor Sanz por su laconismo espartano, que yo valoro enormemente.

Señor Muñoz Abrines, gracias por la clarividencia de la que ha dado usted muestra y, además, por el conocimiento profundo de todos los temas de esta Consejería, tarea no fácil, pero que no cabe duda de que el señor Muñoz Abrines conoce bien, como es su obligación, sí; pero no es tan fácil cumplir con la obligación, y, puesto que hablamos de cumplimientos, yo diría que el señor Muñoz Abrines cumple esa obligación al cien por cien.

El señor Fernández Gordillo ha hecho más una intervención filosófica que de carácter presupuestario. Nos ha insistido 40 veces en que no tenía ningún ánimo de elucubrar, y no ha parado de hacerlo en su intervención. También nos ha vuelto a hablar de sus dudas. La única garantía que puede usted tener es que, ya que duda, tenga usted la seguridad de que existe, que no es mal resultado, en cualquier caso.

Señor Piñedo, creo que el señor Muñoz

Abrines le ha contestado y le ha aclarado esa duda que parecía estar aquí, y que es cierta. Estamos jugando con unos datos diferentes, pero tenemos razón las dos partes: es el 87 por ciento de ejecución, si hablamos sólo de lo que es Consejería, que es quien hoy comparece aquí, y es el 83 por ciento si metemos y consolidamos con los organismos autónomos. Por lo tanto, yo creo que eso está absolutamente claro.

Señor Nolla, solamente le hago una referencia a un tema que parece que le interesa a usted, y que yo creo que es importante e interesante, que es el tema del suelo. Tengo, no hoy, pero un día, que presentarles a ustedes lo que es el patrimonio actual del suelo de la Comunidad de Madrid. Compramos suelo a través de distintos organismos; no sólo compra suelo la Dirección de Suelo, también el Ivima compra suelo -afortunadamente ha comprado mucho suelo- y, naturalmente, Arpegio es uno de los instrumentos que tenemos para poder comprar y tener un patrimonio de suelo importante en nuestra Comunidad; pero yo creo que es mejor que un día les presente eso a ustedes en detalle para que vean que el patrimonio de suelo de la Comunidad de Madrid, al día de hoy, es muy superior al que tuvo, y yo creo que se ha llevado una política muy acertada en este tema.

Paso a hablar algo de transportes. Digo algo porque realmente ya se ha aclarado casi todo. De su intervención, señor Revenga, la primera sensación que tengo -hablo de sensaciones, Dios me libre de asegurar que sea así- es como si le tuviera manía al Metro y, desde luego, les tuviera manía a los viajeros o usuarios del Metro. Parece como si le diera rabia que los madrileños dejaran de utilizar el autobús para utilizar el Metro. Esto es una cuestión de planteamiento, y no ya filosófico, sino planteamiento político e ideológico. Mire usted, desde mi punto de vista, la Administración tenemos la obligación de poner a los ciudadanos madrileños distintas posibilidades, una oferta amplia para que puedan elegir; pero luego, los ciudadanos madrileños que hagan lo que les dé la gana, el que quiera ir en Metro, que vaya en Metro; el que quiera ir en autobús, que vaya en autobús; el que quiera ir en taxi, en taxi, y el que quiera ir andando, andando; pero no pretenda usted obligar a nadie y decir que una política es equivocada porque los señores que van en Metro resulta que han dejado de ir en autobús. Mire usted, ni usted cuando era Consejero ni yo ahora tenemos ningún derecho a obligar ni a un sólo ciudadano a que vaya en el medio de transporte que a nosotros más

nos guste o más nos interese. Tenemos la obligación de hacerles una oferta de calidad para que ellos puedan elegir. Si partimos de ese presupuesto, a mi juicio equivocado por usted, entonces se entienden algunas otras de las consideraciones que hace.

Me habla de intercambiadores, usted que sabe de estos temas -y eso no lo voy a discutir-; usted en estos temas es experto, como me figuro que lo seré yo después de estos años. Habla de los intercambiadores, y tiene toda la razón; no se puede concebir hoy en día un transporte público colectivo si no está basado en el nudo gordiano que son los intercambiadores. Me dice que no hemos hecho política de intercambiadores. Yo siempre digo como anécdota que recuerdo como una pesadilla un verano que me pasé en Madrid con las obras del intercambiador de Avenida de América, denostado hasta la saciedad -no, no digo por usted- por distintos sectores de la sociedad, a unos niveles que rayaban en el absurdo. El intercambiador de Avenida de América, evidentemente, era un acierto, eso está claro, y actualmente pasan por él más de 300.000 usuarios, o viajeros -como queramos llamarles-, al día.

Le hablo del intercambiador de Avenida de América porque es el más importante, pero al que se que puede sumar Puerta de Arganda, se puede sumar el que hay en Vallecas, Pitis y un largo etcétera.

Naturalmente que esa política hay que seguirla y usted la entendía y la hacía, yo la entiendo y la hago y el que venga detrás se supone que la entenderá y la hará y tendrá menos que hacer, porque ya habrá mucho, sin duda alguna, hecho.

Cuando se habla de carreteras y cuando se habla de inversión tenemos también que entender, en efecto -y también lo ha dicho el señor Muñoz-, que no es lo mismo la inversión desde el punto de vista de la Consejería de Obras Públicas que a lo mejor desde otros puntos de vista. Claro está que es más fácil invertir para comprar libros o cualquier otra cosa concreta que hacer una inversión como la que tenemos que hacer nosotros. La verdad al final suele estar a medio camino; las cosas no son como ustedes las ponen; hacen oposición y tienen que decir la parte negativa, e incluso hacer una caricatura de la parte negativa y exagerarla, y probablemente nosotros tengamos la obligación de hacer lo contrario; la verdad suele estar a medio camino. También tenemos los políticos la tendencia de decir a veces que estos actos o estas reuniones nos dejan la sensación de que sirven para poco; yo creo que de aquí tenemos que sacar conclusiones, sobre todo los que estamos

en el Gobierno. Hombre, todo es mejorable y que duda cabe que algunas de las cosas que dicen ustedes hay que considerarlas, darles valor y yo me debo ocupar de ellas; eso está claro y quiero decírselo también para su tranquilidad. Pero usted ha hablado de otras cosas, señor Revenga. Puerta del Sol. La razón y la explicación se la ha dado el señor Melis y la ha dado bien, pero está claro que usted quiere información sobre el tema del segundo y probablemente tercer túnel de la risa; se la daremos, me parece justo y obligado dársela, pero la razón al día de hoy de por qué no se ha emprendido la obra es evidente y se la ha dado ya el señor Melis.

El otro día en la reunión del Consejo del Consorcio de Transportes uno de los Consejeros del Partido Socialista me acusaba de que ahora las cosas tenían menos mérito porque ahora la gente se movía más; decía: es que ahora hay más movilidad que hace años. Sí, claro, hay más movilidad porque se puede, te mueves cuando puedes, ya te puedes querer mover mucho que como no puedas y no tengas en qué no te mueves o te mueves andando, pero es que ahora se pueden mover por muchos sitios que antes no se movían y por distintos medios de transporte que antes no tenían. Claro, eso aumenta la movilidad; añádale usted a eso la bonanza económica que hemos tenido en todos estos años, no sé el futuro, pero que sí hemos tenido en estos últimos años, y tiene usted un resultado aceptablemente claro.

Inversiones, hombre, no son sólo éstas. Nosotros hemos ideado sistemas para hacer más cosas con fórmulas extrapresupuestarias, algunas de las cuales ya están en marcha. Por ejemplo, en carreteras, la M-45, también la 501, que se está haciendo de una forma distinta y por primera vez en España con el sistema que llamamos peaje en la sombra y que, como ustedes son iniciados, no les voy a explicar eso que digo siempre cuando hablo en televisión o radio, de que cuando los madrileños detrás de la palabra peaje vean o escuchen la palabra en la sombra tienen la garantía de que no tienen que pagar por la utilización de esa carretera. No hacía falta que a ustedes les explicara esto, pero, en fin, por si acaso. Bueno, pues con el sistema de peaje en la sombra se están financiando la M-45 y la 501, que todavía no hay que pagar ni una sola peseta porque se empezará a pagar a partir del día en que nos entregan la obra terminada, un mes después de entregar la obra es cuando se empezará a pagar. Cuanto más tarden, como el período marcado de la concesión es

el mismo, menos tiempo van a cobrar las empresas, por lo tanto, también ahí la defensa del patrimonio, la defensa de la Comunidad de Madrid, es clarísima.

En cuanto al Metro de Arganda, que es uno de sus sambenitos y es uno de los temas con el que tiene usted una cierta obsesión, al famoso "monstruo" que ideó el plan financiero y los cálculos de viajeros del Metro probablemente le conocía usted desde hace muchos años, probablemente trabajó con usted igual que trabaja conmigo ahora; o sea, que probablemente ese "monstruo", en todo caso es un "monstruo" conocido y al que sin duda alguna usted a lo mejor usted le tiene hasta cariño personal.

Dicho eso, la monstruosidad del "monstruo" poco a poco se va transformando y se va convirtiendo en una realidad. Yo creo que haber superado los 15.000 viajeros diarios es una muy buena noticia, y creo que se llegará a cifras muy parejas a las que el "monstruo" había establecido en sus cálculos previos. Por lo tanto, yo creo que eso también va bien.

Termino agradeciendo una vez más las intervenciones, y diciéndoles, fundamentalmente a los numerosos Diputados del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, que van aumentando en cada intervención -empezaron tres, luego ya eran cuatro, si hubiera habido doblete, seguro que el número hubiera seguido avanzando-, a todos ustedes, y, naturalmente, al Diputado de Izquierda Unida: tengan la absoluta certeza de que todos nosotros tomamos muy buena nota de las cosas que han dicho, y en todo aquello que podamos utilizar para mejorar, lo

haremos, porque, además, entre otras cosas es nuestra obligación. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vicepresidente. Pasamos al segundo punto del Orden del Día.

#### ———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Existe algún ruego o alguna pregunta?  
(*Denegaciones.*) Muchas gracias.

Quiero dar las gracias al señor Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y a los altos cargos de su Consejería por la información que nos han facilitado sobre liquidación de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid del año 1999. También quiero agradecer a SS.SS. sus intervenciones por el alto grado de cordialidad en que se han desarrollado todas las Comisiones de Presupuestos, deseando que sigamos con esta misma sintonía en todas las futuras Comisiones que tengamos que realizar.

Sin ningún otro tema que tratar, se levanta la sesión.

(*Eran las trece horas y seis minutos.*)







**SECRETARÍA GENERAL**

**DIRECCIÓN DE ANÁLISIS Y DOCUMENTACIÓN**

**SECCIÓN DE BOLETÍN OFICIAL DE LA ASAMBLEA Y PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-MADRID Teléfono 91.779.95.00 - Fax 91.779.95.08

**TARIFAS VIGENTES**

BOAM	Suscripción anual: . . . . .	9.000 Pts./54,09 Euros	Número suelto: . . . . .	140 Pts./0,84 Euros
DSAM	Suscripción anual: . . . . .	13.000 Pts./78,13 Euros	Número suelto: . . . . .	140 Pts./0,84 Euros
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA BOAM - DSAM . . . . .		18.700 Pts./112,39 Euros		

**FORMA DE PAGO**

El abono de las tarifas se realizará mediante:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a la c/c núm. 60006392382 Sucursal 0603, de Caja Madrid, Plaza Celenque, 2.

**SUSCRIPCIONES (CONDICIONES GENERALES)**

1. La suscripción será anual. El período de suscripciones finalizará el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual fuere la fecha de suscripción dentro del trimestre.
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se hayan recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renovase la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La Administración del Boletín podrá modificar en cualquier momento el precio de la suscripción. El incremento o disminución comenzará a aplicarse a los abonados dados de alta a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

**TARJETA DE SUSCRIPCIÓN O RENOVACIÓN:**

Nombre o razón social: . . . . . CIF/NIF: . . . . .  
 Domicilio: . . . . . Núm.: . . . . .  
 Distrito Postal: . . . . . Localidad: . . . . .  
 Teléfono: . . . . . Fax: . . . . .

DESEO SUSCRIBIRME AL      9 BOAM      9 DSAM      9 Conjunta BOAM y DSAM

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de . . . . . y hasta el 31 de diciembre de 20. . a cuyo efecto les remito la cantidad de . . . . . Pts./Euros.

Mediante:    9 Giro postal    9 Talón nominativo    9 Transferencia bancaria a la c/c citada.

En . . . . ., a . . . . . de . . . . . de 20. .