



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

Número 266

17 de noviembre de 2000

V Legislatura

COMISIÓN DE PRESIDENCIA, HACIENDA Y PRESUPUESTOS

PRESIDENCIA

Ilma. Sra. Dña. Pilar García Peña

Sesión celebrada el viernes 17 de noviembre de 2000

ORDEN DEL DÍA

1.- **C-387/00 RGEF. 5550 Y C-388/00 RGEF. 5552 (V).** Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, acompañado de los altos cargos de su Consejería, así como de los Gerentes, Directores Gerentes, Directores, Consejeros Delegados y Presidentes que corresponda, de los organismos autónomos, entes y empresas públicas que dependan de las mismas, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2001, planes, objetivos e inversiones.

2.- **Ruegos y Preguntas.**

SUMARIO

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

Página 8039

— **C-387/00 RGE. 5550 Y C-388/00 RGE. 5552 (V). Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, acompañado de los altos cargos de su Consejería, así como de los Gerentes, Directores Gerentes, Directores, Consejeros Delegados y Presidentes que corresponda, de los organismos autónomos, entes y empresas públicas que dependan de las mismas, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista-Progressistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2001, planes, objetivos e inversiones.**

Página 8039

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

Página 8039-8050

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

de Suelo, el Sr. Director General de Transporte, el Sr. Director General de Carreteras, el Sr. Director General de Infraestructuras del Transporte, el Sr. Director Gerente del Instituto de la Vivienda de Madrid, el Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes y el Sr. Viceconsejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Página 8051-8062

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

Página 8062-8067

-Intervienen el Sr. Viceconsejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, el Sr. Secretario General Técnico, el Sr. Director General de Urbanismo y Planificación, la Sra. Directora General de Arquitectura y Vivienda, el Sr. Director General de Infraestructuras del Transporte, el Sr. Director Gerente del Instituto de la Vivienda de Madrid y el Sr. Gerente del Consorcio Regional de Transportes, dando respuesta a los Sres. Portavoces.

Página 8067-8070

— **Ruegos y Preguntas.**

Página 8070

-Se levanta la sesión a las 13 horas y 33 minutos.

Página 8070

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

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión. Vamos a dar comienzo a la sesión fijada para hoy de la Comisión de Presidencia, Presupuestos y Hacienda.

En primer lugar, en nombre de los miembros de la Comisión, quiero dar las gracias al señor Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, y Vicepresidente de la Comunidad de Madrid, don Luis Eduardo Cortés, así como a los latos cargos de su Consejería que hoy le acompañan, por su presencia en la Comisión.

Pasamos a la tramitación acumulada de las comparecencias solicitadas por el Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que constituyen el primer punto del Orden del Día.

Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, acompañado de los altos cargos de su Consejería, así como de los Gerentes, Directores Gerentes, Directores, Consejeros Delegados y Presidentes que corresponda, de los organismos autónomos, entes y empresas públicas que dependan de las mismas, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, al objeto de informar sobre el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el año 2001, planes, objetivos e inversiones.

————— **C-387/00 RGEF.5550 Y C-388/00 RGEF. 5552 (V)** —————

Sin más dilación, se va a sustanciar un turno para que cada Grupo Parlamentario haga una exposición de aquellos temas o cuestiones que considere interesantes; en primer lugar, tiene la palabra el señor Sanz Arranz, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. Señor Consejero y señores altos cargos de la Consejería, como todos los años, nos enfrentamos a este calvario

que significa, en un corto espacio de tiempo, tener que expresar nuestras dudas y los problemas que surgen en la lectura de los Presupuestos que se nos presentan, pero voy a ser muy breve.

Quisiera señalar, respecto a los presupuestos que corresponderían a partidas fundamentales, como son renovación del patrimonio, viviendas en municipios de menos de 20.000 habitantes, así como ayudas a adquisición de viviendas de protección oficial de régimen especial, incluso a las de precio tasado, que estamos ante disminuciones presupuestarias importantes que van del 12 al 47 por ciento según cada uno de esos supuestos contemplados.

Bajan también casi en un 60 por ciento las ayudas a las viviendas en arrendamiento para jóvenes y mayores, así como las ayudas para las viviendas de protección pública en alquiler, contradiciéndose los presupuestos para fomentar este tipo de régimen de uso de vivienda.

También se reduce el programa destinado a la adquisición de suelo casi en un 75 por ciento, lo cual no parece que se compadezca con la propia situación del valor del suelo y de la vivienda en el mercado.

En cuanto a los temas de arquitectura, aunque el presupuesto aumenta 2.000 millones, si consideramos que ese aumento se debe prácticamente todo él a la rehabilitación del teatro de San Lorenzo de El Escorial -objetivo que compartimos-, ello no es óbice para que el resto del presupuesto como todos los años, uno tras otro, siga siendo escaso.

Hoy figura la comparecencia de Mintra. Ayer dijimos en la Comisión que parecía más coherente que, puesto que se trataban temas relacionados con el Metro de Madrid, hubiera sido simultánea la comparecencia, puesto que, como bien saben todos ustedes, nuestra votación en contra de la creación de esta empresa en su momento se debía fundamentalmente a la reticencia que suponía valorar muy negativamente los impactos económicos y financieros de dependencias y de pérdida de soberanía, vía control, de transporte público por el Consorcio; la irrupción de esta empresa, en definitiva, suponía, a nuestro juicio, una nueva escalada en lo que para nuestra Comunidad, a medio y largo plazo, puede ser un grave problema, que es una forma de endeudamiento a la sombra a la hora de ejecutar infraestructuras estratégicas del transporte colectivo.

En todo caso, considerando respecto al 2000 el presupuesto en general para estos temas de transporte, se reducen más de 3.000 millones de pesetas. De momento nada más. Quedo a la espera de las explicaciones pertinentes por parte del Consejero y altos cargos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): Gracias, señor Sanz. A continuación, le corresponde el turno al Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Gracias, señor Presidente. En este primer turno nos repartiremos el tiempo mis compañeros, el señor Revenga, el señor Fernández Gordillo y yo mismo, para hacer preguntas sobre diferentes subconceptos.

En primer lugar, respecto al Programa 400, hay algunas cosas que me han llamado la atención en cuanto a las variaciones con respecto al presupuesto del ejercicio en curso, y no solamente en este Programa, sino también en otros programas de esta Sección, pero especialmente en éste. Por lo que se refiere al Capítulo Primero, me gustaría alguna explicación al respecto. Por ejemplo, en lo que se refiere a las retribuciones de funcionarios, vemos que se produce un incremento de los sueldos del Grupo A de casi el 23,5 por ciento, suben los del Grupo B casi un 67 por ciento, los del Grupo C suben más de un 79 por ciento, y, por contra, los del Grupo D disminuyen en un 60,6 por ciento, y los del Grupo E disminuyen un 18,4 por ciento.

Por otro lado, el subconcepto 1205, "Trienios", disminuye un 3 por ciento, aunque hay que tener en cuenta que la subida, aunque no sea precisamente espectacular, es del 2 por ciento, indica evidentemente una disminución de la plantilla disponible, por lo menos de las previsiones.

En cuanto a las retribuciones complementarias, también se da un incremento de casi un 10 por ciento en el complemento de destino y de un 13 por ciento en el complemento específico. No sé si eso se debe a modificaciones que se hayan producido ya a lo largo de este año de la relación de puestos de trabajo, o si son previsiones para el próximo ejercicio.

En cuanto a las retribuciones del personal laboral, lo que sorprende es que, si bien las

retribuciones básicas se incrementan un 1,3 por ciento por debajo del crecimiento del 2 por ciento, en las complementarias -el 13,01- disminuyen un 51,4. Me gustaría saber a qué se debe esto que, evidentemente, no es habitual, no es normal; no sé si es que estaba mal presupuestado antes o si ha habido alguna variación, bien en las retribuciones, bien en el número de trabajadores.

También me ha sorprendido que en la partida 1302, "Fondo para el cumplimiento de sentencias de personal laboral fijo", haya un incremento que porcentualmente es más de un 1.500 por ciento; no sé si esto se debe a alguna serie de sentencias desfavorables en algún aspecto, o que puedan reflejar alguna mala gestión en la Consejería en este aspecto, también me gustaría saberlo.

Me sorprende también, que en el concepto 131, "Retribuciones del personal laboral eventual", si bien decíamos que disminuyen las del personal laboral fijo, las del personal eventual se incrementan más de un 84 por ciento; no sé si esto quiere decir que la política de la Consejería es la de disminuir el empleo fijo y aumentar el eventual, o cuál es la explicación que se puede dar a este hecho.

En cuanto al concepto 162, de "Gastos sociales del personal", que experimenta una disminución del 11,7 por ciento, desapareciendo subconceptos como el de la "Ayuda para el cuidado de hijos" y el de "Ayuda para estudios", "Disminuidos" y prestaciones asistenciales, entiendo -y, si no, que me corrijan los altos cargos de la Consejería- que esto se debe, no a que desaparezcan esas ayudas, sino, sencillamente, a que presupuestariamente se encuadran este año en otra sección. Me gustaría que me lo aclararan también.

En lo que se refiere al subconcepto 1801, "Previsión para el crecimiento de plantilla", hay una disminución de un 51,5 por ciento, que, si tenemos en cuenta todo el concepto 180, "Ajustes técnicos y crecimientos de plantilla", la disminución alcanza un 61,3 por ciento. No sé si esto es porque ya en este año se han alcanzado, en gran parte, los objetivos de crecimiento de plantilla o, sencillamente, se renuncia a ellos.

Pasando al Capítulo Segundo, existe un incremento importante, por lo menos porcentualmente, en el subconcepto 2040, "Arrendamiento de material de transporte", que es casi un 56 por ciento de incremento; me gustaría también saber el motivo de ese incremento. En el de

“Vestuario”, también porcentualmente, que, aunque en términos absolutos no es grande pero sí es significativo porcentualmente, el incremento es de más de un 53 por ciento.

En cuanto a la partida 2221, “Servicios postales y telegráficos”, lo que sí me ha sorprendido es que se mantenga el importe en la misma cuantía que la existente en el presupuesto para el año 2000, teniendo en cuenta que, si no me equivoco, en este ejercicio ha habido modificaciones presupuestarias a la baja por importe de alrededor de 16.600.000 pesetas.

En la partida 2230, “Tranporte”, hay una disminución de casi la totalidad de la partida, porque es de un 93,8 por ciento, y también me gustaría saber el motivo.

En la partida 2263, de “Jurídicos y contenciosos”, el incremento es de un 50 por ciento; no sé si indica eso un aumento de la conflictividad, digamos, o un aumento de los procesos contenciosos, en los que es parte la Consejería.

En la partida 2279, “Otros trabajos con el exterior”, el incremento no es tan importante, pero sí de un 11,7 por ciento, y me gustaría saber a qué está destinada esta partida, cuáles son las previsiones de gasto.

En el Capítulo Sexto, en el subconcepto 6033, “Instalaciones y equipamiento contra incendios”, hay un incremento importante, porque pasa de 2 millones a 30 millones de pesetas, y supongo que será por algún programa en concreto que me gustaría conocer.

Asimismo, la partida 6050, “Gastos de mobiliario”, se incrementa casi en un 42 por ciento. La partida 6081 es una partida de nueva creación en este Programa, dotada con 18 millones de pesetas y destinada a “Equipamiento cultural”; también tenía interés en conocer exactamente a qué tipo de equipamiento cultural se va a destinar este dinero.

En la partida 6120, “Conservación de edificios”, también se da un incremento porcentualmente importante, de un 23 por ciento, y también quisiera saber a qué es debido.

Pasando al Programa 401, nos encontramos también con unas variaciones muy importantes en lo que se refiere a “Gastos de personal”, y, en concreto, a “Retribuciones de los funcionarios”. Aquí las diferencias con respecto al ejercicio actual son de un 71,8 por ciento de incremento en los sueldos del

Grupo A; una disminución de un 66 por ciento en los del Grupo B; un incremento de un 34,2 en los de Grupo C, y un mantenimiento, puesto que se incrementa en un 2 por ciento, en los del Grupo E, desapareciendo además, curiosamente, el subconcepto 1203, que es el destinado a retribuir los sueldos de los funcionarios del Grupo D, cosa que me ha llamado la atención.

En “Trienios”, el incremento es de un 20,9 por ciento, y como supongo que no se dará la coincidencia de que todos los funcionarios dependientes de esta Dirección General cumplan trienios en el mismo año, me imagino, no sé si esto es debido a que estaba mal presupuestado el año anterior o qué explicación puede tener este incremento tan importante.

En cuanto a “Retribuciones complementarias”, el 1210, “Complemento de destino”, se incrementa también considerablemente: más de un 23 por ciento, y en la 1211, “Complemento específico”, un 19,9 por ciento, que también se sale de lo normal, y quisiera conocer la explicación.

En cuanto a “Retribuciones de personal laboral fijo”, se incrementan aquí, al contrario de lo que pasaba en el programa anterior, en un 30,5 por ciento. Tampoco me explico el porqué, y, por eso, me gustaría que me lo explicaran.

En el Capítulo Sexto, en la partida 6090, “Inversiones directas en planes municipales”, hay una importante bajada de un 43,4 por ciento, y también quisiera saber el porqué, así como en la 6407, “Estudios y proyectos de inversión”, en la que se produce una disminución en cifras absolutas de 40 millones, lo que supone un 44,4 por ciento de lo que estaba presupuestado para el año 2000. Además, también desaparecen subconceptos que estaban en el presupuesto de este año, como el subconcepto 6000, “Adquisición de terrenos”, por valor de 150 millones de pesetas, y el subconcepto 6020, “Adquisición de edificios y otras construcciones”.

En cuanto al Programa 403, “Planificación y gestión urbanística”, nos volvemos a encontrar con este baile, inusual en otros años, en las retribuciones. Concretamente, en el 1200, “Sueldos del Grupo A”, hay un incremento del 18,6; en el 1201, “Sueldos del Grupo B”, hay una disminución de un 52,9 por ciento; en la 1202, “Sueldos del Grupo C”, hay un incremento del 26,5 por ciento, y en la 1203, “Sueldos del Grupo D”, una minoración de un 59,2 por ciento.

En el Capítulo Segundo de este Programa,

concretamente la partida 2020, "Arrendamiento de edificios y otras construcciones", es una partida nueva, que no existía en el presupuesto del año 2000, y que se dota con 25 millones de pesetas. También quisiera saber el motivo de la creación y dotación de este subconcepto.

En el Capítulo Sexto, la partida 6405, "Planeamiento urbanístico", que, evidentemente, es, por definición, una de las razones de ser de la Dirección General que gestiona este programa presupuestario, se produce una disminución de un 12,8 por ciento. También quisiera saber a qué es debido; no sé si los trabajos de planeamiento nos van resultar más baratos a los madrileños durante este año o, sencillamente, es que la Consejería piensa hacer menos planeamiento en este ejercicio del 2001.

En cuanto al Programa 404, "Suelo", también volvemos a encontrarnos otra vez con este baile entre las retribuciones de los diferentes Grupos de titulación de los funcionarios. En este caso, el concepto "Sueldos del Grupo A" no sufre variación, porque aumenta solamente el 2 por ciento general, y, sin embargo, el concepto 1201, "Sueldos del Grupo B", tiene una disminución de más de un 27 por ciento; el 1202, "Sueldos del Grupo C", casi se duplica, puesto que hay un incremento del 89,4 por ciento, y el de "Sueldos del Grupo D" sufre una disminución del 44,4 por ciento.

Aquí, en este programa, "Trienios", en lugar de incrementarse por encima de lo normal, como, por ejemplo, en el Programa 401, ocurre todo lo contrario: la partida 1205, "Trienios", disminuye un 10,6 por ciento. En principio, no encuentro explicación a todo este baile de cifras.

En el Capítulo Segundo, la partida 2020, "Arrendamientos de edificios y otras construcciones", prácticamente se duplica con respecto a lo previsto en el 2000. Aquí hay un incremento de un 99,2 por ciento, del que también me gustaría conocer sus motivos.

En el Capítulo Sexto, la partida 6000, "Adquisición de terrenos", que, como ya he tenido ocasión de decir aquí en numerosas ocasiones, entiendo que es una de las bases o uno de los cometidos principales de la Dirección General que gestiona este programa, que es la Dirección General de Suelo, en este caso nos encontramos con que hay una disminución de un 8,2 por ciento, cuando entendemos que el objetivo que deberíamos perseguir debería ser precisamente el de incrementarla para que

el Gobierno regional pudiera adquirir suelos. De momento, nada más respecto de estos programas presupuestarios, esperando la respuesta que me den, y le cedo la palabra a mi compañero, el señor Fernández Gordillo.

El Sr. **FERNÁNDEZ GORDILLO**: Gracias, señor Presidente. Buenos días. Me referiré a los Programas 402 y 480. En concreto, por lo que se refiere al Programa 402, "Dirección General de Vivienda y Arquitectura", me gustaría saber cuáles son las razones por las que disminuye un 35 por ciento el presupuesto de inversiones para el próximo ejercicio en comparación con los casi 580 millones que tenían previstos en el presente ejercicio, y, más concretamente, dentro de ese capítulo de inversiones, me gustaría que me explicaran en qué consiste el crédito presupuestario previsto en el subconcepto 6409, puesto que en la Memoria de Actividades que han presentado en el proyecto de presupuestos en esta Cámara se plantea que ese crédito va a estar destinado, entre otras cosas, para realizar estudios necesarios para el desarrollo del Plan de Vivienda y para contar con asistencia técnica para la tramitación de ayudas a adquirentes de vivienda ya construidas en el marco del Plan de Vivienda y Suelo. Pregunto: ¿esto no es algo que ya está contratado en estos momentos? ¿Es un nuevo contrato? ¿Tiene que ver algo con la contratación o la externalización de servicios, que en estos momentos creo que está en manos de Agedi, a la hora de tramitar ayudas a los adquirentes de vivienda? Me gustaría que, por favor, me explicaran este subconcepto.

También, referido a "Ayudas a vivienda", y más concretamente dentro del Capítulo Séptimo, vemos cómo las ayudas dentro del plan cofinanciado con el Estado disminuyen, pasan de 9.196 millones a 7.275, y me gustaría que me explicaran cuál es la razón de esta disminución, y, a su vez, cuál es la razón de incrementar de 3.233 millones a 6.039 millones el plan propio de la Comunidad. En concreto, en cuanto a las ayudas de vivienda se refiere, tanto el plan cofinanciado con la Administración General del Estado como el plan propio de la Comunidad de Madrid, me gustaría que me especificasen qué dotaciones presupuestarias, dentro de esas dos cantidades a las que me he referido anteriormente, van destinadas a la ayuda a la promoción de viviendas, cuántas van destinadas a la ayuda a la adquisición de viviendas, cuántas a la ayuda al arrendamiento de viviendas, y cuántas a la ayuda a la

rehabilitación de viviendas.

Por lo que se refiere al Programa 480, "Instituto de la Vivienda de Madrid", contemplamos con preocupación que, una vez más, en este ejercicio se incrementan los gastos corrientes en más de un 29 por ciento con respecto a las dotaciones presupuestarias del presente ejercicio, pasando de 1.670 millones a más de 2.158 millones para el ejercicio del 2001. En concreto, me gustaría saber cuáles son esas razones, y, sobre todo, cómo se explican los incrementos espectaculares que se dan en partidas como los subconceptos 2250, "Tributos locales", que pasa de 185 millones en las dotaciones presupuestarias que tenían en el año 2000, a 467 millones en el año 2001, o la partida presupuestaria 2279, "Trabajos realizados con el exterior", que pasa de cerca de 743 millones en el ejercicio de 2000, a más de 939 millones en el ejercicio de 2001.

Asimismo, ¿cómo se explica que algunas dotaciones presupuestarias que a lo largo del presente ejercicio vieron disminuidas las previsiones iniciales con modificaciones a la baja a lo largo del ejercicio, como fueron material de oficina, material de informática, energía eléctrica, agua, servicios telefónicos, que incluso casi se llegó a anular, o primas de seguros y otros riesgos, que se modificaron a la baja en cuantías evidentemente menores a las que me he referido anteriormente, y, sin embargo, vemos que, contra las previsiones que inicialmente había en el ejercicio de 2000, para el 2001 se vuelven a incrementar. Me gustaría que, en concreto, me explicaran esos subconceptos a los que me he referido.

En cuanto al Capítulo Sexto, contemplamos una vez más con preocupación el descenso del presupuesto del Instituto de la Vivienda de Madrid en más de un 16 por ciento respecto a las previsiones iniciales del ejercicio actual, del ejercicio 2000. En concreto, me gustaría que me explicaran cómo es posible seguir con esa excelente promoción de construcción de viviendas públicas, a la que se refería el señor Consejero ayer, si cada vez se le dota al Instituto de menos recursos. En el ejercicio de 2000 se preveían inversiones para la "Construcción de edificios", subconcepto 6021, unos 3.300 millones, y pasan en este ejercicio a unas previsiones presupuestarias de 9.803 millones.

En cuanto a adquisición de terrenos, que también era otra de las políticas de las que se sentía orgulloso el señor Consejero ayer mismo, en esta misma Cámara, pasan a disminuir de 5.500 millones

en el presupuesto de 2000 a 4.683 millones en el ejercicio de 2001. Me gustaría, por favor, que me explicaran estos descensos, y si van a seguir, evidentemente, con la política de promoción de vivienda pública.

Por otro lado, me gustaría que me explicaran, en concreto en el subconcepto 6022, "Viviendas del Ivima", el importe previsto para el ejercicio de 2001, que asciende a más de 1.444 millones de pesetas, y que tiene como objetivo sufragar el coste de los arrendamientos de viviendas entregadas mediante el sistema de la cesión de derechos en superficie, me gustaría que me explicaran, repito, de esas dotaciones cuántas se refieren al año 99, cuántas al año 2000 y cuántas al año 2001, y si en este concepto se va a iniciar alguna actuación más mediante este sistema en el ejercicio que viene, es decir, en el año 2001.

En cuanto al subconcepto 6072, "Urbanización", se prevén unos importes de más de 2.457 millones de pesetas, y se destaca el objetivo de la actuación en San Blas. Me gustaría que me especificaran concretamente, de ese subconcepto de "Urbanización", cuánto se va a destinar a la actuación de San Blas y cuánto se va a destinar a otras actuaciones como, por ejemplo, el Peri de La Ventilla.

Respecto al subconcepto 6120, "Conservación de edificios", que se prevén unas dotaciones presupuestarias para el próximo ejercicio de más de 1.636 millones de pesetas, me gustaría que me especificaran las diferentes reparaciones extraordinarias que se prevén continuar bajo este subconcepto, a cuáles van a ir destinadas las dotaciones presupuestarias que bajo ese subconcepto se plantean; cuántas van a ir a San Blas, cuántas a Orcasur, cuántas al Alto del Arenal o cuántas a otras reparaciones iniciadas en ejercicios anteriores, y aún hoy pendientes. Por mi parte, de momento, nada más; muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el señor Revenga.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, señora y señores responsables de los distintos programas de la Consejería, señor Vicepresidente de la Comunidad, buenos días. Voy a empezar con el Programa 405, "Construcción y conservación de carreteras". En

relación con este programa, o con la forma de exponerlo, me van a permitir que lo haga atendiendo a toda la documentación presupuestaria que se nos aporta y donde está, lógicamente, contenida la Memoria de actividades, la filosofía de la Consejería, para después ir anotando sus explicaciones sobre estos programas, y, a continuación, preguntaré sobre las partidas importantes que ustedes mismos señalan.

Así, iniciando como decía, el Programa 405, dentro de lo que es la Memoria de actividades - probablemente sea siempre la misma Memoria-, sería conveniente ir moviendo, como se ha hecho en un programa que posteriormente citaré, algunas de los apartados; si éstos son de forma permanente continuarán así.

En relación con esta Memoria, en la que todo es igual en lo que se refiere a homogeneización, mejora de la red, dotación, etcétera, hay una pregunta que vengo haciendo reiteradamente y que tiene su importancia en la filosofía, que es la relacionada con la conservación adecuada de las infraestructuras que se puede hacer para el próximo año con los 2.600 kilómetros correspondientes a nuestra competencia en la Comunidad. Quiero preguntar a SS.SS. -y me gustaría saber, señor Director de Carreteras, si esto es así- si los 2.600 kilómetros que vienen en la Memoria son los mismos que los del año pasado, porque habremos hecho alguna carretera; incluso son 200 kilómetros menos que en el año 1999, que había 2.800; probablemente sea una errata.

Hablando de la filosofía de la Memoria, en el subconcepto 4837, "Gratuidad de peaje de la M-45", se señalan los tramos, y me gustaría conocer, señor Director General, cuáles son los costes totales que se prevén y cuántos los kilómetros en esos tramos, dado que usted mismo nos señaló el pasado día cómo en el tramo uno se había modificado el proyecto. Si eso supone un mayor coste, lógicamente lo vamos a tener que pagar los ciudadanos vía peaje en la sombra.

En relación con la gratuidad del peaje de la M-511 a la M-501, también me gustaría saber si está afectado este peaje, o si está afectado por la nueva situación que se nos comunicó ayer de la imposibilidad de desdoblamiento por motivos de impacto medioambiental, etcétera.

En cuanto a la partida 6070, "Construcción de carreteras", se señala que se va a continuar con los objetivos uno y dos de este programa. Como quiera que el objetivo son, y es importante por todo lo

que se ha señalado en anteriores intervenciones, tanto en Pleno como en distintas comisiones, los mismos kilómetros, los objetivos quedan un tanto desdibujados. Asimismo, en cuanto a esta partida se señala que las actuaciones van a ser la creación de esa nueva infraestructura y el acondicionamiento, que se adjudicarán durante el 2000. Me gustaría saber cuáles son las que se van a adjudicar.

En relación con el subconcepto 6170, de la conservación, refuerzo, la seguridad vial, conservación ordinaria y los programas complementarios, me gustaría conocer con más detalle dónde está contenido, sobre todo, el elemento seguridad vial y qué partidas se corresponden con el mismo, o qué actuaciones, que suelen estar entrecruzadas.

En cuanto al subconcepto 6407, "Estudios y proyectos", se señala como algo nuevo -y quiero saber si esto es una afirmación o solamente una filosofía- que se necesitan aproximadamente dos años desde el inicio de los estudios informativos hasta que se inicie el proyecto de construcción.

Por último, en lo que se refiere a las grandes partidas que vienen en la Memoria de Actividades, en el subconcepto 6720, "Tres Cantos", el Viceconsejero ayer mismo nos informó cómo estaba el tema de la 506, pero, si me puede aportar algo más, se lo agradecería.

Con carácter general, en el conjunto del Programa podemos ver que los gastos de personal han disminuido; para el próximo año representan el 5,76 por ciento sobre el total y, sin embargo, en el año anterior fueron de 7,01 por ciento sobre el total. Quisiera saber por qué, sabiendo además que ahí están incluidos los altos cargos y las modificaciones que hemos introducido. Igualmente, los gastos corrientes representan menos en el año 2001 que en el 2000, el 0,82 y el 0,99 respectivamente, ambos respecto al total. En las transferencias corrientes aparece la partida denominada "A familias". Es un tanto sorprendente que se denomine a los peajes en la sombra como subvenciones a familias.

En cuanto a las inversiones reales, suponían, en el año 2000 el 92 por ciento del total del presupuesto, y para el año que viene sólo el 77,88.

Refiriéndome a las partidas, veo que la de "Reparación, mantenimiento y conservación", partida que nos importa a todos bastante, porque el estado de nuestras carreteras está en cuestión, no sólo en los medios sino también en la sociedad, me parece a mí, y en conocimiento de todos nosotros, se aplican

en "Reparación, mantenimiento y conservación" todo el tema de maquinaria, utillaje, etcétera; 55 millones; es decir, lo mismo que había el año pasado -siempre que diga el año pasado me estoy refiriendo al 2000, lógicamente-.

Como decía, a "Familias e instituciones sin fines de lucro", que es la partida de 3.802.599, aunque viene especificada repartida el peaje, la 511, con 576.000.875, si esto es una estimación a partir de su funcionamiento con estas nuevas claves que he señalado que hay y si le afecta el tema del impacto; en cuanto al peaje de la M-45 si se comprometen -ya sé que hay puestas unas fechas, con esa modificación que ha habido en el tramo 1- a que esto va a ser así y en qué medida va a afectar. Le he preguntado también los años para hacerme una idea de cuánto vamos a tener que pagar por el peaje a lo largo de los años.

En inversiones de reposición, veo que incluso se reduce la partida, es muy poco, pero se reduce a 5.367 millones, mientras que para el año 2000 había 5.387. Igualmente ocurre con las inversiones en inmovilizado material, que estaban en 330 millones y se reducen a 300. Las dotaciones para inversiones reales, en definitiva, como le digo, se pueden considerar que son exactamente iguales; creo que tenemos que hacer un esfuerzo en este sentido.

Pasando al Programa 406, señor Presidente, "Control y gestión del transporte", aquí sí se han modificado bastante los objetivos, y es de agradecer que se haya hecho un cierto saneamiento. En lo que se refiere a la Memoria de actividades, como digo, me gustaría conocer, por la importancia que tiene, a título de información, esta realización de las pruebas que dan la capacitación del Consejero de Seguridad de Transportes, motivado por la normativa europea, etcétera.

El Plan de Inspección del año 2001 que usted prevé en su Memoria de actividades, lo señalo aprovechando que está el Consejero y Vicepresidente de la Comunidad delante, para que se señale la importancia que tiene, tanto filosóficamente como en sus actuaciones, con las labores de colaboración, participación y coordinación con las fuerzas de seguridad estatales y locales, aunque usted diga que no somos un Estado policial, como ha señalado en algún momento, le voy a ir recordando, señor Vicepresidente, cada vez que pueda, que es una labor fundamental la coordinación con la Dirección General de Transportes.

En relación con la 2276, me gustaría conocer con más detalle, si se puede, los trabajos realizados por empresas, y estudios y trabajos técnicos, luego lo explicaré en cada una de las partidas. Igualmente, en el Subconcepto 4839, "A familias y otras actuaciones".

Podemos ver en el resumen de gastos del Programa en todo el Capítulo como en "Gastos corrientes", en "Bienes y servicios", hay una disminución para el próximo año, y me gustaría conocer el motivo de la misma.

Hay alguna cifra, ya en las partidas concretas, que puede ser llamativa, y, aunque ya lo hemos comentado en alguna ocasión, me gustaría saber a qué responde.

La partida 2276, "Anuncios y comunicaciones oficiales", el año pasado estaba dotada con 30 millones de pesetas y pasa a 2 millones de pesetas. Me gustaría que me informase sobre la misma.

Sin embargo, la partida "Trabajos realizados por empresas de estudio y trabajos técnicos", de 30 millones de pesetas ha pasado a 50 millones de pesetas. También me gustaría conocer el porqué.

Teniendo en cuenta la importancia que yo doy permanentemente al tema de la locomoción, traslado del personal, dietas, etcétera, vemos cómo en "Gastos corrientes, bienes y servicios", como decía, en el año 2000 había 79.400.000 pesetas y baja a 74.475.000 pesetas. Me gustaría conocer el porqué.

Los 5 millones de pesetas destinados a "Familias, instituciones sin fines de lucro" a los que me he referido antes, que es una partida a la que ustedes mismos dan relevancia en la Memoria, me gustaría saber para qué es. Muchas gracias, señor Director de Transportes.

Paso al Programa 407, nuevamente, en lo que se relaciona con la Memoria de actividades, puedo comprobar estas modificaciones que introducen en las filosofías; por ejemplo, en el segundo párrafo, dice: "En las correspondientes a la Línea 8 y a la ampliación de gálibo de la Línea 10 correrán a cargo de la empresa pública Arpegio." Lo señalo y lo dejo ahí, por lo que venga posteriormente. Esto pone en la Memoria. Después, sigue: "La prolongación de la Línea 10 y la línea de Metrosur se realizarán a través de Mintra." Señala quiénes van a realizar cada una de

esas dos cosas; como luego lo vamos a ver aparecer en otro sitio, estoy convencido de que será un error, porque no se puede hacer la misma cosa en dos departamentos.

En el tercer párrafo dice que la financiación de los proyectos -estoy refiriéndome a los de la Línea 10 hasta Alcorcón, etcétera- ha corrido a cargo de la Dirección General de Infraestructura del Transporte, mientras que la de las obras será a cargo, como todos sabemos ya, de Mintra. Quiero que me explique cuál es la cuantía del gasto de esos proyectos: si han sido todos o cuáles han sido.

Ayer ya nos explicaron el tema que figura en el cuarto párrafo; el Viceconsejero nos explicó lo del falso túnel de Rivas-Vaciamadrid, con lo cual no tengo nada que añadir sobre ello, si bien sí se señala que se completará el intercambiador desde el metro, Pasillo Verde, en Pirámides. Éste es un soniquete permanente, y me gustaría que me dijese por qué lo tienen aquí de forma permanente.

Sin embargo, desaparece una cosa, y quiero saber si es que renuncian a ella, que es la eliminación de barreras en la estación de Sol. Eso desaparece ya de sus actividades; es un programa que ha venido arrastrándose durante años, y, como digo, desaparece.

En cuanto a la partida 6074, en el último párrafo de la Memoria, dice: "Se ubica una nueva estación de metro de Tres Cruces en la Línea 5, entre Carabanchel y Aluche." Bueno, pues luego me lo cuentan; no lo vamos a tener siempre ahí.

En la partida 6700 dice que Arpegio -y ayer nos lo confirmaron desde Arpegio- se está realizando la construcción de la Línea 8 de Mar de Cristal a Nuevos Ministerios, que, si bien es por mandato, tal como se había señalado, también se dijo que se estaba trabajando sobre la financiación del 85 por ciento de los fondos europeos. Quiero saber cómo está ese asunto, si me puede informar, señor Melis, cuando dicen que la aportación de la Dirección General para este tema durante el año 2001 será de 19.076 millones de pesetas.

Respecto a la partida 6720, el señor Viceconsejero también nos informó ayer de cómo estaba el tema, y quiero saber si estos datos que aquí se señalan, que el proyecto del túnel de Rivas recoge la ejecución de un falso túnel -lo que señalaba antes-, y el importe previsto para las actuaciones es de 5.374 millones de pesetas, siendo la aportación de la Dirección General prevista para la anualidad que viene

de 309 millones de pesetas.

Sobre el proyecto de la Gran Vía de Villaverde también se nos informó ayer igualmente por las correspondientes empresas que pasaron por esta Comisión. Pero hay un dato del último párrafo de esta partida 6720 que quería conocer por que se señalaba una previsión de que en el 2000 se aplicaban para esta obra 1.560 millones, señor Melis, en el 2001, 4.790 millones y en el 2002, 3.720. Yo veo que aquí aparece que para el 2001 son 4.529 millones, no los 4.790, me imagino que la obra no se habrá modificado, aunque sí puede haber modificado a lo largo de estos años, pero quisiera saber si se ha reducido, si se ha ampliado, y cuál es la partida real a la que me tengo que atener.

En la partida 6910, "Servicios nuevos, Metrosur", la adecuación a gálibo ancho de la Línea 10. Me quedo con eso, lo he señalado antes. Si lo hacen ustedes desde la Dirección General de Infraestructuras, ¿quién la hace? La dotación prevista que se destina a las liquidaciones de los proyectos, que, estando previsto que las obras se realicen a través del ente Mintra, como se ha dicho antes, me gustaría conocer qué nos queda, porque eso que denomina liquidación se entiende que se nos queda algo pendiente de liquidar o es que se inician nuevos, y entonces no sería liquidación, sería iniciación.

Yendo a las fichas de programas, es llamativa la reducción, y preguntaré por qué en otro apartado, de personal para el próximo año, tanto de funcionarios como de laborales. Tanto que los laborales, si está bien hecha la ficha, desaparecen, no hay ningún laboral; no queda ningún laboral en la Dirección General de Infraestructuras y quiero saber si esto es así porque aquí por lo menos no se señala ninguna partida para laborales, que antes era la 1300, quiero recordar. En cuanto a los funcionarios, aunque luego veremos cómo se realiza el paso, y me explicarán si se han hecho ya los correspondientes emplazamientos de acuerdo con los sindicatos, etcétera, efectivamente, baja a 37.859.000 pesetas y este año, estábamos en 137.846.000 pesetas.

La totalidad de los gastos de personal dentro del Capítulo Primero baja a 61.245.000 pesetas, cuando este año es 222.943.000 pesetas, quisiera que me expliquen por qué. En cuanto a las dietas, ocurre lo mismo, y me imagino que también tiene que ver con esa disminución de personal.

En cuanto a "Gastos corrientes en bienes y servicios", se reducen, pasando de 15.141 este año a

los 14.952 para el próximo año. Quiero conocer en este Capítulo Segundo por qué se produce esa reducción.

En cuanto a las "Inversiones nuevas", señor Melis, la partida de este año era de 9.680 millones, y pasamos a 4.370 millones, estoy hablando de la partida 6700, como he dicho antes. En cuanto a las infraestructuras por mandato, saltan de 9.182.370.000 pesetas a 23.914 millones, ruego también que me expliquen detalladamente, o hasta donde puedan, estos saltos espectaculares tan importantes.

En "Servicios nuevos" pasamos de los 249.501.000 de pesetas de este año a 144, es decir, casi la mitad el año que viene. Con carácter general, las inversiones reales disminuyen de 29.112.000.032 que tenemos el presente año, bajan a 28.428.354.000. Con esto finalizado el Programa 407.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): Perdón, señor Revenga. Sin ánimo de interrumpir su intervención, le rogaría que fuera un poquito más ágil en su exposición, puesto que el señor Nolla ha dicho que se repartían el tiempo, y, como no hay tiempo preestablecido, nos repartimos el tiempo infinito.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Es que tengo muchos programas, como puede comprobar, señor Presidente; no obstante, lo intentaré. En la Memoria de Actividades del Consorcio de Transportes, estando de acuerdo con los objetivos generales que se plantean igualmente, quiero señalarles que tendrán que añadir aquí, por firma de convenio -esto va en línea de apoyo a sus acuerdos con otras Comunidades-, que modifiquen el párrafo donde se dice: "las empresas públicas pagarán el transporte de viajeros que operan en su ámbito geográfico", y añaden Castilla-La Mancha, luego ya no es exclusivamente este ámbito geográfico.

En cuanto a la partida 2262, "Divulgación y publicaciones", me llama la atención que uno de los estudios sea sobre las circunstancias del tráfico, es decir, una campaña de información al usuario; me gustaría saber a qué tráfico nos vamos a referir en esas campañas, cómo y con quién. No sé lo que el Consorcio podrá informar acerca de las circunstancias del tráfico; no obstante, si hay algo previsto, me gustaría conocerlo.

En la partida 4438, "Operadores de

transporte de la Comunidad de Madrid", figuran las transferencias a las empresas Metro y EMT, y me gustaría conocer cuántas transferencias van a cada empresa, así como Renfe, empresas concesionarias, y ahora le señalaré por qué.

En cuanto a la partida 4732, "Tren de Arganda", la anualidad que ha previsto para el ejercicio que viene, concretamente los 1.651 millones, quiero saber si se corresponden con el acuerdo de objetivos que estaban marcados en relación con los viajeros o es menor.

En el subconcepto 7439, "Otras empresas públicas con forma de sociedad anónima", son transferencias de capital, y señala que van dirigidos a financiar la adquisición de material móvil, coches-escalera y otros elementos afectos al transporte. Señor Gerente, la pregunta es: esas transferencias, que usted las tenía mediante acuerdo, en algún caso, con la Administración central, mejor dicho, las tenía el Consorcio, ¿van a ir ahora a Metro o no? Ahora lo veremos en las partidas.

En cuanto a la partida 7739, "A empresas privadas", por ampliación o renovación de unidades a las que se incorporan soluciones técnicas, etcétera, me gustaría saber cuánta ampliación, porque yo he visto la misma cuantía. ¿Cuántos autobuses se van a renovar en definitiva?

Siguen poniendo en las actividades la ampliación del SAE; me gustaría que me dijera en qué punto nos encontramos o si sólo es memorieta.

Asimismo -y se repite para el año que viene-, la iniciación de los trabajos para la ampliación del intercambiador de Moncloa. ¿Seguimos iniciando los trabajos para el intercambiador de Moncloa? Me gustaría saber en qué situación nos encontramos.

Como he dicho, la partida "Divulgación y publicaciones" estaba en el año actual en 210 millones y la rebajan a 199.592.000 pesetas; parece ser que, cuando se está ampliando la promoción del transporte colectivo, debe ser incrementada, no lo contrario.

Por otra parte, me interesa saber por qué disminuyen, si también se está ampliando la captación de viajeros, las aportaciones a Renfe. En el presente ejercicio estábamos, como digo, en 791.102.000 pesetas, y se prevén 763.487.000 pesetas; es decir, a más viajeros, menos. Me gustaría conocer esta circunstancia.

En la partida "A empresas públicas y otros

entes”, ustedes incrementan, como he dicho, a Metro y a EMT, y quiero saber cuál es la distribución porque aquí se señalan unas cuantías relacionándolas con Metro, con ese entramado financiero que nos ha montado el señor Cortés, con los distintos operadores que tienen conexión con Mintra, Consorcio, Metro, Dirección General de Infraestructuras, cómo las transferencias que le llegan a Metro para el año próximo son de dos mil y pico millones, según vimos ayer, frente a los 13.000 que tenía del año anterior. La cantidad, sin embargo, crece, va 12.211 millones a 13.000, y quiero saber cómo va a ser el nuevo reparto, porque Metro sólo recepciona dos mil y pico millones.

Por último, quiero hacerle una pregunta, señor Director Gerente del Consorcio, sin duda alguna sencilla, qué es relativa a los ingresos de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias. Las ventas marcan 79.179.700 millones, y me gustaría saber la valoración o estimación sobre qué incremento tarifario se ha realizado y sobre qué incremento de viajeros con carácter general en todo el sistema, ha hecho usted estas cuentas para que sean equilibradas.

Dentro de las transferencias, en el Capítulo Cuarto, en lo relativo a subvenciones, se señala que de la Comunidad de Madrid se reciben 32.528 millones y, de “Otras”, 35.461. En estos últimos, de subvenciones corrientes, especifíqueme, por favor, de qué son esas “Otras”. Repito, Capítulo Cuarto, “Transferencias y subvenciones”, en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias, Ingresos, el apartado b) recoge de la Comunidad de Madrid, 32.528 millones y donde dice “Otras”, 35.461 millones de pesetas; me gustaría conocer el reparto de estas cantidades.

En cuanto al programa de Mintra, hay que hablar un poco de la filosofía, señor Vicepresidente, que es la siguiente. Creamos un ente público con un capital de 1.800.000 millones de fondos. Es una cosa extraña que, para financiar un proyecto, por lo menos el pago se va a hacer así, a 30 meses, de unos 400.000 millones aproximadamente. Parece poco material que se despachen 400.000 millones con esto que aquí figura. Se podía haber anotado algo un poco más significativo, un poco más extenso y un poco más contenido, porque el propio PAIF, que está en el inicio, sólo habla de esos 179.000 millones, y si todos estamos de acuerdo en que los PAIF contemplan los cuatro años más el que está, no parece que sea un documento en el que no quieren ustedes que nos enteremos de la financiación. Pero es que, además, produce un efecto que ese desequilibrio patrimonial que le he dicho de los 1.800 millones de capital, y

viendo las cuentas de resultados, al cabo de un año, si no se corrige, el desequilibrio va a ser mayor y se puede convertir en una quiebra técnica, y luego veremos el porqué.

En los objetivos que se marcan a medio y largo plazo dice ejecutar, hablo también de texto, la infraestructura del transporte colectivo; por modificación legal deben ustedes cambiar ese texto, también el de “Adquisición de material”, que no lo pone.

Luego habla de las actuaciones más inmediatas, que es la construcción de Metrosur y San Martín de la Vega y otras cuestiones, como es, señor Melís, la ampliación de gálibo de la Línea 10, no amplíen ustedes las dos partes, déjenlo para una sola, ampliación de gálibo de la línea 10 entre Alonso Martínez y Puerta Vaca. Lo señalo a efectos de que esto traerá cola posteriormente, no digo en esta intervención, sino en otros años.

La cifra de ventas la sitúan ustedes en 7.075; ahora les preguntaré por qué. Y una pregunta que probablemente luego sea difícil sacar de la documentación que se nos aporta, señor Cortés, son los puestos de trabajo que se van a crear -14-, pero ¿dónde se sitúa en forma de expresión de empresa? La plantilla provisional al 31 del 12, pone 36 trabajadores -que serán estos que el señor Melis no tiene ahora-; si pone 36 trabajadores, igual que para 2001 pone 50 trabajadores, pues es llamativo que uno vaya al Balance y pueda observar que hay cero pesetas de salarios para el año 2000; cero. ¿Lo van a hacer ustedes a las 12 de la noche o a las 12 y un minuto? Cero pesetas en 2000 en la cuenta para los salarios y ahora hablaré de ello.

En la Memoria de Inversiones, ese inmovilizado material de 173.373,400 viene incluso detallado -aquí sí- la ampliación del gálibo, y me la creo, y ya está. Aquí vienen 117.000 millones y los motivos a que obedece.

Los distintos tramos de Metrosur y el material móvil por valor de 30.276,900 para el año que viene. Según estaban los contratos de Metro, salvo que se pague por adelantado, que se han subrogado ustedes, esta cifra no coincide; si los han modificado, nos gustaría conocer las modificaciones que han introducido, por la importancia que tienen.

Pasando a la cuenta de Pérdidas y Ganancias, quiero señalarles, Señorías, que los gastos de personal que se prevén, como digo, son de 250 millones para esos 50 trabajadores en el próximo

año. Ya inician ustedes, sin existir nada, unos gastos financieros de 5.889,500 por intereses de deuda a largo plazo. Nos tendrán que decir a qué deuda se corresponde, qué acuerdo han hecho ustedes para que esto sea el inicio de un malestar, creo yo, lejano que vamos a padecer.

En la dotación de amortizaciones -y es muy llamativo; sigo hablando de los gastos dentro de la cuenta de Pérdidas y Ganancias- señalan ustedes 2.011 millones, 015. ¿Qué tenemos que amortizar? Me gustaría saber cuáles son los bienes que tenemos que amortizar el año próximo, porque, de momento, que yo sepa, es un conjunto vacío. Quisiera saber por qué se señalan 2.000 millones aproximadamente de amortización.

En ingresos, en esa cuenta de Pérdidas y Ganancias, las ventas son de 7.000 millones, que proceden de Metro en forma de 7.600, con el IVA -sabemos que los alquileres, arrendamientos y cánones tienen el 16-, luego son 600 millones que se añaden a la financiación, a pesar de lo que dice el Portavoz del Partido Popular, y es una discusión que podemos tener aquí o donde quiera, para explicarle que sí se incrementa en un 8 por ciento, y la prueba es ésta; es decir, Metro va a pagar por arrendamientos y cánones 7.600 millones. Entran en Mintra -porque no tiene otro ingreso- 7.000 millones. Estamos pagando ya un bien que no tenemos; ésta es una fórmula nueva en la Administración: pagar alquiler por un bien que se recibirá dentro de no sé cuánto tiempo; dentro dos años, de tres; no lo sé. Esto es novedoso y, desde mi punto de vista, y dicho sea políticamente, escandaloso.

Luego hay 75 millones sueltos, dentro de esos ingresos de gestión, que me gustaría saber a qué obedecen. Pone que es por ingresos por servicios diversos; no sé cual es la actividad que produce 75 millones, y me gustaría que me lo explicasen.

Tal como señalaba antes, hemos empezado este año con unas pérdidas de 245 millones; nos vamos al siguiente y tenemos 1.417 millones; es decir, seguimos incrementando la crisis de una entidad que nace con un agujero, y desde esos 1.800 millones se va metiendo en un situación donde si los fondos propios -estoy en el balance-, con el desembolsado de los 1.800 millones -que no sé si está desembolsado, imagino que sí si ustedes lo ponen aquí, en el capital social-, dice que en el 2000 los estimados en 1.555 millones, y en el año siguiente 137.294.000 pesetas, ¿en el siguiente qué tenemos, cero? Porque esto es una quiebra técnica. Vamos

para atrás, como los cangrejos; y no se necesita ser experto en contabilidad, pero cualquier experto en economía con que viese que con 137 millones de fondos propios se van a mover 211.000 millones de inversión, se espantaría; Señorías, esto es una broma. Esto no es ingeniería financiera, esto es química financiera que va a crear un monstruo que nos va a devorar a todos.

En el pasivo, en acreedores a corto plazo, hacen figurar deudas no comerciales, en el caso del año 2000, 109 millones, y, en el caso del año 2001, 230 millones. Me gustaría conocer a qué corresponden.

Nada más. Simplemente, Señorías, quiero decir, con carácter general -y perdón señor Presidente, por extenderme un poquito-, en relación con este ente, que estamos hablando de muchos miles de millones, es muy importante para los ciudadanos madrileños, y entonces voy a hacer una especie de resumen y acabo. Llama la atención que en este Ente, con una plantilla de 36 empleados, a 31 de diciembre de 2000 no exista ningún coste de personal; llama la atención. ¿Cómo es posible que se produzcan ventas en el ejercicio 2001 cuando el proyecto no está en funcionamiento? ¿Cómo es posible que se doten amortizaciones, como he dicho, en 2001, cuando no se han puesto a disposición los bienes ni se ha iniciado la explotación? Y pensando que los gastos de explotación de Mintra fueran los mismos que los del año 2001 en años sucesivos, incrementados -ya he hecho la cuenta- con un IPC del 3 por ciento, y que los ingresos de Metro se pueden situar en unos 20.000 millones de pesetas, ya digamos en tiempo de recorrido normal a partir de ese 2003, se incrementaría el endeudamiento de Mintra y se prolongaría, además, hasta el 2028; todo ello sin tener en cuenta que habrá otros gastos de mantenimiento, de infraestructuras, y otros inherentes a la inversión realizada que no se van a contemplar aquí de momento. ¿Quién financia todo esto? Por favor, Señorías, conté

stenme a todo lo que puedan, porque estoy muy interesado, ya que es la primera vez que yo veo alquilar en la Administración un bien a tres años, amortizar un bien que no se tiene, y hacer, como digo, esta química financiera que hace bastante ininteligible que se pueda conocer qué quieren hacer ustedes. A mí me suena esto a que no quieren que lo conozcamos.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): ¿Ha terminado, señor Revenga? Muchas gracias por su intervención y por haber hecho caso de este modesto Presidente en funciones de esta Comisión. A continuación, corresponde un turno al Portavoz del Grupo Parlamentario Popular. (*El señor Muñoz Abrines renuncia.*) De manera excepcional, el Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ha solicitado a la Mesa un turno breve para hacer unas indicaciones que se le habían pasado anteriormente, y con permiso de los demás Grupos, se lo vamos a conceder. Tiene la palabra, señor Sanz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias por la comprensión del resto de los Grupos. Para evitar en lo posible que me vuelva a repetir el señor Consejero aquello del Diputado espartano que me dice en otras Comisiones, que yo entiendo perfectamente, y dadas las escasas posibilidades de especialización que por motivos obvios tiene nuestro Grupo, como no podemos configurarnos en una especie de Gobierno en la sombra, le agradezco a usted el turno de palabra que me ha dado, porque en mi intervención primera se me había olvidado leer una nota resumen acerca de la visión que tenemos sobre los presupuestos. Dicho esto, y dejando constancia en acta, como siempre hacemos en este tipo de comparencias, de que nuestro Grupo votó en solitario en contra de la creación de Mintra, paso a leer una nota breve, que creo que me llevará un minuto y medio, sobre un resumen de los Presupuestos para el 2001 en su conjunto.

“La Consejería de Obras Públicas y Transportes presenta en el ejercicio 2001 un incremento de créditos de 27.218 millones respecto al ejercicio pasado. El mayor incremento de gastos se produce en el Capítulo Cuarto en virtud de la aportación al Consorcio de Transportes que crece, respecto del año pasado, en torno a los 8.000 millones de pesetas. Igualmente, y dentro del mismo Capítulo crece la aportación a RTVM en 1.225 millones, así como 3.225 millones para la gratuidad del peaje de la M-45 y otros 9.000 millones para financiar déficit de explotación de las empresas operadoras de transporte, Metro y EMT principalmente, que figura en el Programa 490, correspondiente al Consorcio de Transportes.

“En segundo término, destacamos la carga financiera del Ivima, correspondiente al pago de intereses por la deuda consolidada y la amortización

de pasivos previsto para el ejercicio 2001, que suman en conjunto 7.103 millones más que el ejercicio pasado y que representan algo más del 25 por ciento del incremento de gasto de la totalidad de la sección: el Capítulo Séptimo, de “Gastos”, crece la aportación a la formación de capital del Consorcio Regional de Transporte y la aportación de ayudas al Plan de la Vivienda de la Comunidad de Madrid. El Capítulo Octavo destaca las operaciones financieras activas correspondientes a la aportación de 1.600 millones de pesetas adicionales para la participación en Juntas de Compensación del Ivima. En lo que interesa a la inversión real, destaca la caída de construcción de viviendas del Ivima, donde se presupuestan 5.000 millones menos que en el ejercicio pasado.

“En cualquier caso, debatimos un presupuesto para el próximo año, sabiendo que al 30 de septiembre del año actual están ejecutados créditos por la mitad de lo que se presupuesta para el próximo, circunstancia que de da una cierta virtualidad al debate presupuestario de esta Consejería, puesto que conocemos que de los 259.330 millones del 2001, quedarán remanentes de crédito al final del ejercicio por valor no inferior al 20 por ciento de lo presupuestado. Muchas gracias.”

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Verzal Andrade): Gracias, señor Sanz. A continuación corresponde el turno de palabra el señor Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Comunidad de Madrid, señor Cortes. A continuación de su intervención harán uso de la palabra los altos cargos de esta Consejería, rogándoles que antes de intervenir digan su nombre y cargo que ostentan, a los efectos de que quede constancia en el Diario de Sesiones. Tiene la palabra el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Cortés Muñoz): Muchas gracias, señor Presidente. Simplemente para saludar a las intervenciones de los Portavoces de los Grupos de la oposición, y anunciar que, en efecto, los altos cargos de la Consejería irán contestando puntualmente a las preguntas que se les han planteado. Está también presente el Consorcio Regional de Transportes y el Ivima, que también tendrán su intervención a continuación de los altos cargos de la Consejería.

Por parte del organismos Mintra, será el Viceconsejero el que conteste, y el permiso del

Presidente, comenzamos en la persona del Secretario General Técnico de la Consejería.

El Sr. **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO DE LA CONSEJERÍA** (Mora de la Hoz): El señor Nolla ha hecho una serie de preguntas relacionadas básicamente con el Capítulo Primero del Programa 400 y también de dos Programas más, y el señor Revenga ha hecho también dos menciones al Programa de Carreteras, en materia de personal, y al Programa de Infraestructura del Transporte, en materia de personal. En primer lugar, me referiré al tema del Capítulo Primero y, posteriormente, a las preguntas del señor Nolla sobre el Capítulo Segundo y sobre el Capítulo Sexto del Programa 400.

En primer lugar hay que hacer una serie de salvedades respecto a la presupuestación que se ha hecho en este año en el Capítulo Primero. La primera de ellas es que, por primera vez, se presupuestar en el grupo superior aquellos puestos que pueden ser cubiertos por dos grupos, mientras que años anteriores se presupuestaba por el grupo inferior, este año se presupuesta por el grupo superior, de ahí que se desvirtúe básicamente todos los programas en cuanto a la diversa distribución por los diversos grupos.

En segundo lugar, en cuanto a la presupuestación tanto de costes sociales como de trienios, la presupuestación que se ha hecho ha sido en función de la previsión de ejecución de este año, aumentando el porcentaje del 2 por ciento; también de ahí los distintos porcentajes de aumento o disminución que hay en cada uno de los programas.

Ya entrando más concretamente en las diversas partidas por las que se ha interesado el señor Nolla, le diré que respecto a las retribuciones básicas del Grupo A, la partida 1200, las modificaciones básicamente están originadas porque 8 puestos se presupuestaban en el año 2000 en el Grupo B y pasan a ser presupuestados en el Grupo A en este año.

Respecto al Grupo B, las modificaciones más importantes son que tres puestos de trabajo que estaban presupuestados en el Grupo C se pasan a presupuestar en el Grupo B; son dos subsecciones, y un responsable de los expedientes de la Comisión de Urbanismo, así, 7 puestos que estaban presupuestados en el Grupo C en el 2000, se pasan a presupuestar en el Grupo B en el 2001, y un puesto presupuestado en el Grupo D en el 2000, pasa a ser presupuestado en el Grupo B en el 2001.

Respecto a las retribuciones básicas del Grupo C, que aumentan un 79 por ciento, la clave está exactamente en lo mismo: se modifican 8 puestos del Grupo D, que se presupuestan en Grupo C, y, por tanto, aparecen en esta partida 1202, y 27 puestos que estaban presupuestados en el Grupo D aparecen presupuestados en el Grupo C. Por contra, se reduce proporcionalmente la presupuestación en el Grupo D y en el Grupo E: en el Grupo D disminuyen 8 puestos que estaban presupuestados en el D y que pasan al C, y otros 27 puestos de trabajo, y, en el Grupo E, un puesto de trabajo que estaba presupuestado en el Grupo E pasa a ser presupuestado en este caso en la Dirección General de Carreteras; es un puesto de auxiliar de reprografía.

En cuanto a los complementos de destino, las modificaciones se derivan básicamente de la última RPT. Por ejemplo, en el complemento de destino se modifican 5 puestos de trabajo, que corresponden a una sección de desarrollo normativo, una sección de documentación y biblioteca, un negociado de habilitación de personal 1 y un negociado de habilitación de personal 2, y un asesor de apoyo técnico.

Respecto a las retribuciones de personal laboral fijo, que sólo aumentan un 1,2 por ciento, se debe a que la plantilla disminuye de 100 a 99 personas, puesto que una de las personas pasa a otro programa presupuestario.

En cuanto a las retribuciones previstas para personal fijo en la partida 1301, que disminuye de 7 millones a 3.600.000 pesetas, esta reducción viene originada por la disminución del pago de un plus que se está efectuando en este año, y, por tanto, se ha hecho una presupuestación con una proyección de lo que se está ejecutando en este año.

Respecto al "Fondo de cumplimiento de sentencias", que es cierto que aumenta de 237.000 a 3.800.000 pesetas, en este caso un 1.500 por ciento, se debe a que en años anteriores la partida estaba centralizada en Hacienda y, a partir de este año, se ha presupuestado en todas las Consejerías descentralizadamente.

En cuanto a "Retribuciones básicas de personal laboral eventual", partida 1301, que aumenta un 84 por ciento, se debe básicamente a previsiones para la Dirección General de Vivienda y para la Dirección General de Transportes. En este año hay que renovar la licencia de taxis, que se hace cada cuatro años, y, por tanto, se ha considerado más

oportuno prever esta partida para que se pueda satisfacer esta necesidad que sólo se produce, repito, una vez cada cuatro años. Por tanto, lo lógico es que se contrate personal laboral eventual.

Respecto a las partidas 1622 y 1623, "Otras prestaciones, ayuda de cuidado de hijos" y "Otras prestaciones, ayuda de estudios, disminuidos y prestaciones asistenciales", lo que sucede este año es que, en vez de presupuestarse en todas las Consejerías, se ha presupuestado centralizadamente en la Consejería de Presidencia y Hacienda. Por tanto, el crédito desaparece en los programas cabecera de todas las Consejerías.

En cuanto a la previsión para crecimiento de plantilla, que pasa de 82 a 40 millones, se debe a que los objetivos básicos de crecimiento se efectuaban en el 2000 con la modificación de las RPT, y, por tanto, este año esa necesidad ya es inferior.

En cuanto al Programa 401, sobre el que también ha hecho una serie de consideraciones respecto a personal, son aplicables las mismas argumentaciones que he indicado antes respecto a la presupuestación por el grupo superior y no por el grupo inferior como se venía efectuando en todos estos años. Otro tanto ha de decirse respecto a costes sociales y a trienios. Si tiene interés, le diré que las deducciones del Grupo A aumentan en el Programa 401, puesto que 9 puestos estaban presupuestados en el B y pasan a ser presupuestados en el A, y un puesto, que estaba presupuestado en el C, pasa a ser presupuestado en el A. En correlación, disminuyen las del Grupo B un 66 por ciento, porque los nuevos puestos que estaba presupuestado en el B, pasan a ser presupuestados en el A, como he dicho anteriormente. Aumenta el Grupo C porque disminuye el Grupo D, y así sucesivamente en todos los programas por los que se ha interesado el señor Diputado.

Respecto al Capítulo Segundo, se ha interesado por un aumento de 55,87 por ciento en la partida 2040, "Arrendamiento de materia de transporte". Se debe básicamente al aumento del "renting" de vehículos; en este caso son 5 nuevos vehículos en la modalidad de "renting", con un coste aproximado de 3.750.000 pesetas. El origen está en la eliminación del convenio con el Parque Móvil Ministerial, al que posteriormente me referiré.

Respecto a la partida 2214, "Vestuario", que tiene un aumento significativo de 2.500.000 pesetas, se debe a que la compra de vestuario se efectúa en

función de la renovación, bien anual o bien bianual, que prevé el convenio colectivo; por tanto, siempre varía de un año para otro. Junto a ese aumento de esos 2.500.000 pesetas hay una pequeña dotación de 2.777.593 pesetas para satisfacer las necesidades de vestuario, solicitadas por el Comité de Seguridad y Salud Laboral: prendas para la Dirección General de Carreteras o prendas para el personal de transportes.

En cuanto a la partida 2221, "Servicios postales y telegráficos", que, efectivamente, no experimenta ningún aumento este año, he de indicarle que esta presupuestación se realiza centralizadamente por la Consejería de Justicia, puesto que existe un convenio con Correos y Telégrafos que está gestionado por la Dirección General de Calidad de los Servicios.

Respecto a la partida 2230, "Transportes", que disminuye un 93,84 por ciento, el origen está, como antes le he indicado, en que hasta este momento se venían satisfaciendo gran parte de las necesidades de transportes de la Consejería a través del Parque Móvil del Estado, que nos había cedido una serie de trabajadores, con sus coches. El Parque Móvil nos ha dicho que ese convenio tiene que quedar resuelto antes del 31 de diciembre de este año, y, por tanto, nos vemos en la obligación de disminuir esta partida y, a cambio, aumentar la de "renting", como le he indicado anteriormente.

En cuanto a "Jurídicos y contenciosos", que aumenta de 10 a 15 millones, la razón está en que, con la modificación en su momento de la Ley de Jurisdicción Contenciosa, tanto la inadmisión como la desestimación de los recursos de casación en el Supremo, conllevan la imposición de costas, lo que no sucedía antes. Por tanto, se prevé como una salvaguarda en el supuesto de que no se nos admitan o se desestimen los recursos de casación que se interpongan por la Consejería de Obras Públicas.

Respecto a la 2279, "Otros trabajos con el exterior", que aumenta un 11 por ciento, la principal novedad está en un crédito de 2 millones de pesetas para las diversas obras de reforma y modificación de la instalación general eléctrica y acometida de emergencias en la sede de la Consejería de la calle Orense. Se mantienen el resto de los destinos, que eran, básicamente, el laboratorio fotográfico, el servicio externo de reprografía, y el servicio de depósito y explotación fotográfica de vuelos aéreos que se mantienen todos los años.

Ya entrando en el Capítulo Sexto, el señor

Diputado se interesa por la partida 6033, "Instalaciones y equipamientos contra incendios", que aumenta en un 1.400 por ciento; pasa a 30 millones de pesetas. El origen está en que estos momentos el servicio contra incendios que tenemos en la Consejería, prácticamente en la biblioteca y en el archivo, es con gas halón; por la Convención de Montreal, está prohibido que se instale nuevo gas halón, puesto que plantea problemas, por una parte, a la seguridad de los trabajadores, puesto que lo que hace el gas halón es eliminar el oxígeno, y, por otra parte, plantea problemas de nivel medioambiental. Lo que hemos previsto este año es sustituir el gas halón por un sistema de atomización de gotas de agua, que está utilizando en este momento el Metro, que no plantea ningún problema de seguridad ni para los trabajadores ni tampoco para el material, en este caso para los libros o los documentos de la biblioteca.

En cuanto a la partida 6050, "Mobiliario", que aumenta un 41,86 por ciento, básicamente se va a destinar a una nueva unidad móvil en Braganza, un archivo rodante de Braganza, que son 7 millones de pesetas, para sustituir los ya obsoletos de Maudes, 17. Eso nos costará 19.965.000 pesetas.

Respecto a una partida de nueva creación, efectivamente, la 6081, "Equipamiento cultural", prevista este año con 18 millones, tiene su origen en que pretendemos comprar el primer vuelo fotogramétrico que se hizo de Madrid en 1927, y es un documento histórico. Una empresa, que en su momento creó Ruiz de Alda, fue la primera que hizo vuelos aéreos en España y en este momento está en quiebra. Existe una comunidad de bienes de los trabajadores que tienen ese depósito, ese primer vuelo, que son miles de fotografías de la Comunidad de Madrid, y por razones históricas consideramos oportuno comprarlo antes de que se malgaste o se pueda perder ese documento histórico.

Respecto a la partida 6120, "Conservación de edificios", el destino es, básicamente, por una parte, la reparación de los aseos de la calle Orense, 3 millones; por otra parte, la reparación y restauración de la carpintería de madera de Maudes, 17, son 3.500.000 pesetas; así como la sustitución de pavimentos en diversas dependencias de Maudes, en este caso en los pasillos, 6 millones; también, reparación de pavimento, pintura y acondicionamiento de Orense, en este caso 5 millones. Asimismo, un adecentamiento de la sala de juntas, 2 millones, así como la apertura de un nuevo local destinado al Servicio de Información de Vivienda, que serían 9

millones, y otra para el servicio de venta de publicaciones e información urbanística, con 5 millones, de tal modo que los ciudadanos puedan acceder desde la calle a esos dos servicios sin necesidad de tener que entrar en la sede central de la Consejería por la puerta principal. Asimismo, se instalarán unas barandillas de rampas para acceso a minusválidos en el edificio de Braganza, que costará un millón de pesetas. Ésas son básicamente las preguntas efectuadas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE EN FUNCIONES** (Berzal Andrade): Gracias, señor Mora. Ruego a los altos cargos que se vayan pasando la palabra conforme al criterio y el orden que ustedes mismos establezcan. Con que se identifiquen y digan el cargo que ostentan es suficiente. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN REGIONAL** (Sanz de Pipaón Mengs): Buenos días. En relación con el Programa 403, y contestando al señor Nolla, efectivamente, he de manifestarle que hay una partida nueva, la 2020, para el arrendamiento de un local. En segundo término, en relación con al planeamiento urbanístico, por el cual se ha preocupado tanto el señor Nolla, he de decirle que no solamente no disminuye la inversión del 13 por ciento, sino que aumenta en un 15 por ciento. Posiblemente, estamos viendo presupuestos distintos, no se me ocurre otra cosa, pero, en cualquier caso, sí le digo que para el planeamiento urbanístico, la Consejería de Obras Públicas, este año 2001 prevé un aumento del 15 por ciento sobre el año 2000. Muchas gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA** (Castro-Rial Garrone): Buenos días. En relación al Programa 401, "Arquitectura", quiero señalar que en su conjunto ha aumentado de 4.049 millones a 4.830. En concreto, en las partidas referidas a "Urbanización", en la 6072 se señala que su disminución se debe a la terminación del Plan de Villaverde en cuanto a lo que se ha asignado de ese Plan a la propia Dirección. Igualmente, en lo relativo a la partida 6090, y referido a las actuaciones de Prisma, se contemplan las actuaciones iniciadas que hay que llevar a cabo y terminar durante este ejercicio.

En relación a la partida 6407, "Estudios y proyectos de inversión", se señala que su cuantía es

menor debido a que muchos de los proyectos que se van a desarrollar en el 2001, y con objeto de agilizar su contratación y tramitación, se han desarrollado ya a lo largo del ejercicio 2000.

En cuanto a la desaparición de las partidas 6000 y 6020, se indica que han desaparecido con relación al año anterior, pero bien es cierto que su inclusión el año anterior fue de forma excepcional, porque nunca habían figurado en ese presupuesto, y porque se referían concretamente el año pasado a la adquisición de los terrenos para el teatro de San Lorenzo de El Escorial, y a la adquisición de un edificio también dependiente del propio teatro.

En cuanto al Programa 402, "Vivienda", quiero señalar que en su conjunto el Programa también ha aumentado de 15.550 millones a 16.128 millones.

Si nos referimos a la consideración de los Capítulos Sexto y Séptimo, también podemos señalar que han aumentado en un 4,8 por ciento, y, en concreto, en el Capítulo Séptimo, destinado a ayudas, ha aumentado de 14.109 millones a 14.914, lo que supone un aumento de 805 millones. Si lo analizamos desde el punto de vista de los distintos planes que se tramitan en la Comunidad de Madrid podemos decir que el Plan Nacional de Vivienda y Suelo ha aumentado en su presupuesto global de 9.196 millones a 9.668. En cuanto al Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid también ha aumentado de 3.233 millones a 3.645 millones.

En cuanto a las partidas, por las que concretamente se han preguntado, y en particular a la 6409, se indica que corresponde, por un lado, a estudios de implantación del Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid y documentos relativos a su propia implantación, tanto del Plan Nacional, como decía, como del Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid, a distintos apoyos puntuales de tramitación y a las Oficinas Comarcales de Rehabilitación, cofinanciadas por el Ministerio de Fomento.

En cuanto a la distribución dentro del Plan de Vivienda y Suelo, destinado a rehabilitación, adquisición y alquiler, se señala que para rehabilitación supone un sumando de 4.924 millones y para obra nueva supone un sumando de 4.744, de los cuales para alquiler son 2.189 millones y para adquisición son 2.555. Nada más; muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE SUELO** (Erenas Godín): Con respecto a la pregunta del señor

Nolla sobre la partida 2020, le diré que corresponde al alquiler de la sede del Jurado Territorial de Expropiación. Este alquiler, que se hizo por tres años, vence en el mes de junio del 2001, y lo que está comprometido con el contrato de alquiler actual es en torno a 3 millones, IVA incluido; el resto es alrededor de 7 millones, y se reserva bien para la renovación de un nuevo contrato con la sede actual, bien, en caso de no llegar a un acuerdo en el precio de alquiler, para la búsqueda de un nuevo local más grande, que implicaría estos gastos hasta los 7 millones para todo el presupuesto del 2001.

En cuanto a la partida 6000, tengo que informarles de que fundamentalmente, en un 90 por ciento de su cuantía, se utiliza para la adquisición de suelo para carreteras. El resto de suelo, que se obtiene por los consorcios urbanísticos, tanto la obtención de suelo como la urbanización, se financia mediante créditos ICO que solicita el propio Consorcio a una entidad bancaria. Para darle una idea de cifras, le diré que los consorcios actualmente constituidos, que son Parla Este, El Escorial, La Estación y El Olivar, en Humanes, que se constituyó anteayer, suponen, en actividades residenciales, una superficie en suelo de 593 hectáreas; en actividades económicas tenemos el Consorcio de Carpetania, que son 480 hectáreas; la suma de las dos tipologías de consorcios, tanto de viviendas como de actividades económicas, da una superficie de actuación de 1.073 hectáreas. Estas 1.073 hectáreas suponen aproximadamente una inversión en suelo de 40.000 millones de pesetas en los consorcios ya constituidos, pero, en cuanto a la financiación de éstos, al constituirse el consorcio entre dos organismos, que son la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento, es el propio consorcio el que solicita un crédito para la financiación de esa actividad, y este importe, estimado simplemente en los consorcios constituidos hasta la fecha -dése cuenta de que todavía quedan tres o cuatro por constituir, y que se constituirán en la siguiente Legislatura-, supone una inversión, solamente en suelo, de 40.000 millones de pesetas. Muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Álvarez de Francisco): En cuanto a las cuestiones planteadas, el señor Revenga ha hecho una referencia al Plan de Inspección del Transporte, y no especificaba nada al respecto. En los indicadores del propio presupuesto vienen las actuaciones previstas, y me imagino que simplemente ha hecho

una referencia a las mismas, sin ninguna pregunta concreta.

También ha hecho referencia a las pruebas de consejero de seguridad del transporte. Estas pruebas, que vienen realizándose desde el año 1999, tienen su razón de ser en una Directiva europea que obligaba a que, a partir del año 1999, aquellas empresas de transporte de la Unión Europea que se dedicaran a transportar mercancías peligrosas por carretera, por vía ferroviaria o por vía fluvial, deberían contar con uno o varios consejeros para estudiar y analizar las medidas a tomar en este tipo de transportes, así como los que hacen operaciones de carga o descarga de las mercancías peligrosas. Esta Directiva europea se trasladó al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 1566/99, de 8 de octubre, que posteriormente se desarrolló por la Orden Ministerial de 21 de octubre. En la Comunidad de Madrid fuimos los suficientemente ágiles como para, en el mismo mes de octubre, tener también la Orden de la Consejería, que posibilitó que en noviembre de 1999 se realizasen los primeros exámenes para que, así, se pudiera cumplir, por parte de las empresas españolas este requisito europeo en cuanto a consejero de seguridad. En el año 2000 se han vuelto a realizar unas pruebas, que se hicieron en el primer trimestre para aquellos que no habían podido presentarse en las de 1999, y es objetivo de esta Dirección seguir elaborando las pruebas de consejero de seguridad anualmente, de acuerdo con la normativa europea, trasladada, como decía, por decreto al ordenamiento español. Estas pruebas son, para esos tres tipos de transporte, por carretera, ferrocarril o fluvial, y también para cinco categorías, dependiendo del tipo de mercancías peligrosas que se deben transportar.

También indicar que, dentro de esta nueva normativa, las personas que tienen esta titulación tendrán que renovarla cada cinco años, bien a través de la actividad que acrediten en estudios, cursos, jornadas, etcétera, que tendrá que publicar la Comunidad europea, bien a través de un examen de seguimiento del conocimiento sobre la cuestión técnica del transporte de mercancías peligrosas.

Otra de las preguntas que se han planteado es en cuanto a la partida 4839, "Subvención a familias", que es nueva, y es que, dentro del sector del transporte, uno de los problemas que se está planteando es el de la disminución de conductores; es decir, hay un déficit de conductores a nivel nacional, y desde el Ministerio, desde la Administración central,

colaborando con las Comunidades Autónomas en el estudio, se están planteando dos tipos de posibilidad de actuación al respecto, puesto que tanto la menor tasa de paro como también la incidencia de la desaparición del Servicio Militar Obligatorio, que en muchos casos daba lugar a la existencia de personas con la autorización de carné, han hecho que haya disminuido el número de conductores.

Respecto a los dos apartados sobre los que se está trabajando a nivel estatal, uno de ellos es el estudio del reconocimiento a conductores de terceros países, es decir, que no sean de la Unión Europea, que es algo que en principio se tiene como una medida para estudiar, puesto que ya hay países europeos que permiten a conductores de otros países que no son de la Unión Europea poder trabajar. El otro apartado que se está estudiando es fomentar desde la Administración, en colaboración con las asociaciones empresariales, no solamente la obtención del título, que cada uno tendría que sacar su carné y es costoso, sino también la formación complementaria posterior a la obtención del título, porque no hay que olvidar que es muy importante a nivel de seguridad no solamente el tener el título de conducción, sino una formación adecuada, para que, cuando se cojan vehículos de gran tonelaje o que tienen que llevar a decenas de personas, haya una formación complementaria al respecto. La Comunidad de Madrid, en colaboración con el Ministerio y con otras Comunidades Autónomas, ha ido planteando la necesidad de tener estas partidas para el año 2001 para realizar una actuación conjunta de formación de los conductores que posibilite el que haya nuevas personas que accedan a esta profesión, y que las que accedan lo hagan en unas condiciones técnicas adecuadas.

La otra cuestión que se planteaba era sobre el Capítulo Segundo y su descenso del 6,20 por ciento con respecto a unas partidas. Fundamentalmente lo que hace variar al Capítulo Segundo es la partida 2266, que es la de publicaciones. Como bien decía el señor Revenga, estaba dotada con 30 millones en el año 2000 y se ha quedado en 2 millones para el año 2001. Esto sucede porque, dentro de las actuaciones de la Dirección General de Transportes, cuando había que hacer notificaciones no solamente de sanciones de personas a las que no se localiza, sino de requerimiento de documentación cuando se ha presentado una solicitud, o requerimientos para aportación de algún dato, o archivos de expediente,

cuando no se podía comunicar a las personas a través de correo, se hacía a través del Boletín. Hasta la Ley 24/99 de Medidas Fiscales de la Comunidad de Madrid, estas publicaciones en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid había que abonarlas, pero a partir de esta Ley ya no es necesario abonarlas, con lo que esta partida se queda reducida en 2 millones, que son para publicaciones en otros boletines que no son de la Comunidad de Madrid. Por tanto, la partida lo que ha hecho ha sido adecuarse a lo que hay que pagar, que son las publicaciones en otros Boletines que no son el nuestro, y reducir lo que era el coste del nuestro. Esto, como fue una Ley de finales del año 99, ya pasó en el año 2000; de hecho, se adecuó incluso el presupuesto del año 2000 para adquisición de más básculas de pesaje, en vez de dos han sido cuatro las que se han sacado a concursar, o para iniciar el proceso de digitalización de todos los archivos de la Dirección General de Transportes.

Respecto a la partida 2276; la partida 2276, si bien se ha comentado que pasa de 30 millones a 50 millones, que son 20 millones de incremento, realmente ha disminuido, porque, de esos 50 millones, 29.200.000 pesetas se corresponden al plurianual del 2001, que corresponde al proceso de digitalización; proceso de digitalización que un tercio se paga con cargo al presupuesto del año 2000, y los dos tercios restantes, que son esos 29.200.000, se pagarían en concepto de presupuesto de 2001, con lo que la partida 2276, en el fondo, con relación al año 2000, quitando este gasto plurianual, prácticamente descende.

También se ha hecho una referencia al tema de las dietas de personal y de locomoción y traslado, y quiero comentar que se han incrementado con respecto al año 2000, y fundamentalmente se debe a que las nuevas competencias que nos otorga la Ley, en cuanto a control e inspección de aparatos tacógrafos, aparatos termómetros, aparatos de limitación de velocidad, etcétera, que antes eran de tráfico y ahora son nuestros, nos aconsejan que periódicamente nuestros técnicos, así como los técnicos especialistas de control de carretera, efectúen los necesarios cursos de adaptación, de aprendizaje y de conocimiento de estos aparatos, que se suelen realizar en lo que antes eran las oficinas técnicas de la Guardia Civil, que están situadas fuera de la Comunidad. También consideramos interesante, junto con la Inspección General del Ministerio, y cuando no sea posible, conocer otras formas de inspección de otros países europeos, como Francia,

etcétera, para ver el funcionamiento, y actuar de forma coordinada. Por eso hemos incrementado esa partida: porque creemos que un mejor conocimiento de cómo se inspecciona en otros sitios y, a la vez, de estas nuevas materias, que son de nueva competencia, podría ser muy beneficioso para la inspección del transporte.

No tengo ninguna otra cuestión apuntada; de todas formas, quedo a disposición de SS.SS. por si alguna cosa de las preguntadas no hubiera sido suficientemente aclarada.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS** (De Águeda Martín): La primera pregunta se refería al hecho de que ponemos 2.600 kilómetros, cuando otras veces hemos puesto 2.800. El problema que tenemos con esta cuestión es muy sencillo, y es que el kilometraje de las carreteras es una cuestión viva. Es más, en este momento no tenemos 2.600, tenemos exactamente 2.515. ¿Qué ocurrió para pasar de 2.800 a 2.600? Pues, simplemente, que hubo una transferencia de antiguas carreteras, que se convirtieron en calles del municipio de Madrid, que fueron del orden de 1.160 kilómetros, aproximadamente. Eso justifica en su mayor parte esta disminución.

Le puedo decir que, en este momento, estos 2.515 kilómetros tampoco van a ser definitivos; seguramente de aquí a muy poco tiempo van a volver a cambiar. Concretamente, vamos a aceptar las competencias sobre la carretera de Robregordo a La Acebeda; vamos a transmitir al Ayuntamiento de Colmenar Viejo dos tramos de carretera que estaban dentro del municipio, que son la 615 y la 609; vamos a pedir al Ministerio de Fomento que nos transfiera de varios tramos de antigua Carretera N-I que están abandonados, con lo cual, la cifra de los 2.600 kilómetros en realidad es una cifra media, que, como le digo, es una cifra viva, que va cambiando todos los años, incluso casi todos los meses.

Respecto al tema de los 'peajes sombra', me pregunta usted por la modificación del tramo uno, provocada por las nuevas necesidades que se han producido después de la aprobación de la construcción de la cuarta pista del Aeropuerto de Barajas, le diré que no altera el volumen que tendrá que pagar la Comunidad de Madrid por 'peajes sombra', porque es una carga que, lógicamente, será asumida por AENA.

En cuanto a este nuevo informe, que ha

salido a la luz pública ayer u hoy, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, respecto a la carretera de los pantanos, tampoco modifica los 'peajes sombra', puesto que ya en el contrato de concesión tenía previsto acabar donde acaba, y, en principio, no se planteaba, hasta tener la respuesta del Consejo Superior, si se continuaba o no; era un cuestión a ver posteriormente. Aprovecho la oportunidad que me brinda hablar de este tema para decir que el informe del Consejo Superior de Investigaciones Científicas es de una altura científica absolutamente admirable.

Respecto a la partida de construcción, usted me pregunta cuáles son los contratos que se van a adjudicar en el año 2000. Le voy a decir de memoria lo que se va adjudicar de aquí a final de año. Seguramente, adjudicaremos la variante de Titulcia; la M-616, en la avenida de Valdelaparra, en Alcobendas; el cruce del Gamonal, aunque este cruce en los código se denomina "Remodelación de las intersecciones de la M-607, M-615 y M-622". Otro contrato que se va a adjudicar es la glorieta de la M-404, en El Álamo; la reparación del puente sobre el Tajo, en Fuentidueña; el refuerzo de la M-311, en el tramo de la M-302 a Colmenar de Oreja, y el mejor acceso a la estación de ferrocarril de Colmenar Viejo. Como le digo, son citas de memoria. No hay que sorprenderse de que haya tantas adjudicaciones de aquí a final de año; hay que recordar que la Dirección General de Carreteras adjudica aproximadamente entre 100 y 150 contratos anuales; por tanto, es normal que estemos aún adjudicando contratos del año 2000.

Me pregunta usted, en conservación, dónde está la cuestión de la seguridad vial; la seguridad vial está en todo. Creo que en alguna otra ocasión he dicho que en la Dirección General de Carreteras consideramos que todo lo que hacemos tiene que ver con la seguridad vial. No tendría ningún sentido hacer algo contra la seguridad vial. Luego, en principio, todo el Presupuesto está dirigido a la seguridad vial; por eso no hay nada específico y limitado hacia ello.

También pregunta usted por qué ponemos en la Memoria que se tardan dos años desde los estudios previos hasta el proyecto de construcción. Esto es simplemente por seguir el proceso jurídico fijado en la legislación vigente; es decir, se requieren toda una serie de procesos, sobre todo en los procesos medioambientales, que llevan cierto tiempo y que pasan por un estudio previo, por una memoria resumen, por un estudio informativo con las sucesivas

contestaciones de todos los organismos consultados, informaciones públicas, etcétera; por lo tanto, este proceso dura dos años de forma habitual.

Me pregunta también cómo está la partida correspondiente a la colaboración de Tres Cantos y cómo están las obras de la M-506. Supongo que se refiere usted a la nueva carretera M-506, porque la ampliación de la existente está prácticamente terminada, ya se ha terminado la ampliación de ancho con la inclusión de unos arcenes buenos, una buena parte del trazado, unas rectificaciones de curvas. Este proyecto está muy avanzado. Respecto a la duplicación de la calzada de la nueva carretera M-506, en este momento le puedo decir que el movimiento de tierras está realizado en su mayor parte, todos los desvíos de servicios están prácticamente terminados. En principio, la obra sigue su ritmo normal y estará acabada hacia finales del año que viene, hacia finales del 2001.

Pregunta usted también, como temas generales, cómo se han disminuido las cifras porcentuales de gastos de personal y gastos corrientes. Pienso que la explicación es sencilla: simplemente el Presupuesto total ha pasado, en términos globales, de 20.000 a 25.000 millones. Si se divide una cantidad muy similar de un año sobre un denominador mayor, lógicamente, los porcentajes tienen que ser menores; no hay otra razón.

Pregunta usted por qué en el Capítulo Cuarto los 'peajes en la sombra' los llamamos "Transferencias corrientes a familias". Porque su calificación jurídica es de subvención a familias, subvención a los usuarios; así lo definió la modificación de la Ley de Carreteras que se hizo en el año 97, si mal no recuerdo. Es una simple trasposición a una denominación de la partida presupuestaria de una realidad jurídica.

También pregunta usted cómo es que las inversiones reales han bajado al 77,88 por ciento en el año 2001, mientras que en el año 2000 teníamos 92 por ciento. La razón es otra vez la misma de antes; es decir, que el Presupuesto total ha pasado de 20 a 25.000, y, lógicamente, los porcentajes relativos tienen que disminuir. Eso es por pura aritmética.

Pregunta usted también por qué hemos mantenido los totales de "Reparación y conservación de maquinaria y elementos de transporte". Se han mantenido los totales, entre otras cosas, porque hay una política de reposición de material que se está ejerciendo según un plan preconcebido, un plan a diez

años, que se va cumpliendo todos los años, con lo cual, cada vez hay más material nuevo y cada vez menos material antiguo. Otra razón es que, aunque, por ejemplo, en "Reparación y conservación de elementos de transporte", ve usted que el total son 30 millones, sin embargo, digamos, la cocina interna es diferente. En realidad, para los vehículos ligeros tenemos, como sabe usted, un contrato con una cadena de talleres, y ese contrato va cambiando; es decir, la cantidad presupuestada anualmente va cambiando; concretamente, dentro de los 30, hay 17,5 que están previstos para el año 2001 para los vehículos ligeros, y el resto será para vehículos pesados. ¿Por qué el total es el mismo? Porque hay una política en la Dirección General de Carreteras de contención del gasto corriente, y creo que año a año se va confirmando esa tendencia.

Por último, dice usted que ha habido una pequeña disminución en la partida de conservación, pasando de 5.387 a 5.337 millones; creo que es un simple error de debate, porque en el año 2000 también hubo presupuestados 5.337 millones de pesetas.

El Sr. DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE (Melis Maynar): Buenos días, Señorías. Como el Viceconsejero va a explicar a continuación todo lo relacionado con Mintra y con los mandatos a Tres Cantos de la Gran Vía de Villaverde, yo le voy a contestar al señor Revenga y al señor Sanz respecto a por qué siguen apareciendo el Intercambiador de Pirámides y la estación "Eugenia de Montijo". Simplemente comentarle que quedaban unas pequeñas partes de liquidación, y que, como saben, eso se puso en servicio hace tiempo. Por otra parte, confirmarle que la ampliación de gálibo de la Línea 10 está en Mintra, y que los proyectos son los que figuraban en la otra partida. Muchas gracias.

El Sr. DIRECTOR GERENTE DEL INSTITUTO DE LA VIVIENDA DE MADRID (Franch Ribes): Buenos días, Señorías. En cuanto al incremento del Capítulo Segundo, tengo que decirle que el incremento es de 487 millones de pesetas, de los que 282 millones corresponden a "Tributos" y 197 millones a "Trabajos con el exterior"; la suma de estos dos incrementos son 479 millones de pesetas.

Como también me ha preguntado por "Tributos" y por "Trabajos con el exterior", le explico que el incremento de "Tributos" es exclusivamente

para tratar de adecuarlo a las obligaciones con los diferentes Ayuntamientos, y "Trabajos con el exterior" se incrementa básicamente por las contrataciones que ya en una ocasión vine a explicar a esta Comisión -los contratos para cuatro años-, que tratarán de: elevar a escritura pública 35.000 viviendas; revisar todo el patrimonio administrado del Ivima, que está en torno a los 100.000 inmuebles, entre viviendas, garajes y locales; digitalizar el archivo; ofertar las ventas de viviendas en las que se actúe a lo largo de la Legislatura y el primer año de la siguiente, etcétera. Yo creo que con eso ya tienen un detalle exhaustivo de cuál es el objeto y la función de estos contratos.

Respecto a "Material de oficina", le puedo manifestar que el aumento del ejercicio 2001 respecto al ejercicio 2000, salvo error, es del 3 por ciento, lo que supone 460.000 pesetas; si S.S. tiene interés, a lo mejor podríamos entrar en más detalles.

En cuanto a la manifestación general sobre pequeñas partidas, me dice S.S. que disminuyen en el ejercicio 2000 y que nosotros las incrementamos de nuevo en el 2001. Realmente, las partidas se van a ejecutar al cien por cien en el 2000, pero las disminuciones corresponden a pagos de ejercicios ya cerrados; básicamente, a primeros de ejercicio se atienden pagos del ejercicio anterior, y eso, contable o presupuestariamente, figura como una disminución en la partida, pero, de hecho, no lo es.

Entrando en el Capítulo Sexto, me pregunta por la partida 6021, "Construcción de vivienda nueva". Puedo manifestarle que en el ejercicio 2001 está planteado el inicio de 1.565 viviendas nuevas; como recordarán SS.SS., el compromiso electoral es de 6.000 viviendas para la Legislatura, y, por lo tanto, estamos completamente en línea para poder alcanzar ese compromiso electoral.

Me pregunta luego, y ya aprovecho para decírselo, si vamos a continuar con el derecho de superficie. Efectivamente, alguna de estas viviendas se iniciarán por derecho de superficie.

Respecto a la partida 6000, "Suelo", les quiero comentar que en estos momentos está en estado avanzado de negociación la compra de diferentes actuaciones de suelo, por lo que seguramente la compra de suelo que teníamos prevista para los dos ejercicios. Podremos materializarla dentro del ejercicio 2000; por lo tanto, no requeriremos parte de los fondos para el ejercicio 2001.

En cuanto a la partida 6072, "Urbanización",

me preguntaba S.S. por el importe destinado a la actuación de San Blas, 600 millones de pesetas, y para el PERI de Ventilla 993 millones de pesetas.

Respecto a la partida 6120, "Reparaciones de viviendas", me preguntaba cuánto se dedicaba a San Blas. Pues se dedican 145 millones, a Orcasur, 300 millones y al Alto del Arenal, 502 millones de pesetas.

Por último, me comentaba el señor Sanz que se incrementan las aportaciones a las juntas de compensación. Efectivamente, al participar en suelo que está dentro de juntas de compensación, el proceso de urbanización del suelo para poder disponer y construir viviendas, nos requiere el incremento de nuestras aportaciones. Nada más, y muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Buenos días. Contesto al señor Revenga acerca de las preguntas que me ha formulado.

En primer lugar, me hubiera gustado que en la Memoria del Presupuesto del Consorcio apareciera el Convenio con la Comunidad de Castilla-La Mancha porque ello significaría que lo habríamos firmado antes de la elaboración y aprobación del Presupuesto, aunque esperamos que se firme en breves días.

En cuanto a la partida 2262, "Divulgación y publicaciones", en la que señalaba que había necesidades de transporte, me voy a referir a la última nota de la Memoria del Presupuesto, que se refiere a la campaña de información al usuario sobre las circunstancias del tráfico y nuevos tramos en servicio, etcétera. Esto significa que, en aquellos momentos en que en determinadas carreteras, por un problema de desvío o por cualquier otro motivo, se interrumpe el servicio en la misma, el Consorcio de Transportes colabora en la información a los usuarios de los autobuses interurbanos que corresponden a esos tramos fuera de servicio. Por poner un ejemplo, la carretera de Colmenar o la interrupción de los servicios dentro del municipio de Getafe por el soterramiento de las vías.

Respecto a la partida 4438, correspondiente a los costes de explotación de Metro y EMT, voy a desglosar las necesidades de explotación, 105.124 millones: 65.017 millones corresponden a Metro de Madrid por importe de 40.107 millones a la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

En cuanto a la partida 4732, con 1.641

millones, correspondiente a Transportes Ferroviarios de Madrid o comúnmente dicho, tren de Arganda, corresponde a la previsión o al presupuesto correspondiente al contrato. Aprovecho la ocasión para señalar al señor Revenga, que sé además que le interesa tremendamente estos datos, que el número de viajeros medidos el pasado martes -es un dato, por lo tanto, muy reciente- es de 16.583 viajeros, casi mil y pico más viajeros que en la anterior ocasión en que estábamos en esta sala, apenas hace dos meses.

En la partida 7439, me piden igualmente que separemos las que corresponden al Metro y las que corresponden a la Empresa Municipal de Transportes, debo señalar que corresponden, con subvención de capital, 2.591 millones a Metro y 10.566 millones a la Empresa Municipal de Transportes.

En cuanto a los 200 millones de subvención que hay en la partida 7739, sobre la que me pedía una explicación, como este año hemos tenido un aumento de subvención a fondo perdido por parte del Imsero, que esperamos volverlo a tener el año que viene, hemos podido distribuir en inversión de nuevos autobuses 346 millones de pesetas que han alcanzado a 180 autobuses. Esperamos, lógicamente, que el próximo ejercicio 2001 podamos conseguir cifras similares.

No he logrado encontrar referencias a la iniciación de la ampliación del Intercambiador de Moncloa; en todo caso, si se hubiera producido, sería un error, ya que el Consorcio de Transportes no tiene las competencias sobre la ampliación de Moncloa. En todo caso, podemos hablar de los distintos estudios de viabilidad -que sí están hechos en el Consorcio, y están a disposición de cualquier persona que los quiera contemplar-, con el ánimo de encontrar la mejor explotación posible y lograr, por tanto, que los viajeros tengan la mejor fórmula de intercambio modal dentro del Intercambiador de Moncloa.

La partida 2262, sobre la cual el señor Revenga pregunta por qué bajamos de 210 a 199, debo señalarle que no se baja, sino que es efecto de que este año hemos tenido que incorporar, de acuerdo con las instrucciones que se nos han dado, la prorrata del IVA en los costes externos en los que hay que aplicarlo. Esa diferencia corresponde fundamentalmente a la prorrata del IVA; no hay, por tanto, disminución, sino, sencillamente, dificultad para poder comparar un año con otro por esta circunstancia.

Volvemos a hablar de la disminución de las

aportaciones a Renfe. No es verdad; los 751 millones o 763 millones que mencionaba el señor Revenga corresponden al pago de la deuda aplazada con Renfe desde hace tres o cuatro años, cuando tuvimos las discusiones sobre las fórmulas de pago, del número de viajeros y de las tarifas que se debían aplicar. Las necesidades de compensación de Renfe en las zonas B y C van a pasar de 13.113 millones a 14.126; y en la zona A, de 740 millones a 771 millones.

Por último, me pregunta por el incremento tarifario; el presupuesto se ha hecho contemplando distintas hipótesis, las cuales todavía estamos contrastando, sin habernos podido inclinar aún por ninguna de ellas.

También me preguntaba por el problema de los 32.528 ó 35.461 millones. Está claro: los 32.528 millones es la parte que corresponde a la Comunidad de Madrid por costes de explotación, y los 35.461 millones corresponden por el mismo concepto a la suma de la aportación hecha por el Ayuntamiento de Madrid y la Administración Central. Si sigue mirando en esa misma página, verá, un poco más abajo, 6.984 y 6.598 millones, que corresponden a las transferencias de capital de Comunidad y Ayuntamiento. Si suma las partidas 67990 y 13583, "Transferencia de capital" y "Transferencias corrientes", obtendrá los 81.570 millones correspondientes al total de transferencias de las tres Administraciones consorciadas. Nada más; muchas gracias.

El Sr. **VICECONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Peral Guerra): Buenos días, Señorías. Antes de entrar a contestar a las preguntas que se han formulado sobre Mintra, quería aclarar algunas que se han hecho en relación con las obras que está ejecutando por mandato la Empresa Pública Tres Cantos, pero que también figuran en los presupuestos de la Dirección General de Infraestructuras de Transporte. Respecto a la Gran Vía de Villaverde, ustedes conocen que existió un presupuesto inicial, un anteproyecto más bien, de aproximadamente 6.000 millones, que posteriormente fue incrementado como consecuencia de haber convertido lo que era un mero cubrimiento de las vías en una auténtica vía-parque, pasando de un ancho de 24 metros a 46. Se va a crear allí una vía-parque con zonas estanciales, carril-bus y muchísimas más prestaciones para la calidad de vida del distrito que las que tenía el proyecto inicial.

También los estudios geotécnicos han revelado la necesidad de reforzar la cimentación y profundizar hasta 12 metros. También se han tenido en cuenta las nuevas normativas para prevenir -Dios no lo quiera- el impacto de trenes contra los pilares del nuevo cubrimiento; hay una nueva normativa europea que, naturalmente, debemos tener en cuenta aquí. La obra, como ustedes conocen, fue adjudicada, en el pasado mes de octubre, por 7.800 millones, a los que deben incorporarse unos 250 millones de asistencias técnicas; tiene un plazo de ejecución de 22 meses, y la cantidad que se piensa invertir en el año 2001 son 4.529 millones.

Respecto a la obra, también encargada a Tres Cantos, de cubrimiento del Metro en Rivas, solamente figuran en el presupuesto de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte 309 millones, porque se trata de los intereses de la financiación de esta obra durante cinco años. Ésta es una obra por la que se permite a Tres Cantos endeudarse, y hay una financiación de 4.500 millones concertada con el Banco Europeo de Inversiones y con La Caixa a un tipo de interés basado en el tipo de referencia del Banco Europeo de Inversiones, pero con un máximo que no debe superar el euríbor más 0,15 por ciento. Son dos años de carencia y tres años de amortización.

A continuación, entramos en las preguntas relativas a Mintra que han formulado el Diputado señor Revenga y el Diputado señor Sanz. Evidentemente, el capital con el que ha empezado a funcionar Mintra puede interpretarse -aunque es un criterio absolutamente subjetivo considerar si son grandes o pequeñas- que, en relación con el mandato que se ha hecho a Mintra por parte de la Comunidad, ese capital pudiera ser reducido. Estamos hablando de 1.800 millones de pesetas, que es algo verdaderamente importante, y lo que la Comunidad no ha dicho en ningún caso es que éste sea el capital definitivo de Mintra. Mintra tendrá el capital que en cada momento, en cada circunstancia, sea aconsejable para atender aquellos gastos que no sea aconsejable atender con financiación ajena.

Respecto al objetivo, tiene usted toda la razón, no hay ningún inconveniente en añadir la adquisición de material móvil por parte de Mintra; así figuró desde el principio en la ley, y creemos que es razonable incluirlo.

En cuanto a la ampliación de gálibo de la Línea 10, efectivamente, la idea inicial era que esta ampliación de gálibo fuera encomendada a Arpegio, y

así se hizo el mandato, pero, posteriormente, los criterios del Banco de España sobre la consolidación de la deuda a Arpegio con la deuda de la Comunidad aconsejan que sea Mintra la que ejecute esta infraestructura. Ustedes saben que la diferencia fundamental entre Mintra y Arpegio es que Mintra es dueña de las infraestructuras que construye y también del material móvil que adquiere, y, según los criterios del Sistema Europeo de Cuentas, cuando uno es dueño de la infraestructura que construye, y percibe un canon porque otros operadores la utilicen, así, su deuda no se consolida con la deuda de la Administración Pública.

En relación con la plantilla, las 36 personas. Los balances y demás documentación de Mintra se entregaron en octubre, y el primer mes que estas personas van a cobrar por parte de Mintra va a ser noviembre, por lo que el importe y sus retribuciones todavía figuran en el Presupuesto 2000, en la partida de la Comunidad de Madrid, Consejería de Obras Públicas. Ahora bien, naturalmente, tendremos que hacer la oportuna modificación presupuestaria para atender sin ningún problema el pago de esas retribuciones al final del mes actual.

Gastos financieros, 5.889 millones. Corresponden a los gastos de financiación de las certificaciones de obra y material móvil del año 2001 -luego explicaré con más detalle cómo se financia a 25 años-. Había una opción que se descartó, que era haber incorporado estos gastos de financiación al inmovilizado, es decir, lo que comúnmente se llama haberlos activado, pero eso hubiera dado lugar a que Mintra apareciera en esta primera presentación del año 2001 con un beneficio desmesurado que tampoco reflejaba las verdaderas circunstancias y condiciones de la financiación; parece más razonable reconocer lo que es gasto financiero, e incluirlo como gasto. Creo que a los administradores públicos y a los representantes del pueblo, que son ustedes, les da una mejor explicación de lo que cuesta hacer lo que estamos realizando.

Respecto a la amortización, por 2.011 millones de pesetas, se ha reflejado lo que es la amortización de aproximadamente el 50 por ciento del material móvil, porque en cuanto al resto, se considera que el 50 por ciento del material móvil estará en curso de fabricación durante el año 2001 y el 50 por ciento estará entregado. Entonces, solamente se considera la amortización del 50 por ciento con un coeficiente de amortización del 15 por ciento.

En cuanto a las deudas no comerciales, son fundamentalmente Hacienda Pública acreedora por IVA e IRPF y Seguridad Social acreedora, que figurarán a final de año. Ustedes saben que hay cantidades adeudadas a Hacienda que no se ingresan justo en el último mes, sino en el mes de enero.

En relación con los 75 millones de ingresos diversos, siempre hemos pensado que la experiencia y la gran capacidad del equipo humano, del equipo técnico de la Comunidad de Madrid que ha conseguido llevar adelante la primera ampliación de Metro y está llevando adelante la segunda, daba, naturalmente, unas posibilidades importantes de aportar esa asistencia técnica a otros proyectos de ampliación de infraestructuras del transporte, nacionales y extranjeras. Se están haciendo algunas gestiones de este tipo, y creemos que pueden generar perfectamente unos ingresos de 75 millones. Aunque no tenga que ver exactamente con esto, quiero resaltar que estamos recibiendo constantemente visitas de otras ciudades y regiones, y recientemente la ciudad de Tianjin, en China, está muy interesada en que la Comunidad de Madrid colabore en su proyecto de ampliación del metro.

Pasamos a un tema importante, que me parece que son los ingresos por cánones. Creo que en estos momentos es más razonable hablar de un importe de 7.600 millones como el ingreso de cánones con IVA, que corresponden detalladamente a 6.834 millones por infraestructuras, y 759 por material móvil, pero hay que tener en cuenta que el proceso de financiación no está totalmente terminado en todos los puntos y realmente estamos hablando de una previsión, de un presupuesto, no de los resultados definitivos que, naturalmente, tendrán ustedes a finales del próximo ejercicio.

Respecto si se considera o no razonable pagar un canon por algo que se está construyendo, lo que las Administraciones Públicas deben hacer en cada momento es adoptar decisiones sobre cuáles son las prioridades del destino de las inversiones públicas. Pare el Gobierno regional está claro que una de las prioridades es la ampliación de la infraestructura, el transporte público; es una absoluta prioridad. Y es algo que, por su volumen, debe financiarse a largo plazo, por lo que en cada momento al fórmula de financiación es la que permiten los criterios de la Unión Europea y del Estado español sobre el endeudamiento de las Administraciones Públicas, pura y simplemente; en cada momento, para conseguir unos objetivos, que yo creo que

compartimos todos, hacemos lo que en cada momento se puede hacer, y, en este momento, los organismos o entes tipo Mintra no tienen ningún problema para poner en marcha infraestructuras, siempre que sean dueños de las mismas.

Pero, al final, como ustedes conocen perfectamente porque han votado a favor de la Ley de Mintra, han tenido en todo momento, por nuestra parte, una información amplia y actualizada, y conocen tan bien como nosotros lo que va a hacer Mintra, cómo va a trabajar y con qué condicionamientos y límites debe actuar. Ustedes conocen, naturalmente, que aquí, al final, lo que aquí se está haciendo es financiar infraestructuras a largo plazo, y es perfectamente asumible que si un operador, como Metro, encarga que se le construyan o va a utilizar unas determinadas líneas y un determinado material móvil, y lo tiene que pagar de una forma aplazada, lo pague mediante un canon, no hay ningún inconveniente de tipo legal ni de tipo jurídico para que empiece a pagarse desde el primer momento, porque al final, son fórmulas financieras; también podría pagarlo al final, un pago al final de todo el proceso; también podría pagarlo adelantado, con un pago inicial; es decir, al final son fórmulas absolutamente legales y que se utilizan en los sistemas de financiación de infraestructuras, de edificios y de empresas, etcétera.

¿Quién financia todo esto? Ha habido una reflexión. Al final, como todo, lo financian los contribuyentes. Y ¿por qué es posible? Porque no solamente hace falta que los contribuyentes paguen sus impuestos, sino que, también, hay una solvencia acreditada por parte de la Comunidad, tanto en el aspecto técnico -es decir, construir en coste y plazo- como en el aspecto financiero, que es el de pagar puntualmente y sin ningún problema. Muchísimas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación, para hacer uso del turno de réplica, tiene la palabra el señor Sanz Arranz, Portavoz del Grupo de Izquierda Unida.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Gracias, señor Presidente, pero no voy a hacer uso de mi turno de palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias,

Señoría. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas, tiene la palabra el señor Piñedo.

El Sr. **PIÑEDO SIMAL**: Muchas gracias, señor Presidente. Muy brevemente, para hacer una consideración general sobre la sección que nos ocupa, señalando, en primer lugar, que el crecimiento de la sección es del 9,2 por ciento, lo cual está situado por encima del presupuesto, aunque si bien en el presupuesto no financiero está algo por debajo, ninguna de estas cifras es buena; la cifra buena, en mi opinión, es la que da el gran consolidado en esta sección, es decir, aquella que incluye los programas presupuestarios y las empresas públicas, instrumentales que dependen de esta Consejería, puesto que estamos hablando de que estamos en el 2001 ante una de las operaciones fundamentales de este presupuesto, y sería poco sensato excluir las empresas públicas en una consideración, en una comparación sobre el ejercicio anterior.

Si hacemos el gran consolidado en esta sección, a mí las cuentas me salen que crece el 53 por ciento, y el 53 por ciento, evidentemente, dice que estamos ante la Consejería prioritaria, con mucha diferencia sobre el resto de las Consejerías de la Comunidad de Madrid, y, naturalmente, la gran prioridad de este presupuesto se llama Metrosur, ésta es la gran prioridad de este Presupuesto.

El problema, desde mi punto de vista, es que esta operación deja poco hueco a otras prioridades; tan prioritario es el Metrosur, tanto crece esta Consejería, tal es el volumen de recursos que mueve esta Consejería, que la operación deja poco hueco al resto de las Consejerías, incluidas algunas áreas de la propia Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Así, mis cifras me dicen que en suelo y vivienda se aprecia una enorme debilidad; hay una caída del 2,6, en términos nominales, lo cual significa que, en términos reales, estará cayendo probablemente por encima del 6 ó 7 por ciento todo el esfuerzo en suelo y vivienda de la Comunidad de Madrid. Y aquí también estoy incluyendo a Arpegio; es decir, en esta comparación, estoy incluyendo a las empresas públicas en todos aquellos aspectos que son cruciales: adquisición de suelo, construcción de vivienda y conservación de edificios; en todos ellos hay una caída, en términos nominales y en términos reales.

No hablo de otras Consejerías. Evidentemente, no es el momento; ya lo he hecho con

ocasión de otros debates; pero sí quiero indicar que ésta es la característica de este presupuesto. Se podrá opinar lo que sea -y ya tendremos tiempo de opinar- sobre si es acertado o no utilizar este esquema de prioridades en el presupuesto, cuando tengamos que hablar de la Enmienda a la Totalidad.

Quiero decir un par de palabras más sobre Mintra y sobre movilidad y transporte. Yo comprendo bien lo que ha dicho el señor Viceconsejero de que se trata de encontrar una fórmula de financiación que encaje con el SEC 95 y que encaje con los mecanismos financieros que sean posibles en un momento determinado como éste. Debo decirles a SS.SS. que no siempre tienen éxito; es decir, con Arpegio comenzaron haciendo lo mismo y Arpegio, sin embargo, ha tenido que aflorar su endeudamiento con criterios SEC 95, y puede ocurrir que con Mintra pase lo mismo. Yo creo que lo que ocurre es que estamos montando la viabilidad de Mintra sobre una ficción; sobre una necesidad, pero también sobre una ficción, y la ficción consiste en que Mintra, la empresa en sí, es suficientemente solvente como para impedir que, al final, funcione lo que realmente va a funcionar, que es que la garantía de todo esto es la Comunidad de Madrid. Como yo creo que eso es lo que hay detrás, creo que, al final, terminará aflorando el endeudamiento de Mintra, por no sé qué procedimiento, pero terminará pasando.

En segundo lugar, también quiero señalar que no me parece que a la gente se le esté diciendo toda la verdad presupuestaria, y lo indico. Yo creo que hay que indicar cuál es el endeudamiento, no sólo el endeudamiento en términos SEC 95, sino el endeudamiento de verdad, el endeudamiento real que tiene la Comunidad de Madrid en el gran consolidado, y, desde luego, yo lo voy a hacer; yo voy a plantear cuál es el endeudamiento que habrá el día 31 de diciembre del año 2001, porque, evidentemente, lo que no puede ser es que, por un lado, se esté señalando cuál es la gran inversión que se va a hacer -cosa que me parece muy bien-, pero, por otro lado, no se esté diciendo en dónde tenemos el agujero y dónde tenemos nuestra debilidad.

Finalmente, quiero señalar una preocupación; no es más que una preocupación. Yo no veo una relación, por lo menos inmediata -a lo mejor, no puede ser inmediata y es a más largo plazo-, entre el esfuerzo inversor que se está haciendo en esta Comunidad -que cuenta con mi apoyo, por cierto- y los resultados que se obtienen en términos de movilidad; yo no lo veo. Yo creo que las cifras, por

ejemplo, que ofrece Metro, una vez que ya se ha producido la gran ampliación del Metro en la capital, no se corresponden, sin embargo, con las que aparecen en la captación de viajeros, en la producción de kilómetros de coche/kilómetro/año; no veo que haya una correspondencia entre una cosa y otra. Quizás tenga que madurar más, o quizá sea que no estamos haciendo todo lo necesario para profundizar en la rentabilidad social de una inversión de la envergadura de la que estamos haciendo.

Por mi parte nada más, señor Presidente. Creo que alguno de mis compañeros desea pregonar; creo que hay algún deseo de concretar. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Gracias, Señoría. Tiene la palabra el señor Nolla.

El Sr. **NOLLA ESTRADA**: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer las informaciones facilitadas por los altos cargos de la Consejería, y decirle una cosa, eso sí, al señor Director General de Urbanismo y Planificación Regional, que, en lo que se refiere a la partida 6405 del Programa 403, "Planificación y gestión urbanística", comentaba el señor Director General que, en contra de lo que yo decía de que se producía una disminución, había un incremento, y me hablaba de que debíamos estar utilizando informaciones diferentes. Supongo que sí; pero yo le recomendaría al señor Director General que utilizara los papeles oficiales, que son los que yo tengo aquí delante.

Concretamente, en el Boletín Oficial de la Comunidad del jueves 30 de diciembre de 1999, en la página 303 -les facilito el dato-, figuran las dotaciones presupuestarias para su programa, y, concretamente, en el subconcepto 6405, "Planeamiento urbanístico", aparece una dotación -y estoy leyendo- de 95.192.000 pesetas. Sin embargo, en el Proyecto de Ley de Presupuestos, presentado por el Gobierno para el año 2001 -que también tengo delante-, en este mismo programa y en la misma partida, la 6405, "Planeamiento urbanístico", aparece una dotación de 83 millones de pesetas.

La verdad, yo no soy matemático, pero me parece bastante fácil restar y ver que hay una disminución de 12.192.000 pesetas, que, si no me equivoco, significa, en términos porcentuales, un 12,8 por ciento. Por tanto, si el señor Director General tiene otros datos, no sé qué papeles estará utilizando,

pero, desde luego, no los oficiales, los publicados en el Boletín Oficial, y los facilitados por el propio Gobierno. Muchas gracias.

El Sr. **FERNÁNDEZ GORDILLO**: Muy brevemente, señor Presidente. Para agradecer a la señora Castro-Rial sus informaciones, y reiterarle una pregunta que le he hecho respecto al subconcepto 6409, en el sentido de que, si las asistencias técnicas que se prevén en la tramitación de ayudas a adquirentes de vivienda ya construida en el marco del Plan de Vivienda y Suelo tiene que ver con las asistencias técnicas que ya tiene contratadas la Consejería también en ese sentido, o si es una nueva asistencia, y para qué en este caso, que creo que es lo que no me ha contestado.

Le agradezco la información que me da sobre el plan propio de la Comunidad de Madrid y sobre el Plan Nacional, pero le vuelvo a insistir en que no entiendo cómo de 9.196 millones, que se iniciaron en el presupuesto de este año, luego pasaron a 9.985, y ahora se prevén 7.275 en el plan con el Ministerio de Fomento, y en el Plan propio de la Comunidad, por contra, se redujeron 789 millones para dejar las dotaciones presupuestarias, si no he entendido mal, por lo menos con los datos que yo manejo, al 30 de septiembre de 2000, en 444 millones el plan propio de la Comunidad, para ahora presupuestar unas previsiones iniciales por ese concepto de 6.039 millones.

Con respecto al Ivima, quiero agradecer también la información que me ha brindado el señor Franch sobre las preguntas que he planteado. Evidentemente, el gasto corriente sube un 29 por ciento en ese subconcepto precisamente que le preguntaba, y lo que no acabo de entender es cómo los tributos que usted me dice -y, evidentemente, así será, porque usted es bastante transparente en sus explicaciones, que las obligaciones con los diferentes Ayuntamientos son las que son- respecto a las modificaciones presupuestarias que se producen en el año en el que estamos son de 40 millones a la baja, y las obligaciones reconocidas, al menos a 1 de octubre, son sólo de 8 millones de pesetas. Por eso no entendía este incremento que es espectacular, con los datos que yo tengo en este momento. En cuanto a "Trabajos realizados por otras empresas", es evidente que las contrataciones por la gestión del patrimonio externalizado, tal y como usted mismo ha reconocido en esta Cámara, elevan, evidentemente, ese incremento de "Trabajos realizados por otras

empresas".

Le preguntaba respecto a los derechos de superficie, y creo recordar que no me ha contestado. Me ha contestado que sí, que parte de esas 1.565 viviendas nuevas que se van a iniciar será por derecho de superficie, pero creo que no me ha contestado, y es a lo que me refería en el subconcepto 6022, a los más de 1.444 millones que se prevén para sufragar el coste de los arrendamientos de viviendas entregadas mediante este sistema a través de los derechos de superficie en los años 99, 2000 y 2001. Le preguntaba que cómo se distribuía en esas tres anualidades el total que aparece en ese subconcepto.

Ha hecho una referencia al tema de suelo. Evidentemente, en lo referente al tema de la adquisición de suelo del Ivima, va cayendo paulatinamente, es decir, de 7.510 millones previstos en el 99 se pasa a 5.500, y ahora a 4.683. Usted dice que hay un estado avanzado de negociación, teniendo en cuenta las dotaciones del 2000 y las que se prevén para el 2001, y me gustaría que nos dijera, en todo caso, dónde se prevé adquirir ese suelo, en la medida en que, según nos dice, está avanzada la negociación de esa compra de suelo.

Lamentamos que también esa misma bajada sea tan espectacular en cuanto a la construcción de edificios se refiere, sobre todo en el subconcepto 6021, que pasa de unas dotaciones de más de 19.700 millones en el 99 a 3.300 en el presente ejercicio, para caer a 9.800 en el ejercicio que viene. Le agradezco la información que me ha suministrado respecto a los conceptos o subconceptos 600 y 6120, y pido excusas si, cuando posteriormente me dé las explicaciones, no estoy en Comisión, precisamente porque tengo un compromiso con el señor Consejero, y tanto el Portavoz de Izquierda Unida como yo tendremos necesariamente que atenderlo y ausentarnos de esta Comisión, por lo cual me disculpo, pero, sin duda, sus explicaciones me las trasladarán mis compañeros. Muchas gracias.

El Sr. **REVENGA SÁNCHEZ**: Gracias, señor Presidente. Voy a ser muy breve, porque creo que en mi primera intervención me extendí bastante, y la Presidencia fue muy benevolente en ese sentido. Por eso voy a hacer preguntas -más que preguntas, comentarios en algún caso- de tiro rápido.

Señor Melis, dado lo escueto que ha sido, porque casi ha resultado más largo el saludo que su información, contésteme, por lo menos, a la pregunta

de qué pasa con la estación de Sol; si abandonan o no la eliminación de barreras; por lo menos, a eso, contésteme, para que tenga alguna respuesta suya.

Señor Gerente del Consorcio ya sé que han hecho varias hipótesis para los ingresos, pero, para que les cuadren las cuentas, esa cantidad es producto de una. Le he pedido dos cosas en esa cuenta: una, la estimación de número de viajeros, que lo tiene, es decir el crecimiento, y dos, qué tarifa media; las tarifas medias se pueden señalar, aunque sea una hipótesis, y quede así en el Diario en el Sesiones como hipótesis. No me diga: hemos trabajado sobre varias hipótesis, y es toda esta cantidad; dígame una. Ayer en Metro se dio la contestación de que la cantidad que han presupuestado estaba de acuerdo con las previsiones del Gobierno; me parece bien, me parece adecuado. Es una contestación; pero, contésteme algo, no me diga que trabaja sobre varias hipótesis.

Señor Secretario General Técnico de la Consejería, le pediría, por favor, que me clarificara el tema del que hemos hablado antes sobre las plantillas, sobre todo en lo que tiene relación con la Dirección General de Infraestructuras, cómo queda; si es verdad, como ha dicho, que no queda ni un laboral, y cuántos han pasado; y, si se han hecho por procedimientos negociados con los trabajadores, cómo van a estar, porque son funcionarios, y ya sé que Mintra lo admite también, pero me gustaría saber cómo queda.

Señor Viceconsejero, usted opina que la formulación, dentro de las prioridades de ese preámbulo que me ha hecho, como yo suelo hacer a veces, técnica y jurídicamente es una situación absolutamente legal para que adquirir cualquier bien. Mire, independientemente del preámbulo, veremos en el camino si es, legal y jurídicamente -técnicamente está claro que sí lo es-, posible. Yo no conocía que en la Administración pública se pudiera ir adquiriendo un bien mediante arrendamiento sin tener el bien o cánones. Lo desconocía.

Hay un elemento que usted ha introducido, y sobre el que yo no le había preguntado, porque yo le he preguntado por los gastos financieros, los 5.800 millones, me dice que es contra certificaciones. ¿Interpreto de esto, señor Viceconsejero, que ustedes están pagando ya certificaciones o hay entidades de crédito por medio o no? Gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias,

Señorías. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su Portavoz, don Pedro Muñoz Abrines.

El Sr. **MUÑOZ ABRINES**: Gracias, señor Presidente. Señorías, quiero agradecer, en primer lugar, la presencia del señor Consejero de Obras Públicas, y, a la vez, Vicepresidente de la Comunidad de Madrid, al señor Viceconsejero y al resto de los altos cargos de la Consejería de Obras Públicas, así como las explicaciones que se han dado a las preguntas que se han formulado por parte de los Grupos de la oposición, porque, al final, como ocurre con todas las comparecencias que hemos tenido la ocasión de tener en estas dos últimas semanas, yo creo que son preguntas que vienen bien, no sólo para los propios Grupos de la oposición, sino también para este Grupo Parlamentario, porque nos ayuda también a nosotros a conocer mejor el presupuesto.

En cuanto a lo que decía el señor Nolla sobre al error en las cifras que se están manejando respecto a una partida concreta y determinada, poco puedo decirle, porque, evidentemente, no tengo aquí los documentos del año 2000 y no sé dónde puede estar el error. Sería interesante que lo aclaráramos, pero, en cualquier caso, si se utilizan documentos oficiales, yo creo que sería conveniente utilizar siempre el mismo, porque, aun siendo los dos documentos oficiales, yo creo que existe una posibilidad, no digo que sea así, pero existe la posibilidad de que, cuando en un ejercicio se utiliza el documento del Boletín Oficial y en el otro se utiliza, si no lo he entendido mal, los tomos que nos han sido presentados directamente por la Consejería, siempre ha podido ocurrir un error en la publicación en el Boletín, y a lo mejor podía estar ahí el error; no digo que sea así, pero existe la posibilidad. En cualquier caso, coincido con él en que tendremos que utilizar todos los mismos datos.

En cuanto a la intervención del señor Piñedo, que agradezco sinceramente, acerca del crecimiento de esta Consejería, concretamente que ésta dejaba poco hueco a otras Consejerías para poder tener otras prioridades de gasto, no lo comparto, y no lo voy a argumentar puesto que tendremos el debate de totalidad para discutir sobre esta cuestión, así que ya lo veremos.

Respecto al suelo y vivienda decía que, en términos reales, caía un 2,6 por ciento respecto al año anterior. Yo no he hecho la suma horizontal y, por lo

tanto, voy a dar por buena la cifra. También decía que incluía Arpegio, y, como conozco la predisposición del señor Piñedo a equivocarse en cuanto a la homogeneización de datos, le pregunto si, cuando incluye Arpegio, incluye las cantidades que destina a adquisición de suelo, pero que no figuran en inversiones, porque -es algo que ya expliqué ayer-, como en otras empresas, hay actuaciones que, debido a la mecánica contable de las empresas privadas, no se consideran inversión en la ficha administrativa; sin embargo, sí son inversión si lo planteásemos desde el punto de vista de los criterios de la contabilidad pública.

En cuanto a Mintra, decía el señor Piñedo que las fórmulas que se plantean no siempre tienen éxito, que pasó con Arpegio y que, por lo tanto, podíamos estar montando un sistema de financiación en una ficción, porque terminará aflorando el endeudamiento de Mintra más tarde o más temprano. A mí me gustan mucho los ejercicios de adivinación. En el debate de totalidad, si tengo la oportunidad de intervenir, repasaré todos los ejercicios de adivinación del señor Piñedo a lo largo de estos últimos años -en los que no ha acertado ni una, no se ha acercado ni por casualidad- y, por lo tanto, veremos si esta nueva adivinación puede tener una base de credibilidad o no.

Respecto a la intervención del señor Piñedo, solamente quería hacer una última observación. Decía, y yo lo agradezco y me parece bien que lo reconozca, que apoya la inversión que se está haciendo en infraestructuras de transporte, pero que no ve el resultado en la movilidad, especialmente en cuanto al Metro, que es evidentemente donde la Comunidad de Madrid ha hecho un importante esfuerzo. Yo creo que ésta es la canción permanente que en otras ocasiones otro miembro del Grupo Parlamentario Socialista-Progresistas ha dicho en cuanto a que no se ha reflejado un crecimiento de usuarios de acuerdo a la inversión. En numerosas ocasiones he desmentido esas cifras y, además, he expuesto elementos comparativos de crecimiento o de decrecimiento en cuanto al número de viajeros en otras épocas. Yo creo que no existe ninguna fórmula, ninguna "ratio" fija que establezca cuál debe ser el incremento de viajeros por kilómetro realizado, y, por lo tanto, yo no sé a partir de qué criterio se puede determinar si el crecimiento es o no razonable. Yo creo que se hacen unas previsiones, que podrán ser más o menos ajustadas y acertadas, pero todo el mundo sabe que el cálculo económico no es perfecto, porque existen elementos que son muy difíciles, por

no decir imposible, de valorar. En este caso hay un elemento muy difícil de controlar, como es el de la voluntad del ciudadano, y es difícil prever, por muchas campañas de sensibilización, de promoción de utilización del servicio público del transporte, cuál va a ser su reacción y su utilización.

En cualquier caso, además, el propio señor Piñedo adelantaba que, evidentemente, determinados tipos de inversiones a lo mejor requieren un período más largo de maduración en cuanto a los resultados que puedan ofrecer en el número de viajeros, y yo creo que tenemos un ejemplo importante en el Metro de Arganda, donde en un principio parecía que las previsiones iban a estar por debajo y yo creo que vamos a un buen ritmo, con un crecimiento, por ejemplo, en los dos últimos meses, de 1.000 viajeros, y yo creo que es una muestra de que las cosas van por buen camino; por lo tanto, el resultado a la movilidad yo creo que se está viendo poco a poco por lo menos en cuanto a la movilidad interna; si se refiere a otro tipo de movilidad intentando unir lo que es los accesos a Madrid con la red de Metro, me parece que son discusiones completamente distintas, porque el Metro no influye sobre la gente que accede a Madrid; hombre, puede influir a que la gente deje el coche en las entradas de Madrid y después dentro de Madrid se mueva, pero no puede hacerlo distinto. Cuando esté el Metrosur terminado ya veremos si ese resultado de la movilidad tiene o no un reflejo acorde a las previsiones o a lo que le gustaría al Grupo Socialista.

Termino, Señorías, señor Presidente, agradeciendo la presencia del señor Consejero de Obras Públicas y todos sus altos cargos, agradeciendo a todos los compañeros Diputados de todos los Grupos Parlamentarios que durante bastantes días hemos estado en esta Comisión estudiando y analizando el presupuesto, porque me decía un compañero hace no mucho que los que pertenecemos a esta Comisión nos hemos ganado el que el Numancia nos fiche por constantes y por tener un enorme espíritu de sacrificio, aunque yo le contesté que no es sacrificio aquello que gusta hacer, y yo creo que, por lo menos a tres o cuatro personas de las que estamos en esta Comisión, nos gustan los presupuestos y, por eso, no sólo no es un sacrificio sino que es una auténtica satisfacción el estar escuchando las preguntas de la oposición y las respuestas del Gobierno. Gracias a todos; gracias, señor Presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias,

señor Muñoz Abrines. A continuación pueden intervenir los gerentes. En primer lugar, tiene la palabra el señor Viceconsejero, don Luis Peral.

El Sr. **VICECONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES** (Peral Guerra): Muchas gracias, señor Presidente. Haré uso de la palabra para contestar a las intervenciones de los Diputados que han hablado en relación con Mintra.

En primer lugar, agradecer al Diputado don Pedro Muñoz Abrines sus palabras en la natural coincidencia que, como no podía ser menos, existe en cuanto a las prioridades de destino del gasto público y la prioridad que la Comunidad de Madrid ha dado a la infraestructura del transporte colectivo. Quisiera precisar algunas palabras que en este sentido ha pronunciado el señor Piñedo. Creo que podemos desmentir radicalmente que exista una falta de relación entre el esfuerzo inversor y los resultados de la movilidad.

Una reciente publicación de la Asociación Europea de Autoridades del Transporte coloca al área metropolitana de Madrid, es decir, fundamentalmente a una parte importante de la Comunidad de Madrid, como el área metropolitana de Europa donde mayor número de personas utilizan el transporte público dentro del total de la movilidad motorizada, por encima de París, de Berlín, de Estocolmo, de Amsterdam y de otras grandes aglomeraciones, creo que es resultado de una labor que empezó hace bastantes años y de la cual todos debemos felicitarnos, porque a fin de cuentas coincidimos en los objetivos fundamentales. Concretamente en lo que se refiere al Metro, este crecimiento de la demanda está teniendo una expansión importantísima en los últimos años. En el año 98, el Metro tuvo 437 millones de usuarios; se pasó en el 99 a 479, un incremento del 9,6 por ciento; y se prevé terminar el año 2000 con 510 millones, un incremento del 6,5 por ciento. Si tenemos en cuenta que estamos hablando de una población que no crece en términos demográficos, está claro que los ciudadanos de Madrid y de su área metropolitana están dando un voto al destino que se ha dado a los fondos públicos, un voto con la utilización cada vez mayor de estos modos de transporte colectivo.

También hay que recordar que la ampliación de Metro no tenía como único objetivo un incremento de la demanda, sino también el incremento de la accesibilidad; es decir, mejorar la accesibilidad de los usuarios que en aquel momento tenían Metro.

Actualmente, el 75 por ciento de la población de Madrid está situada a 600 metros o menos de una estación de metro. La ampliación de metro que se realizó en el cuatrienio anterior llevó este medio de transporte a ocho distritos periféricos, al Aeropuerto de Barajas, y por primera vez fuera de nuestra capital, a Rivas y a Arganda.

En relación con otra parte de la intervención del señor Piñedo, quiero aclararle que, cuando Arpegio acometió el 75 por ciento aproximadamente de la ampliación anterior, podía hacer perfectamente lo que hizo, y no tuvo ningún problema en ningún ámbito de los que analizan el endeudamiento de las Comunidades Autónomas y de las Administraciones públicas en general. Usted sabe también que la Ley de Mintra establece la garantía de la Comunidad de Madrid, como no podía ser menos.

Pasando a contestar a las preguntas del señor Revenga, los gastos financieros tienen el origen siguiente: Los contratos que se han firmado con las empresas constructoras y con las de material móvil están siendo novados, de forma que se pueda financiar cada certificación a un plazo de 25 años. Naturalmente, durante el próximo ejercicio se van a ejecutar unos 143.000 millones de pesetas de obra, y, lógicamente, eso genera unos gastos financieros, que, como he explicado antes, son los que, en lugar de incorporarlos al inmovilizado, nos parece más razonable y más transparente considerarlos como gastos de Mintra. Me parece que no me dejo nada; si hay algo más, se lo contesto con mucho gusto.

El Sr. **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO** (Mora de la Cruz): Se interesa el señor Revenga por el personal de la Dirección General de Infraestructuras y por el personal del ente público Mintra, y si al respecto han sido consultadas las centrales sindicales.

Se entablaron negociaciones con las centrales sindicales, tanto a finales de octubre como en noviembre. En las primeras, participaba la Dirección General de Infraestructuras, y los sindicatos explicando cuáles eran las razones de la adscripción del personal de la Dirección General a Mintra. En la última reunión, de 2 de noviembre, se produjo un acuerdo parcial en algunos de los criterios, por ejemplo, en lo relativo al régimen aplicable, tanto a laborales como a funcionarios. Se indicó a las centrales sindicales que no corrían ningún riesgo los derechos adquiridos hasta ahora por el personal

laboral, que seguiría sometido a convenio colectivo. En cambio, se produjo un desacuerdo en cuanto al criterio de selección del personal que se adscribía.

Las centrales sindicales entendían que había que dejar libertad a todos los trabajadores, y que fueran ellos los que determinaran quiénes se querían pasar y quiénes no se querían pasar, mientras que la Dirección General entendía que era un criterio más objetivo que pasaran todos aquellos trabajadores que estaban adscritos específicamente a los trabajos de Metrosur, porque tenían una mayor experiencia.

Posteriormente, se consultó con todos los trabajadores, y todos los que la Dirección General consideraba que objetivamente debían pasar a Mintra, aceptaron, tanto funcionarios como laborales. En cuanto a laborales, es cierto lo que dice el señor Diputado: todos los laborales que había en la Dirección General van a pasar a Mintra.

Por último, el traspaso a Mintra se produce a través de una Orden de adscripción del Consejero de Presidencia y Hacienda, que se publicó el 14 de noviembre en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE URBANISMO Y PLANIFICACIÓN** (Saenz de Pipaón Mengs): Contestando al señor Nolla su pregunta, en mi intervención me refería al planeamiento urbanístico, el planeamiento urbanístico en un instrumento en unos presupuestos es un instrumento político, y en una economía como en la que estamos es global.

Efectivamente, en planeamiento urbanístico hemos aumentado un 15 por ciento porque a los 83 millones de pesetas a los que él hacía referencia, de la partida 6405, habría que añadir 26 millones de pesetas más del Prisma, lo que totaliza 109 millones de pesetas, que frente al presupuesto del año 2000 supone un aumento en torno a lo que acabo de decir. De ahí, posiblemente, la diferencia de opinión; pero, insisto, en planeamiento urbanístico la Consejería ha hecho un esfuerzo grande, y no solamente en planeamiento urbanístico, sino en la Dirección General, cuyos presupuestos este año han supuesto un aumento respecto al año anterior del 23 por ciento. Nada más, y muchas gracias.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA** (Castro-Rial Garrone): Respondiendo a las cuestiones planteadas en relación

al Programa 402, y, concretamente, en relación a la partida 6409 y lo que concretamente suponen las tramitaciones de viviendas ya construidas, está dotada con la cantidad de 9.200.000 pesetas sobre los 240.200.000 pesetas del total de la partida.

En relación a las cifras totales que se atribuyen a los distintos planes de vivienda, quiero reiterar que, en relación al Plan de Vivienda y Suelo, la totalidad atribuida para el ejercicio del 2001 es de 9.668 millones respecto a los 9.196 del ejercicio anterior, y en lo relativo al Plan de Vivienda de la Comunidad de Madrid, 3.645 millones con relación a los 3.233 del ejercicio anterior. Gracias.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Melis Maynar): Tiene razón el señor Revenga cuando dice que no le contesté a lo de las barreras arquitectónicas de Sol, pero es lo mismo que comentamos en la última comparecencia que tuvimos. Si usted lo recuerda, el Ministerio está pendiente de entregarnos unos estudios que está haciendo desde hace ya un año, y que creo que deben estar a punto de terminar, sobre el segundo "túnel de la risa". Las informaciones que tenemos por las últimas reuniones que hemos tenido con ellos son que este túnel va a salir de Atocha, naturalmente al oeste del actual, y subirá, pasará por Sol y allí enlazará con las Líneas 1, la 2, y 3 y cogeremos la 5, al otro lado de la estación de intercambio, como es larga y esos trenes son de 500 metros, nos da para coger la 5; será un intercambio magnífico que luego subirá a Alonso Martínez y ahí cogeremos las Líneas 4, 5 y 10, y luego entrará en Nuevos Ministerios, que es el punto más difícil, como usted sabe, porque hay que pasar por debajo de la parte alta del edificio. En definitiva, que en Sol va a quedar un magnífico intercambiador, pero hay que vaciar la plaza y volverla a hacer porque es algo que cambia todo el concepto de la estación, igual que en Alonso Martínez; va a ser magnífico, creo que eso va a resolver el problema de Atocha, pero todo lo que hiciéramos ahora de ascensores no serviría para nada. Si esto empieza pronto, sería un dinero tirado. Entonces, lo que yo le sugería al Consejero era esperar a que nos den los planos; creo que va a ser una buena solución, como digo, que se va a aprobar por nuestra parte, y yo sugeriría esperar a hacer los ascensores en ese momento. Nada más, muchas gracias.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL INSTITUTO DE LA VIVIENDA DE MADRID** (Franch Ribes): Como nos decía el señor Fernández Gordillo, tenía que ausentarse, pero de todas formas contesto a sus preguntas. Respecto a la partida "Tributos", la reducción es debida a la atención de pagos de ejercicios ya cerrados. Por lo tanto, actúa como reducción, aunque el gasto se produce dentro de este mismo concepto. El hecho de que esté cargada sólo en una cifra mínima es -no olvidemos que los tributos locales- porque básicamente el Impuesto de Bienes Inmuebles se paga a finales de ejercicio; por lo tanto, estamos atendiendo al pago en estos momentos.

Respecto a la distribución de los 1.400 millones de pesetas de derechos de superficie, 800 millones corresponden a viviendas entregadas en el ejercicio 99; 160 a promociones del ejercicio 2000, y 480 a promociones del ejercicio 2001.

En cuanto a adquisición de suelo, comentaba que disminuye, y en alguna ocasión ya les he informado que dentro de esta partida se contemplan tanto la propia compra de suelo como los pagos de obligaciones de suelo de ejercicios anteriores, en algunos casos muy anteriores, 15 ó 20 años, porque son pagos de justiprecios e intereses de antiguas expropiaciones. Por lo tanto, ésa es una cifra sobre la que no actuamos ahora y que no controlamos tampoco; nos viene dada por quien actuó en aquel entonces, el Ministerio, que nos notifica lo que corresponde al ejercicio y eso lo introducimos. Las cifras que destinamos a la compra de suelo no disminuyen, en todo caso se incrementan.

Respecto a la aparente disminución de los fondos para construcción de viviendas, ya hemos comentado reiteradamente que el número de viviendas que construimos no disminuye, sino que se incrementa, porque tenemos diferentes cauces para financiar esta construcción; ello puede provocar que la demanda de fondos de un ejercicio concreto, por ejemplo el del 2001, que es el que ahora estamos contemplando, pueda ser menor que la de otros ejercicios o de antiguos ejercicios, cuando la financiación de la promoción a través de otros cauces pudiera ser menor o distinta, en cualquier caso. Pero, repito, el número de viviendas iniciadas no disminuye, sino que, en todo caso, se incrementa. Muchas gracias, Señorías.

El Sr. **GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Señor

Revenga, le he dicho antes -y se lo repito- que son muchas las hipótesis que estamos estableciendo, porque son muchas las incógnitas que tenemos que aclarar, y le voy a enumerar algunas de ellas. En el primer trimestre del año que viene se va a poner en funcionamiento el servicio de Cercanías de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, lo que producirá un incremento de demanda; igualmente, se van a poner en marcha los tramos de la Línea 10 que estaban cerrados, que también mejorará la demanda; el propio aumento del coste del gasoil y de la gasolina va a suponer un trasvase de personas, que no podemos estimar, del vehículo privado al vehículo público; la puesta en servicio de Cercanías en Getafe y la recuperación de las líneas de autobuses de Castilla-La Mancha que hemos mencionado anteriormente también significa un incremento de demanda; la cancelación de los abonos en la línea de la EMT significa la eliminación de un importante fraude, que se hacía con fotocopias en color, y, por tanto, también incrementaría la demanda. Todo eso es lo que estamos estudiando, y estamos esperando hasta el último momento para mejorarlo en beneficio del transporte colectivo y de sus usuarios.

Pero, además, señor Revenga, esto no es nuevo. Por poner un ejemplo, el 22 de octubre de 1987 el Consejo de Administración aprobó los presupuestos del Consorcio, y fue el 23 de diciembre de 1987 cuando aprobó las tarifas; el 4 de diciembre de 1991, el Consejo de Administración aprobó el proyecto de presupuestos, y es el 15 de enero de 1992 cuando aprueba las modificaciones tarifarias, que entraron en vigor el 1 de febrero; el 27 de octubre de 1992, el Consejo aprobó el proyecto de presupuestos, y el 16 de diciembre de 1992 aprobó las tarifas, y así alguno más. En definitiva, yo creo que debemos esperar el máximo tiempo posible para ofrecer las mejores tarifas a los ciudadanos. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE**: Damos las gracias al señor Viceconsejero y a los altos cargos de la Consejería por las informaciones que nos han dado, y pasamos al segundo punto del Orden del Día.

———— RUEGOS Y PREGUNTAS ————

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? (*Denegaciones.*) No habiendo ningún ruego ni ninguna pregunta que formular, levantamos la sesión, deseando un feliz fin de semana a todos los

presentes.

minutos.)

(Eran las trece horas y treinta y tres

|



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. .