

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



Número 540

IV Legislatura

Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo Regional

Presidencia

Ilmo. Sr. D. Luís Partida Brunete

Celebrada el martes 10 de febrero de 1998

Orden del día:

1.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para que informe sobre impacto ambiental del previsto trazado del tren de alta velocidad Madrid-Valladolid. C. 575/97 R. 7715 (IV)

2.- Comparecencia de la Viceconsejera de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación actual del Plan Autonómico de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos. C. 2/98 R. 89 (IV)

3.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, sobre situación actual de las obras delegadas del Prisma. C. 37/98 R. 519 (IV)

4.- Ruegos y Preguntas.

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 17 horas y 8 minutos.

pág. 14643

-Alteración en el orden de tratamiento de los puntos del Orden del Día.

pág. 14643

Comparecencia de la Viceconsejera de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, sobre

situación actual del Plan Autonómico de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos.

C. 2/98 R. 89 (IV)

pág. 14643

-Interviene el Sr. García Martínez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

pág. 14643

-Exposición de la Sra. Viceconsejera de Medio Ambiente y Desarrollo Regional.

- pág. 14643-14646
-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Setién Martínez, el Sr. García Martínez y el Sr. Calvo Poch.
- pág. 14646-14649
-Interviene la Sra. Viceconsejera, dando respuesta a los Sres. Portavoces.
- pág. 14649-14650
Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para que informe sobre impacto ambiental del previsto trazado del tren de alta velocidad Madrid-Valladolid. C. 575/97 R. 7715 (IV)
- pág. 14651
-Interviene el Sr. Setién Martínez, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
- pág. 14651
-Exposición del Sr. Director General del Medio Natural.
- pág. 14651-14654
-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Setién Martínez, el Sr. García Martínez y el Sr. Calvo Poch.
- pág. 14654-14657
-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los Sres. Portavoces.
- pág. 14657-14659
- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, sobre situación actual de las obras delegadas del Prisma. C. 37/98 R. 519 (IV)**
- pág. 14659
Interviene el Sr. De Federico Corral, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.
- pág. 14659
-Exposición del Sr. Director General de Administración Local.
- pág. 14659-14661
-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Setién Martínez, el Sr. Montegrifo Fernández y el Sr. De Federico Corral.
- pág. 14661-14662
-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los Sres. Portavoces
- pág. 14662-14663
Ruegos y Preguntas.
- pág. 14663
-No hubo ruegos ni preguntas.
- pág. 14663
-Se levanta la sesión a las 19 horas y 1 minuto.
- pág. 14663
-
-

(Se abre la sesión a las diecisiete horas y ocho minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Se abre la sesión convocada para hoy de Medio Ambiente y Desarrollo Regional. En primer lugar, si no hay inconveniente por parte de ningún señor Diputado, vamos a cambiar el Orden del Día de la Comisión, pasando el segundo punto del Orden del Día, que es la comparecencia de la Viceconsejera al primer lugar. ¿Hay algún inconveniente por parte de algún Diputado? (*Denegaciones.*) Gracias. Entonces, queda alterado el Orden del Día y pasamos al segundo punto del Orden del Día, ahora primero.

Comparecencia de la Viceconsejera de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, sobre situación actual del Plan Autonómico de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos. C. 2/98 R.89 (IV)

Para precisar las razones que motivan la comparecencia, tiene la palabra don Armando García.

El Sr. **GARCÍA MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero hacer una pequeña introducción para explicar el motivo de esta petición de comparecencia. Este Grupo Parlamentario había registrado en esta Asamblea dos iniciativas parlamentarias para que el Consejo de Gobierno explicara lo que está sucediendo en el Plan de Residuos. En el pasado Pleno, a petición del Grupo Popular, se explicó por parte del Consejero de Medio Ambiente cómo iba el Plan de Residuos que ustedes han aprobado.

Para nosotros hubiera sido una descortesía que la señora Viceconsejera no hubiera podido explicarlo, ya que tenemos conocimiento de que usted ha participado directamente en este plan, para que nos dijera cómo usted entiende que se desarrolla este plan. Nos gustaría que usted nos explicara cómo entiende que se desarrolla el Plan de Residuos. Sabe usted que este Grupo Parlamentario es muy crítico sobre cómo se está desarrollando el tema, y esperamos sus explicaciones, para, posteriormente, poder intervenir. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Para contestar a la comparecencia, tiene la palabra la señora Viceconsejera de la Consejería de Medio Ambiente.

La Sra. **VICECONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO REGIONAL** (Enseñat de Carlos): Muchas gracias, señor Presidente. Yo quiero agradecer al Diputado del Partido Socialista haberme dado la oportunidad de venir a la Comisión para explicar cómo va el Plan.

El Plan de Gestión de Residuos Urbanos fue aprobado, como todos ustedes saben, el pasado mes de junio. El objetivo fundamental del Plan es: una vez superada la fase de vertido controlado en nuestra Comunidad, pasar definitivamente a la separación en origen de los residuos para su posterior recogida selectiva y reciclaje. Nuestra principal preocupación a la hora de elaborar el plan fue que este cambio, en la mentalidad de los ciudadanos, se produjera de manera generalizada, y en muy corto espacio de tiempo. No queríamos eternizarnos en experiencias piloto que afectaran sólo a unos miles de personas, sino que nuestro principal objetivo fue que todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, en unos meses, fueran capaces de introducir en sus hábitos de conducta la separación de los residuos, y poder obtener así altas cuotas de recuperación de residuos en un corto espacio de tiempo.

Eramos conscientes de lo ambiciosos que eran nuestros objetivos, ya que no es fácil modificar en unos pocos meses, no sólo todo el sistema de recogida y tratamiento de los residuos de todos los ayuntamientos de nuestra Comunidad, sino también las costumbres de todos los ciudadanos. Había muchos obstáculos que teníamos que solventar, pero contábamos también con una gran baza que auguraba el éxito del Plan: la cada vez mayor conciencia pública sobre el problema que suponen los residuos en nuestra sociedad, y la necesidad de encontrar soluciones para su reducción y reciclado.

Desde el principio supimos que había dos colectivos fundamentales en los que teníamos que centrar todos nuestros esfuerzos para que el Plan tuviera éxito: los ayuntamientos y sus corporaciones, como competentes en la recogida y tratamiento de los residuos, y los ciudadanos, como responsables últimos de realizar la separación de la basura. En poco más de seis meses teníamos que poner en marcha toda la infraestructura necesaria para que los ayuntamientos pudieran realizar esa recogida selectiva. Estas medidas fueron las siguientes: en primer lugar, los contenedores amarillos. La recogida en origen, puerta a puerta, exigía dotar a los ayuntamientos de contenedores específicos para la segunda bolsa en número suficiente. Para ello, enviamos, en primer lugar, un cuestionario, que fue contestado por todas las corporaciones locales, donde se solicitaba el número de contenedores que estimaban

necesario, así como las capacidades y tipologías de los mismos.

Para corregir y ajustar estas cifras se mantuvieron numerosas reuniones con técnicos de todos los ayuntamientos de nuestra Comunidad. Como resultado de todo ello, se llegó a un listado con el número de contenedores necesarios en cada municipio. Los 40.000 contenedores necesarios fueron adquiridos mediante concurso público por un importe total de 421 millones de pesetas. El reparto de los mismos se comenzó a realizar en coordinación con los municipios en el mes de diciembre de 1997, y a fecha de hoy están todos repartidos, excepto aquellos municipios, que, por dificultades de almacenamiento u otras razones, no han querido recibirlos.

En segundo lugar, las plantas de clasificación. Una recogida selectiva exige, antes de poder reciclar los materiales, que sean separados en plantas de clasificación. El Plan contemplaba la construcción de tres plantas, ubicadas de forma que se pudieran tratar las bolsas amarillas, provenientes de toda la Comunidad, racionalizando los costes de transporte y de explotación de las plantas. Para el primer año de vigencia del Plan estaba previsto construir una primera planta en el sur de nuestra Comunidad, que recogería las bolsas amarillas, provenientes de todos los municipios hasta la entrada en funcionamiento de las otras dos plantas. La ubicación definitiva se decidió de común acuerdo con el Alcalde de Pinto, ya que es en esa localidad donde se encuentra el vertedero sanitariamente controlado de la Comunidad de Madrid, y la actividad no solamente no genera ningún tipo de molestias, y es absolutamente inocua, sino que, por el contrario, genera un buen número de puestos de trabajo para el municipio, y en colectivos especialmente sensibles, como son los minusválidos. Una vez obtenido el visto bueno del Ayuntamiento de Pinto, comenzaron las obras en el verano de 1997, estando totalmente finalizadas, a excepción del ajardinamiento, el 30 de diciembre de 1997, fecha de la recepción final de la obra. Los costes de explotación para 1998 de esta planta están presupuestados en 88 millones de pesetas.

En tercer lugar, el acondicionamiento de las estaciones de transferencia y vertederos. Para que los ayuntamientos pudieran llevar las bolsas amarillas a los mismos puntos, bien estación de transferencia o bien vertedero, a los que llevan normalmente la basura y con la frecuencia o en las fechas que estimaran necesario, era preciso acometer una serie de obras de acondicionamiento en los mismos. Así, se hicieron obras de construcción de playas de descarga en todos los puntos de recepción por un importe total de 85 millones de pesetas; se pusieron nuevas líneas de compactación por un importe total de 67 millones de

pesetas, y se compraron vehículos de transporte por un importe total de 108 millones.

En cuarto lugar, con objeto de no cargar a los ayuntamientos con más gastos adicionales, la Comunidad de Madrid decidió asumir los extracostes que supone llevar la nueva bolsa amarilla hasta las plantas de clasificación, dejando que los ayuntamientos las llevaran a los puntos a los que llevan la basura normal. Para ello, modificamos los contratos con las empresas que se ocupan de la gestión de los residuos en la Comunidad de Madrid, incorporando este nuevo servicio, modificación que está presupuestada para 1998 en 258 millones de pesetas. Con estas medidas los ayuntamientos sólo tienen que organizar la recogida de manera que se recoja de forma separada la bolsa amarilla, llevándola a los mismos puntos que llevan la basura habitualmente.

En cuanto a los ciudadanos, verdaderos protagonistas de este plan, nuestro principal objetivo es que conozcan el plan, que se sientan partícipes del mismo y que con su colaboración hagan que sea posible. Para ello centramos nuestros esfuerzos en las siguientes medidas: En primer lugar, la campaña de información y sensibilización, ya que la mejor manera de que los ciudadanos conozcan el plan y la forma en que lo tienen que llevar a cabo es hacer un amplio programa de información y sensibilización. Para ello seleccionamos por concurso público una prestigiosa empresa especializada que diseñó la campaña. El presupuesto total para 1997 y 1998 asciende a 650 millones de pesetas y consta de diversas acciones que van desde una campaña publicitaria en medios de difusión regional hasta la campaña didáctica para los niños en los colegios, pasando por otra, dirigida a comercios y empresas, o la campaña local a través de carteles informativos para colocar en los portales.

En distintas fases de la campaña se llevará a cabo una investigación sobre los resultados de la misma en la población, cuyas conclusiones permitirán corregir defectos sobre la marcha en caso de ser necesario. La primera fase de la campaña publicitaria tuvo lugar en noviembre y diciembre de 1997, y tuvo por objeto sensibilizar a la población sobre la problemática de los residuos, poniendo el énfasis en el tiempo que tardan en desaparecer cierto tipo de residuos y anunciando la próxima puesta en marcha de un plan en la Comunidad de Madrid. La segunda fase comenzará próximamente y de forma más didáctica y está diseñada para familiarizar al ciudadano con la bolsa amarilla y enseñarle y animarle a utilizarla. En segundo lugar, el reparto de bolsas amarillas y cubos de doble compartimento.

Para que el ciudadano identificara con un color distinto los materiales que luego van a ser reciclados,

decidimos hacer bolsas de basura de color amarillo, sobre las que imprimimos de forma clara, y representados mediante dibujos, los objetos y materiales que se deben introducir en ellas. Una vez diseñadas las nuevas bolsas, y por concurso público, adquirimos un total de 21 millones, por un importe de 74 millones de pesetas. He de decir, por otra parte, que varios fabricantes se interesaron por las nuevas bolsas amarillas y que, tras un análisis del tipo de material, de los dibujos impresos en ellas, etcétera, les autorizamos a poner la leyenda: "Bolsas diseñadas conforme al Plan de Residuos de la Comunidad de Madrid", y en poco tiempo se podrán adquirir en las grandes superficies comerciales.

Por otra parte, también diseñamos un nuevo cubo de basura de doble compartimento, que, ocupando poco espacio, permite hacer la separación de las dos fracciones, solventando así el problema que más comúnmente se aduce a la hora de plantearse la separación: el poco espacio de que se dispone en las cocinas madrileñas. En total hemos adquirido hasta la fecha 130.000 cubos, por un importe total de 91 millones de pesetas.

Desde primeros de enero estamos repartiendo por los municipios que van poniendo en marcha el plan tanto las bolsas como los cubos, aprovechando ese momento para informar a los ciudadanos sobre la separación de los residuos. El reparto lo están haciendo dos equipos de monitores, habiéndose recorrido hasta hoy un total de 35 pueblos, en los que hemos repartido 1.400.000 bolsas y 6.250 cubos.

En tercer lugar, la campaña personalizada, como complemento de la campaña en grandes medios de comunicación. En los municipios donde se va implantado el plan se envía un sobre a cada ciudadano, en el que se acompaña un tríptico explicativo del mismo y dos bolsas amarillas para animarles a comenzar con la separación de los residuos. Hasta la fecha se ha enviado un total de 223.577 sobres en los municipios que han puesto en marcha el Plan.

Como SS.SS. saben bien, el retraso en la entrada en vigor de la Ley de Envases motivó la decisión, adoptada por el Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, de retrasar la fecha de puesta en marcha obligatoria del Plan de Residuos en la Comunidad de Madrid al 1 de mayo de 1998, dejando a criterio de los ayuntamientos la decisión de comenzar de forma voluntaria a partir del 1 de enero, sabiendo que hasta el 1 de mayo no entrarían en funcionamiento los sistemas de financiación previstos en la Ley de Envases.

A fecha de hoy les puedo decir que por parte de la Comunidad de Madrid estamos muy satisfechos con la respuesta que están dando nuestros municipios,

ya que 69 ya han puesto en marcha el plan y otros 54 lo harán próximamente. Sólo 30 van a esperar hasta mayo para implantarlo, y 26 no nos han confirmado la fecha de la puesta en marcha. Lógicamente, los municipios más poblados son los que tienen más dificultades a la hora de implantar el plan, aunque recientemente se ha incorporado el distrito de Moratalaz, en el municipio de Madrid, de 105.000 habitantes, con gran éxito en los primeros días de su puesta en marcha.

Los municipios que se van incorporando utilizan diversos sistemas para poder poner en marcha el nuevo plan de recogida: llegan a acuerdos con sus empresas concesionarias; empiezan por barrios de recogida más sencilla, con un solo día a la semana, para ir ampliando poco a poco a los demás barrios y aumentar la frecuencia de recogida a medida que se va necesitando; llegan a acuerdos con municipios vecinos para formar consorcios para la recogida y, de esta manera, racionalizar los costes, etcétera. Este esfuerzo de imaginación y buena voluntad hace que se solucionen los problemas que necesariamente surgen a la hora de implantar un plan tan ambicioso como éste.

En cuanto a la respuesta ciudadana, permítanme que les diga que la experiencia en las pocas semanas que lleva funcionando el plan en algunos municipios hace augurar un completo éxito del mismo. En efecto, la respuesta de los ciudadanos, sin haber comenzado siquiera la campaña en los grandes medios de difusión, está siendo tan favorable que está superando las expectativas que teníamos los más optimistas. Esta respuesta está siendo muy positiva, no sólo en cantidad sino también en calidad, ya que la mayoría de los materiales están correctamente separados. Todos los ayuntamientos que lo van poniendo en marcha dicen lo mismo, y están sorprendidos por la buena acogida por parte de sus vecinos. Los contenedores amarillos se llenan mucho antes de lo previsto y en algunos casos han tenido que aumentar la frecuencia de la recogida. Así, en Villanueva de la Cañada, el primer municipio que puso en marcha el plan, se ha recogido durante el mes de enero un total de 6.820 kilos de envases procedentes de, aproximadamente, el 50 por ciento de la población, unos 4.800 habitantes. Esto supone alrededor del 5 por ciento en peso del total de los residuos en este municipio, porcentaje excelente teniendo en cuenta que un fracción del 10 por ciento en peso sería considerada una recogida de envases óptima.

En total, las cantidades de bolsas amarillas que han llegado a la planta de clasificación de Pinto desde todos los puntos de la Comunidad han sido las siguientes: Procedentes de la estación de transferencia de Collado-Villalba, 23.840 kilos; procedentes de la de

Lozoyuela, 9.400 kilos; procedentes del vertedero de Colmenar de Oreja, 78.720 kilos; procedentes de la estación de transferencia de Las Rozas, 54.380 kilos; en total, desde el 12 de enero hasta el 9 de febrero, 166.340 kilos.

Otro dato significativo es que del total de kilos tratados en la planta de clasificación, 58.660 hasta el momento, sólo un 29 por ciento es rechazo, 17.000 kilos, lo que da una idea de la buena calidad de la separación. El resto lo componen los siguientes materiales: Cartón, 12.990 kilos; brik, 4.020; acero, 10.120; aluminio, 1.050; PET, 1.750; bolsas, 1.780; polietileno, 1.750; poliestileno, 250; PVC, 500; plásticos enfardados, 4.000, y plásticos triturados, 1.500 kilos. Es por ello que, entre otras cosas, la gratificación a este esfuerzo que tenemos que hacer todos, y especialmente los ayuntamientos de nuestra Comunidad, estoy segura de que vendrá del propio ciudadano, que sabrá apreciarlo y premiarlo, pero que también lo sabrá demandar si entiende que no se está haciendo correctamente.

Señorías, el Plan de Residuos de la Comunidad de Madrid no ha finalizado, sino que ha comenzado el día 1 de enero de 1998, y finalizará cuando todos y cada uno de los ciudadanos de la Comunidad no tengamos que hacer un esfuerzo para separar las basuras en nuestras casas, sino que ese gesto se haya convertido en un hábito que hagamos sin pensar. Nuestro éxito está, y estoy segura de que estará, en que esa fecha llegue lo más rápidamente posible no defraudando así a la sociedad que, como hemos visto, nos está dando una vez más ejemplo de civismo y buen hacer. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Viceconsejera. Abrimos un turno para que los Portavoces de los tres Grupos Parlamentarios puedan formular preguntas o hacer observaciones. En primer lugar, tiene la palabra el señor Setién.

El Sr. **SETIÉN MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señora Viceconsejera, intervendré brevemente para decir que sinceramente creo que hay una epidemia, seguramente, vírica de triunfalismo y de alejamiento de la realidad en la Consejería de Medio Ambiente que, desde luego a Izquierda Unida no nos llena de alegría, porque presentar lo que es un fracaso político como una tremenda operación logística, en la cual los ciudadanos, los ayuntamientos, las instituciones, todo el mundo está funcionando como una maquinaria perfecta como la de Charlot en la película, sinceramente creo que, a poco que haga usted -y entiendo que tiene inteligencia de sobra para saber perfectamente lo que está ocurriendo en Madrid y conocimiento de la

realidad-, parece evidente que de lo que estamos hablando es de una fracción mínima de la población madrileña y de problemas lo suficientemente importantes como para que podamos hablar, por desgracia en nuestra opinión, de un fracaso político desde el punto de vista de la puesta en marcha de este plan, que arranca mal porque la Ley de Envases no se ha puesto en marcha; tampoco está claro en qué momento va a salir el reglamento y con qué nivel de concreción en el terreno de la financiación y de la puesta en marcha real de la ley.

La Comunidad de Madrid y el Gobierno de la Comunidad de Madrid no han actuado ante el Ministerio; nosotros entendemos que no ha actuado porque no tiene capacidad ni voluntad política de actuar en defensa de los intereses de los madrileños y de las propias instituciones de la Comunidad de Madrid, y para nosotros es una desgracia que eso ocurra en esta Comunidad; seguramente no habría ocurrido en otras Comunidades del Estado algo tan sorprendente como que un Ministerio, por sorpresa, ponga los intereses de los empresarios por delante del propio desarrollo legislativo de algo fundamental como es la cuestión de los residuos, pero, sobre todo, lo retrase justo en el momento en que una Comunidad emblemática, porque es la Comunidad donde reside la capital del Estado, y con un plan de residuos en marcha, justo en el momento en que se va a poner en marcha ese plan de residuos. Lo lógico es que el Gobierno de la Comunidad se hubiera dirigido al Ministerio, se hubiera dirigido al Gobierno de la Nación en defensa de su plan y, por tanto, de los intereses de los madrileños. No lo han hecho, y el resultado es que hay coste, dicen los expertos, de entre un 20 y un 40 por ciento más para los ayuntamientos por el sobrecoste de esta operación que nadie sabe cómo ni cuándo les va a llegar. El cómo todavía no está claro, y el cuándo creo que ya podríamos decir, sin lugar a dudas, que en ningún caso dentro de este ejercicio presupuestario.

Por lo tanto, estamos ante una situación realmente preocupante que hace que los ayuntamientos más importantes, si descontamos de los 69 los 42 en los cuales es la Comunidad la que se encarga de la recogida, y estamos hablando de que solamente 27 ayuntamientos pequeños en general o muy pequeños se han enganchado al plan, salvo algún caso muy especial como Pozuelo o Aranjuez. En cualquier caso, el resto, como sabemos, suman pocos habitantes.

Por último, tengo que decir que en nuestra opinión el otro gran problema, junto al del Ministerio de la señora Tocino y al Gobierno de la Nación y su política de residuos, si es que existe, es el problema del Ayuntamiento de Madrid; nosotros creemos que lo de Moratalaz es una burla, sencillamente una burla, para

entendernos; el hecho de que el Ayuntamiento de Madrid arranque en Moratalaz porque le sale gratis, porque no aplicó una sanción por incumplimiento del contrato correspondiente al año anterior a la empresa que tenía que haber recogido de otra manera; es decir, el hecho de que el Ayuntamiento simplemente exija un favor a la empresa correspondiente y ponga en marcha un plan con el 4 por ciento de la población, nos parece una burla. Por eso Izquierda Unida está planteando públicamente, y lo hemos dicho así porque no queremos que fracase este plan, aunque no es nuestro plan y no nos colma de satisfacción desde ningún punto de vista, pero pensamos que es una exigencia ciudadana que, efectivamente, está basada en un nivel de conciencia de los madrileños y las madrileñas bastante mal alto del que tienen las instituciones; creo que los madrileños no nos merecemos las instituciones que nos gobiernan hoy, desde luego, los del Ayuntamiento de Madrid clarísimamente y el resto de la Comunidad creo que igual, y me estoy refiriendo por supuesto al Gobierno Regional, no a los Ayuntamientos de la Región, que están demostrando una capacidad de iniciativa y/o de presión hacia el resto de las instituciones como deben hacer las instituciones, porque es obligación política de una institución funcionar en esa doble corriente, en ese doble aspecto, si quiere ser representativa de los ciudadanos a los que dice representar.

Como digo, la situación es que los ciudadanos de Madrid tienen bastante más conciencia y han pedido en todos los programas en los que hemos tenido ocasión de intervenir, en los medios de comunicación de todo tipo, esa supuesta bolsa amarilla. ¿Dónde está tal recogida selectiva? Como digo, no ha sido tal; está habiendo problemas incluso en la instrumentación y en la logística de la puesta en marcha del plan pero, sobre todo, está el problema del Ayuntamiento de Madrid que es un gran problema. Nosotros creemos que el Ayuntamiento de Madrid debería arrancar con un mínimo de aproximadamente un millón de madrileños al año para que realmente se cumplieran las expectativas del plan; no es así, y, en cualquier caso, eso indica que el nivel de retardo y de reacción del Ayuntamiento de Madrid respecto a los intereses ciudadanos es todavía mayor que el del Gobierno de la Comunidad, que ya es decir. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Setién. Para fijar posiciones, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García.

El Sr. **GARCÍA MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. Hemos escuchado la intervención

trionfalista de la señora Viceconsejera que no se ajusta a la realidad porque en el Pleno del jueves el señor Consejero dijo que estaban dentro del Plan 500.000 ciudadanos sobre un total de 5 millones; no creo que sean unos datos muy triunfalistas cuando, de 5 millones, solamente 500.000 ciudadanos de la Comunidad están dentro del Plan de Residuos.

Pero creo que no entramos en el fondo del debate, ¿el fondo del debate cuál es? Cómo se va a financiar a los Ayuntamientos para realizar este plan, y creo que eso hay que entrar a discutirlo porque usted seguro que sabe mejor que yo que la Ley de Envases en su artículo 10 deja bien claro que el coste adicional para hacer un plan de residuos en el tema de envases lo tienen que pagar los sistemas integrados de gestión. Por tanto, ningún ayuntamiento tiene la culpa de que no se ponga en marcha este plan, que es de obligado cumplimiento por una norma básica como es una ley. Esta discusión está fuera de la buena voluntad; el sistema integral de gestión lo tiene que realizar la Consejería y tiene que pagar a todos los ayuntamientos el sobrecoste. Y lo demás es buena voluntad; ayuntamientos más o menos ecológicos, pero lo que está claro es que el sobrecoste lo tienen que asumir los sistemas integrados de gestión, así como las infraestructuras, según la ley.

¿Quién va a pagar la planta de Pinto? ¿Los sistemas integrados de gestión o la Comunidad? Sería otro debate. Nosotros, cuando se apruebe el Reglamento, jurídicamente lo estudiaremos, no sea que con los impuestos de los ciudadanos se paguen infraestructuras que tienen que pagar los sistemas integrados de gestión.

Por tanto, la opinión de este Grupo Parlamentario es que de aquí a mayo habrá que negociar con la Federación de Municipios y con los ayuntamientos para decirles cómo se les va a pagar ese sobrecoste; es decir, ningún ayuntamiento de la Comunidad -ninguno, insisto- tiene por qué pagar nada -y lo dice bien claro la ley- para hacer ese Plan de Residuos. Desde luego, a mí me parece muy bien que se conciencie a los ciudadanos, pero el tema está en cómo se va a financiar a los ayuntamientos en el Plan de Residuos; por tanto, de aquí a mayo, hagan el esfuerzo necesario para solucionar este tema.

Cuando el señor Consejero compareció en octubre de 1997 en el Pleno dijo que se había reunido con la Ministra, y que la señora Ministra había dicho que en junio se aprobaba el Reglamento; pues bien, no ha sido así. No le ha engañado, pero no ha sido así. Decía que no hacía falta tener reglamento para financiar a los ayuntamientos; tampoco ha sido así. Y eso lo ha dicho el señor Consejero; mire el Diario de

Sesiones; se lo puede dar cualquier Diputado.

Pues bien, yo creo que lo que ahora debe hacer la Consejería es sentarse con los ayuntamientos, a través de la Federación de Municipios, y cumplir la ley, simplemente. Insisto: los Ayuntamientos de Móstoles, de Alcorcón, de Fuenlabrada, de Getafe, etcétera, no tiene por qué hacer el Plan y financiarlo, que al final lo pagarían los ciudadanos; y como no tienen por qué hacerlo, yo creo que ustedes deben cumplir la normativa y ponerse a negociar con los ayuntamientos. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Calvo Poch.

El Sr. **CALVO POCH**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quisiera agradecer la presencia y las explicaciones dadas por la Viceconsejera, así como añadir a esta primera parte de mi intervención que no existe ninguna descortesía en su presencia aquí en esta iniciativa ni en otras; en todo caso, si estuviéramos hablando, no de una descortesía personal, porque entiendo que cuando alguien se refiere a ella está refiriéndose a descortesía de carácter parlamentario, a lo mejor lo descortés, parlamentariamente hablando, es citar a la Viceconsejera en la Comisión que se celebra cinco días después de que este mismo tema se haya tratado en el Pleno. Probablemente, eso entre más dentro de lo que yo entiendo que se puede denominar como descortesía parlamentaria; sin embargo, entiendo que esto es una anécdota.

Nosotros seguimos creyendo que las posturas de otros Grupos Políticos a la hora de juzgar la puesta en marcha de este Plan responden, sin duda, señor Setién, a una obstinada coherencia. Al margen de los mecanismos de financiación que la propia Ley de Envases establecerá y pondrá en marcha a partir del 1 de mayo, la recogida selectiva era conveniente ponerla en marcha, y así se ha hecho; y la garantía que usted y todos podemos tener de que esos sistemas de financiación funcionarán están en la propia ley. Es decir, aquellos sistemas integrados de gestión a los que cualquier productor, comerciante y distribuidor no se adhiera, se verá obligado a utilizar el primer sistema, que es el de retorno.

El sistema integrado de gestión es el sistema que exige del primero de los sistemas establecidos para el tratamiento de los residuos sólidos urbanos, que es el de depósito, devolución y retorno; luego, tenga usted la máxima seguridad de que aquellos que quieran evitar este primer sistema de tratamiento de residuos sólidos urbanos tendrán que adherirse a

algún sistema integrado de gestión; no le quepa la más mínima duda, y seguro que en esto estamos todos absolutamente de acuerdo.

Desde luego, yo entiendo que no solamente el Plan del que hemos venido a hablar hoy, sino todo el conjunto de la política de residuos que por primera vez se está haciendo en esta Comunidad, en vanguardia de lo que también por primera vez se está haciendo en España, no es corresponder a los intereses de los empresarios; si fuera así, es evidente que en este país todavía estaríamos pendientes de trasponer una directiva comunitaria como era la Directiva de Envases, y usted, señor Setién, sabe como yo que no ha sido precisamente el Gobierno del Partido Popular el que ha dado largas a la trasposición de esa Directiva de Envases y Residuos de Envases, sino que fueron otros los gobiernos que tardaron más de uno, de dos y cerca de tres años en trasponer la directiva comunitaria a este efecto. Luego, si fuera por los intereses empresariales, yo creo que la política de este Gobierno no hubiera modificado la de Gobiernos anteriores, ni el de la Comunidad de Madrid ni el Gobierno de la Nación; por tanto, créame usted cuando yo le digo que hacer una Ley de Envases que implica a productores, distribuidores y comerciantes no es, desde luego, hacer una ley que responda a los intereses de los empresarios. Pero también le aseguro a usted que no es bueno hacer una ley que contraponga los intereses de los empresarios; no es bueno para mí, ni para usted, ni para el conjunto de los ciudadanos de la Comunidad.

Es cierto que del presupuesto de algunos ayuntamientos se está pagando ahora mismo el sobrecoste de la recogida selectiva, y le puedo asegurar que muchos Alcaldes lo están pagando con mucha satisfacción, que no sienten que estén haciendo algo que, evidentemente, deberían estar haciendo otros por ellos, y que hay otros que, evidentemente, pudiendo hacerlo, no lo hacen; desde luego, hay otros que tienen dificultades, y por eso debemos disculparles que no lo hagan, incluso hay algunos ayuntamientos que han conseguido que esta recogida selectiva no incremente los costes que ya tenían pactados con las empresas que tenían pactada hasta ahora la recogida general de basuras.

Por tanto, existe una política de residuos ambiciosa, progresista, con visión de futuro en la Comunidad de Madrid y en España; Moratalaz no es una burla, sino un barrio de Madrid, un barrio muy importante, y hasta ahora es la única entidad institucional que con más de 100.000 habitantes se ha incorporado a este Plan de Gestión. Usted podía haber nombrado otros ayuntamientos o entidades institucionales con más de 100.000 habitantes que

hubieran tenido a bien adherirse a este Plan desde el 1 de enero del presente año.

En cuanto a otras cuestiones que hemos podido debatir en el Pleno anterior y también esta tarde, no comparto la idea de que ningún ayuntamiento tiene la culpa de no entrar en el Plan, porque querer y empecinarse en mantener la implantación de este Plan con la entrada en vigor de la Ley de Envases es, cuando menos, a estas alturas, una broma de mal gusto; como se ha demostrado y se sigue demostrando, tan sólo son 30 los ayuntamientos que no se van a incorporar al Plan hasta el día 1 de mayo -por lo menos, eso es lo que en estos momentos conocemos o nos han confirmado, como ha dicho la Viceconsejera-. Por lo tanto, ese sobrecoste no es precisamente el argumento que la oposición pudiera utilizar para disculpar a los ayuntamientos, porque mucho me temo -y acabo, señor Presidente- que algunos utilicen la disculpa del aplazamiento de la Ley de Envases, que algunos utilicen la no asunción de ese sobrecoste por parte de los ayuntamientos para venir, Pleno tras Pleno, o Comisión tras Comisión, a mantener un discurso que tiene más de disculpatorio que de explicatorio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra la señora Viceconsejera.

La Sra. **VICECONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO REGIONAL** (Enseñat de Carlos): Gracias, señor Presidente. En cuanto a la intervención del Diputado del Grupo de Izquierda Unida, señor Setién, que dice que es un fracaso político, siento no estar en absoluto de acuerdo con él. Yo no creo que se debe medir el éxito o el fracaso de este Plan en la cantidad de habitantes que se han incorporado, porque, como ya he dicho al final de mi intervención, el Plan ha comenzado el día 1 de enero y no ha finalizado; por tanto, creo que hay que felicitar a los ayuntamientos que se vayan incorporando, y a los que no se incorporen hasta el 1 de mayo hay que animarles a hacerlo de la mejor manera posible, puesto que entiendo que miran por el bien de sus ciudadanos. Yo entiendo que el éxito o el fracaso de este Plan se tiene que medir por la respuesta del ciudadano, y yo creo que he dado datos que se pueden comprobar, que son datos objetivos, datos de cantidades y de calidades de la separación que está haciendo el ciudadano; que el ciudadano está demostrando que quiere este Plan, que quiere hacer la separación de los residuos, que entiende la necesidad

que tenemos en la Comunidad de Madrid de hacer esta separación, y, por tanto, estoy convencida, repito, de que el Plan no es que sea un éxito o un fracaso, sino que el propio ciudadano ha determinado que debe ser un éxito.

En cuanto a que el Plan arranca mal, de mala manera, yo quiero decirle que el Plan ha arrancado, y eso es lo importante. El retraso de cuatro meses por la entrada en vigor de la Ley de Envases es lo de menos; es una anécdota; cuatro meses más o menos no suponen nada, y lo importante es que al final el Plan llegue y que entren en funcionamiento en su momento los mecanismos de financiación y que se incorporen todos los ayuntamientos de la Comunidad.

Dice usted que en ningún caso se recibirá dentro de este año el dinero de la Ley de Envases. Yo creo que sí, estoy convencida de que sí, porque estamos trabajando en esa línea, y yo entiendo que antes del 1 de mayo estará en funcionamiento el Reglamento; se habrá firmado la autorización por parte de la Comunidad de Madrid, y espero que se hayan firmado, tanto el convenio-marco con la Comunidad de Madrid como los convenios con los distintos ayuntamientos, y que, por tanto, empezará a computar esa financiación a partir del 1 de mayo, si bien el dinero no se recibirá a lo mejor hasta tres o cuatro meses después; en cualquier caso, espero y confío que será dentro de este año.

Los ayuntamientos que se han incorporado no son todos pequeños. Hay Ayuntamientos como Aranjuez, Majadahonda, Las Rozas o Pozuelo, cuya población no es nada desdeñable, y yo creo que habría que agradecerles el esfuerzo que están haciendo en incorporarse con unas dificultades que, como he dicho, tienen que solventar con grandes esfuerzos de imaginación y también económicos. Moratalaz no es una burla, evidentemente; son 105.000 habitantes; yo creo que ese esfuerzo puede haber sido gracias a alguna ventaja de tipo contractual que tenía el Ayuntamiento de Madrid con su empresa concesionaria, pero eso entra dentro de lo que ya he explicado que supone el esfuerzo de imaginación y de buena voluntad de los ayuntamientos; quizá otros podrían hacer cosas similares y de momento, a lo mejor, no lo han hecho. Yo creo que el compromiso del Ayuntamiento de Madrid de incorporar un millón de habitantes cada año empezando por un distrito del tamaño de Moratalaz, de 105.000 habitantes, es una buena muestra de la buena voluntad por parte del Ayuntamiento, de la buena intención que tiene y de la intención definitiva que tiene de incorporarse al Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de la Comunidad de Madrid, y, por tanto, se enmarca dentro de esa capacidad de iniciativa que ha dicho el señor Setién que tienen los ayuntamientos, con lo que yo

estoy de acuerdo, y dentro de esa conciencia ciudadana, por lo cual creo que estaremos de acuerdo en que el Plan tendrá éxito.

En cuanto a lo que ha dicho el Diputado del Partido Socialista, el señor García, sobre los datos triunfalistas de 500.000 ciudadanos, ahora son cerca de 600.000; y ya digo que para mí lo importante no es que el número de ciudadanos que se han adherido al Plan lleven el mes y medio que lleva funcionando desde su entrada en vigor de forma voluntaria, sino que en todos aquellos municipios en donde se ha incorporado el Plan, éste ha tenido una acogida excelente, y yo creo que es ahí donde hay que ver el éxito o el fracaso del Plan, porque, al final, todos los ayuntamientos se incorporarán al mismo. Yo he venido a responder la petición de comparecencia sobre la situación actual del Plan Autonómico de Gestión, y lo que me decía el Diputado es que no habíamos entrado en el fondo, pero el fondo que él me explica es otro tema. Yo vengo encantada cualquier otro día -y ahora comentaremos algunos aspectos acerca de eso- a debatir sobre la Ley de Envases y sobre el Reglamento, pero entiendo que ése no era el objeto de la comparecencia, sino el Plan Autonómico de Gestión, y yo quiero señalar que son dos cosas diferentes. Si bien han coincidido en el tiempo, y ha coincidido el Plan Autonómico de Gestión con la Ley de Envases, son dos cosas distintas, y probablemente hubiera habido plan de gestión aunque no hubiera habido Ley de Envases; si por lo que fuera se hubiera retrasado la trasposición de la Directiva comunitaria, la Comunidad de Madrid hubiera hecho un plan de gestión, hubiera hecho una recogida selectiva, y, en cualquier caso, hubiéramos respondido a esa petición que yo creo que hay de los ciudadanos de incorporar nuevas técnicas y entrar en la vanguardia de lo que es el tratamiento de los residuos.

En cuanto a cómo se va a financiar, evidentemente, es un tema importante; ahí está la Ley de Envases. El Reglamento se está estudiando, no ha entrado en funcionamiento, y lo que dijo el Consejero es verdad: nosotros hubiéramos podido aplicar la Ley aunque no hubiera habido Reglamento; el problema es que la Ley se ha retrasado. La novedad respecto de aquellas declaraciones que hizo el señor Consejero respecto a la fecha es que la entrada en vigor de la Ley de Envases se ha retrasado, como usted ya sabe, al 1 de mayo. Eso no quiere decir que, si el Reglamento no se aprueba antes del 1 de mayo, nosotros no podamos aplicar la Ley a partir del 1 de mayo; la Ley sí se podrá aplicar a partir del 1 de mayo, y yo espero y confío en que el Reglamento estará en funcionamiento para esa fecha. En cualquier caso, lo que yo le quiero decir es que por parte de la Comunidad de Madrid en cuanto a la responsabilidad que a nosotros nos toca, que es, por

una parte, autorizar los sistemas integrados de gestión, estamos ya prácticamente ultimando lo que es la resolución de la autorización de Coenves y de Covidrio, que son las dos entidades que nos han solicitado autorización para actuar como sistema integrado de gestión, y estamos trabajando, ya de forma bastante avanzada, para la firma del convenio-marco, que, como sabe, tendremos que firmar con estos sistemas integrados de gestión para que puedan empezar a funcionar como tales. Ese convenio-marco, como no podía ser de otra manera, será transmitido a todos los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid para que puedan informar sobre él, y posteriormente se firmarán acuerdos o convenios específicos con cada uno de los Ayuntamientos.

Son temas, como usted sabe bien, complejos; hay que unir muchos intereses o encontrar puntos de equilibrio, puesto que estamos hablando, al fin y al cabo, de financiación, de dinero, y estos temas siempre son complejos. Pero lo que sí le puedo decir es que la Comunidad de Madrid es una de las Comunidades que está más avanzada en cuanto a las negociaciones con los sistemas integrados de gestión, y lo que yo espero y confío es que para el 1 de mayo esté todo listo para que empiecen a funcionar esos sistemas de financiación. En cualquier caso, ya le digo que estoy dispuesta a venir a debatir otro día sobre este tema. Yo creo que eso es todo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Viceconsejera. Pasamos al segundo punto del Orden del Día.

Comparecencia del Sr. Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, sobre impacto ambiental del previsto trazado del tren de alta velocidad Madrid-Valladolid.

C. 575/97 R. 7715 (IV)

La comparecencia ha sido delegada, por parte del señor Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, en don José Javier Santamaría, Director General del Medio Natural. Para precisar las razones que motivan la comparecencia, tiene la palabra el señor Setién.

El Sr. **SETIÉN MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Hace ya dos años este Grupo Parlamentario trajo a debate este tema precisamente aquí, a esta Comisión; hace unos pocos meses también tuvimos ocasión, por la misma razón, de debatir esta cuestión, y desde entonces han sucedido varias cosas: desde que el Consejero, el señor Cortés, bendijera de

antemano el trazado que tuviera a bien plantear el Ministerio de Fomento, a las declaraciones del señor Mayor Oreja en el sentido de que no había que preocuparse porque el trazado se iba a ceñir absolutamente al actual trazado Madrid-Burgos, hasta las piruetas del señor Ruiz-Gallardón, que pasa primero del acuerdo absoluto con el señor Lucas, el Presidente del Consejo de la Comunidad Castellano-Leonesa, y con el señor Arias Salgado, Ministro de Fomento, en cuanto a la variante de Lozoya. Lógicamente, inmediatamente después de que la gente se haya enterado y los alcaldes y Ayuntamientos de la zona se hayan enterado realmente de cuál era tal variante, se ha producido un gran revuelo social, como es natural, una importante presión, más de 6.000 alegaciones de vecinos de la zona, y el señor Ruiz-Gallardón ha tenido que rectificar sus anteriores manifestaciones.

El jueves tuvimos ocasión de escuchar lo que, en opinión de este Grupo, es un alarde de osadía y de atrevimiento por parte del señor Ruiz-Gallardón, en el sentido de que el Ministerio de Fomento había aceptado la posición de la Comunidad; el Ministerio de Fomento dice que no dice nada, y lo cierto es que en este momento sería bueno, en nuestra opinión -precisamente por eso lo traemos aquí-, conocer alternativamente, o mejor aún, conjuntamente, qué opinión tiene la Consejería sobre el impacto del trazado del Ministerio de Fomento y qué opinión tiene la Consejería, si es que la tiene, si es que se le ha pedido y si es que el túnel del señor Ruiz-Gallardón es algo más que un trazado en un papel o un dibujo, sobre el previsto impacto de esa supuesta alternativa del señor Ruiz-Gallardón. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Para contestar a la petición de comparecencia, tiene la palabra el señor Director General de Medio Natural.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO NATURAL** (Fernández Santamaría): Muchas gracias, señor Presidente. Señores Diputados, en la situación actual de comunicaciones que se han hecho sobre este trazado creo que conviene hacer un recordatorio sobre el proceso de evolución que ha tenido el trazado y su comunicación a la Comunidad de Madrid.

El Ministerio de Fomento presentó desde el principio de este año los posibles trazados que tenía previstos sobre este tren. En ese tiempo también se confirmó la solicitud que había hecho la Junta de Castilla y León de que este trazado pasase por las proximidades de la ciudad de Segovia. Como digo, el Ministerio de Fomento ha tenido siempre la

sensibilidad de poner en conocimiento de la Comunidad de Madrid, y en especial de su Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, ese trazado para que desde el primer momento la Comunidad pudiese hacer sugerencias a los mismos.

Por tanto, podemos decir que, efectivamente, desde el Ministerio de Fomento está prevista la construcción de un tren de alta velocidad, de velocidad alta o tren veloz -como le queramos llamar- que comunique Madrid con el norte y noroeste de España, pasando por Valladolid, y hay que considerar, como decía, el deseo de la Junta de Comunidades de Castilla y León de que este trazado pase por las proximidades de Segovia.

El proyecto y la obra son competencia de la Administración del Estado, a través del Ministerio de Fomento, al igual que el estudio de impacto ambiental y su posterior evaluación, a través del Ministerio de Medio Ambiente. Se trata, por tanto -repito una vez más-, de una obra estatal.

Desde el Ministerio de Fomento se propusieron ya en ese momento tres trazados básicos, con diversas variantes, todos ellos con ancho de vía Renfe, y con origen en la Estación de Chamartín, pues se deja la Estación de Atocha en exclusiva para los trazados de ancho europeo; una de las finalidades de este ancho Renfe es poder utilizar este nuevo trazado con misiones de mercancías.

La descripción general de los recorridos que se nos propusieron en aquel momento es la siguiente: el primer trazado, en su comienzo, se desvía hacia el este, para enlazar con el valle del Jarama; continuando, posteriormente, en dirección sur-norte a lo largo de dicho valle, desde el cual toma dirección noroeste, cruzando la altura del embalse de Puentes Viejas, el valle medio del Lozoya, y atraviesa la sierra de Guadarrama en túnel, para, una vez en la provincia de Segovia, tomar dirección oeste, con el fin de acercarse a la capital.

El segundo trazado discurre, en principio, de forma sensiblemente paralela a la autovía Madrid-Colmenar Viejo, pasando al este de los núcleos urbanos de Colmenar Viejo, Soto del Real y Miraflores de la Sierra, para cruzar el valle medio del Lozoya, a la altura de la cabecera del embalse de Riosequillo, y, desde ahí, atravesar la sierra de Guadarrama en túnel, dirigiéndose hacia la capital segoviana por el mismo recorrido del primer trazado.

El tercer trazado estudiado parte, al igual que el segundo, paralelo a la autovía Madrid-Colmenar Viejo; pero, antes de llegar al núcleo urbano de Colmenar, gira hacia el oeste, atravesando en superficie el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, para entrar en túnel cerca de Becerril de la Sierra, y

salir ya, en la provincia de Segovia, en las proximidades de su capital, en la zona sur.

Por lo que se refiere a ese tercer trazado, el Ministerio conocía que la opinión de la Comunidad de Madrid iba a ser diametralmente opuesta, puesto que atravesaba en superficie un espacio protegido como era el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares; la longitud en túneles era importante, y también existía la probabilidad de que en su salida afectase a zona ZEPA, ya en la provincia de Segovia. Por lo tanto, únicamente lo presentó a nivel informativo, para que conociésemos en la Comunidad de Madrid que también había sido tenida en cuenta la opción oeste, y estudiada en profundidad.

La propuesta de la Comunidad de Madrid, tras ver estos trazados, es una alternativa al segundo de ellos. El Ministerio, ya desde el primer momento, nos comunicó que ponía todos sus conocimientos a disposición de la Comunidad de Madrid, para que entre todos consiguiéramos que el impacto ambiental causado por los trazados fuera el mínimo posible. El Ministerio era sensible a esta situación, y, como digo, mucho antes de que fuese necesario, por imperativo legal, comunicarlo a la Comunidad de Madrid, lo hizo.

Nosotros, desde Medio Ambiente, no solamente nos hemos limitado a elegir un trazado entre los previstos, sino que hemos dado un paso más allá: hemos ofrecido una alternativa para que la estudiase el Ministerio. La nuestra, la alternativa en origen, que partió como una alternativa medioambiental, es la siguiente: el nuevo trazado abandonaría al trazado anteriormente descrito en el punto kilométrico 34, y describe una curva con dirección noroeste, en superficie, de unos 1.200 metros, a partir de los cuales entraría en túnel a una cota de 975 metros de altura. Esto ocurriría en la proximidad de los términos municipales de Miraflores de la Sierra y Soto del Real. El túnel tendría una longitud aproximada de 24 kilómetros; 24 kilómetros es la necesidad mínima de la Comunidad de Madrid para que sus impactos medio ambientales sean los más reducidos posibles. Sin embargo, somos conscientes de que la salida, aunque sea a una distancia de dos o tres kilómetros, de San Ildefonso podía provocar en la provincia de Segovia unos inconvenientes, y, por tanto, también desde el primer momento dijimos al Ministerio que, desviando la salida del túnel en dirección noreste, podría eliminarse ese problema, ya que quedaría incluso fuera de la visual de las zonas de sensibilidad de Segovia. En este tramo, el túnel formaría unas rasantes, que podrían variar entre el 1 y el 1,2 por ciento; es decir, idóneas para poder hacer un recorrido de un trazado de estas características; saliendo de esta forma, en superficie, en la provincia de Segovia, al norte de San Ildefonso, a

una cota de 1.220 metros de altura, y conectándose en este punto con uno de los trazados presentados previamente por el Ministerio de Fomento.

Por tanto, la alternativa de la Comunidad de Madrid es una variante de las alternativas que se han presentado por parte del Ministerio de Fomento. Así, entraríamos en San Ildefonso en unión con el trazado que ha presentado el Ministerio, del cual nuestra alternativa es una variante.

El túnel que hemos presentado nosotros, en principio, supusimos que podría ser de tipo triple; es decir, un túnel independiente para cada sentido de circulación, y, entre ambos, un tercero, que tendría como funciones la ventilación y evacuación de los anteriores en caso de emergencia. Posteriormente, ya en fechas muy recientes, hemos podido constatar que sería suficiente con un túnel doble, en el cual cada sentido tiene un túnel diferente y, además, están comunicados entre sí por pasos oblicuos en ambos sentidos, de forma que la evacuación y el movimiento de los trenes entre ambos túneles es posible. Además, esto tiene como consecuencia favorable, añadida, que el efecto pistón que tienen los trenes al entrar a gran velocidad en túneles de importante longitud, por tener que desplazar el aire en una longitud importante, queda ya totalmente solucionado, puesto que este aire se desplaza al túnel de sentido contrario, y es posible, además, crear unas secciones de túneles algo menores, con lo cual los beneficios de coste y ambientales son también importantes. Quedan por solventar los movimientos de la catenaria, que pueden ser también solucionados simplemente con unos anclajes especiales, de forma que la contracorriente creada por el ferrocarril pueda ser también tenida en cuenta.

El trazado que hemos propuesto tiene como ventajas más relevantes las siguientes: no afecta al Parque de la Cuenca Alta del Manzanares, ni a los valles del alto Lozoya, del Lozoya medio y del Jarama; ése es el principal beneficio medioambiental al tener estas zonas un indudable valor ecológico, encontrándose entre los mejores espacios naturales de nuestra Comunidad. También se evita la sucesión continuada de túneles y viaductos que los trazados primero y segundo, propuestos por el Ministerio de Fomento, originarían en la cara norte de la sierra del Guadarrama, ya en la provincia de Segovia, que causarían también un fuerte impacto ambiental. Esta solución medioambiental que se ha propuesto desde la Comunidad de Madrid, no solamente es un beneficio para nuestra Comunidad, sino que estimamos que también es un beneficio para la provincia de Segovia; por tanto, para la Comunidad de Castilla y León. Por

otra parte, se disminuye sensiblemente el recorrido necesario sobre los demás trazados; la pendiente precisa es también menor, y se evita el recorrido de baja velocidad que el primer trazado necesita para llegar al valle del Jarama.

Este trazado también tiene inconvenientes: efectivamente, nuestro trazado no es un trazado totalmente inocuo; hay que pensar que una infraestructura de estas características causa un impacto, y un impacto fuerte; lo que hay que procurar es que ese impacto sea el menor de los posibles.

Además, tiene unas consecuencias económicas: así, la construcción del túnel a través de la sierra del Guadarrama supone una alta inversión; pero semejante a la que se requiere para realizar los demás trazados; no hay que olvidar que uno de ellos contemplaba en su trazado un túnel de hasta 20 kilómetros de longitud.

También se generan residuos inertes, que habría que ubicar cerca de las bocas de los túneles. No obstante, dichos residuos son de gran calidad, al provenir de roca magmática primitiva de naturaleza granítica del Sistema Central. Estos residuos podrían utilizarse para sellar vertederos, rellenar canteras o como material de base en la construcción de infraestructuras civiles. El problema de estos residuos no es un problema realmente ambiental puro y duro, sino que es un problema económico; su utilización es posible; lo que ocurre únicamente es que, si la lejanía a los puntos de utilización es excesiva, el coste del traslado debe ser también imputado como un coste más del proyecto.

Para comparar las alternativas presentadas hasta ahora, podemos hablar, en primer lugar, de longitudes. El trazado de la Comunidad de Madrid tiene una longitud entre 67 y 68 kilómetros; el primer trazado del Ministerio de Fomento alcanza los 115 kilómetros; el segundo trazado del Ministerio alcanza los 105. Entre ellos, es más favorable ambientalmente, sin ninguna duda -y así lo ha comprendido el Ministerio-, el de 105 kilómetros. No obstante, es de destacar la diferencia entre ambas longitudes.

En superficie, la longitud entre Chamartín y Segovia en el trazado de la Comunidad de Madrid es de 32 kilómetros 160 metros. El primer trazado del Ministerio de Fomento es de 77 kilómetros, y el segundo trazado es de 64 kilómetros. Es aquí donde he de señalar la gran diferencia de impacto ambiental entre ambos trazados, con independencia del problema resultante de los residuos.

Efectivamente, el mejor de los trazados del Ministerio de Fomento, de 64 kilómetros, tiene una longitud en superficie exactamente el doble del presentado por la Comunidad de Madrid, que es de 32. Las longitudes en viaducto del trayecto en el trazado de

la Comunidad de Madrid es de solamente un kilómetro 900 metros; el primer trazado del Ministerio de Fomento es de 7 kilómetros 61 metros, y el segundo trazado es de 7 kilómetros 6 metros; es decir, menos de la tercera parte el trazado en viaducto de la Comunidad de Madrid sobre los otros dos.

En cuanto a los túneles, veamos que, en cuanto a longitud total, no es tampoco muy diferente la que se presenta entre ambos trazados. El trazado de la Comunidad de Madrid son 33 kilómetros 940 metros. El primer trazado del Ministerio de Fomento es de 31 kilómetros 160 metros, y el segundo trazado es de 33 kilómetros 690 metros. Por lo tanto, estamos prácticamente en el mismo orden de magnitudes.

El desglose, que es importante conocerlo en cuanto a la influencia que tienen los residuos para la Comunidad de Madrid, da que el trazado de túneles de la Comunidad de Madrid es de 120 metros, 350, 270, 9.200 y 24.000 metros. En total, los 33.940 metros que he señalado anteriormente. De éstos, a la Junta de Comunidades de Castilla y León le corresponderían 12 kilómetros, y a la Comunidad de Madrid, 21 kilómetros 940 metros. En el primer trazado del Ministerio de Fomento, que son 2.150, 2.650, 6.530... No quiero cansarles; en total, significaría que la Comunidad de Madrid tendría que acoger 22 kilómetros 70 metros; es decir, algo más que lo que propone la Comunidad de Madrid, y a Castilla y León le corresponderían 9 kilómetros 100 metros. En el segundo trazado del Ministerio de Fomento, que es realmente el que debemos comparar, la Comunidad de Madrid tendría que absorber 26 kilómetros de residuos, y Castilla y León, 7 kilómetros 625 metros de residuos; es decir, los residuos son semejantes en todos los casos, pero la Comunidad de Madrid, en el trazado propuesto por nosotros, debe acoger menos residuos.

También es importante el punto de recogida de los residuos. Nosotros lo tendríamos en Soto del Real, que es un punto de más fácil acceso que lo que es el Valle del Lozoya, de más fácil comunicación, y la posibilidad de traslado a lugares idóneos sería también más económica. No hay que olvidar que en el segundo trazado del Ministerio de Fomento tendríamos que hacer frente en el Valle del Lozoya a la mitad de un túnel de 11 kilómetros 200 metros y a la mitad de un túnel de 8 kilómetros 650 metros. Como en el Valle del Lozoya es poco pensable que seamos capaces de encontrar sitios idóneos donde situar estos residuos, no solamente por la cantidad, sino también por la ubicación, creemos que nuestra propuesta es superior.

No obstante, antes se hablaba, creo que injustamente, de triunfalismo; tampoco se puede decir que la propuesta de Madrid sea triunfal; pero sí hay un elemento por el que debemos considerar que podemos

estar en el buen camino: que los habitantes afectados han apoyado y han apostado por nuestra propuesta, y también es muy de agradecer que el principal Grupo de la oposición haya dado un voto de confianza al Gobierno de la Comunidad de Madrid para defender los intereses de todos los madrileños; también de todos los españoles; estoy seguro de que el primer Grupo de la oposición tiene en cuenta no solamente los intereses de los madrileños, sino también de todos los españoles, pero sobre todo y especialmente los nuestros. Creemos que vamos en esa línea, y procuraremos que esos intereses sean defendidos, por el bien de todos, de la mejor forma posible. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Se abre un turno para que los señores Portavoces de los Grupos Parlamentarios puedan fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones. En primer lugar, tiene la palabra el señor Setién, Portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El Sr. **SETIÉN MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Director General, asociar la palabra sensibilidad al nombre de Arias Salgado, como ha iniciado usted su intervención, la verdad, me parece atrevido. Éste es clarísimamente lo que podríamos denominar un “Ministerio de Fomento de Destrucciones y Contratas”, y creo que en ningún momento se ha llegado a las cotas tan elevadas de planeamiento de la destrucción del territorio como este Ministerio tiene en sus planes.

No estamos hablando de un tren veloz, porque estamos discutiendo de una infraestructura AVE, de una infraestructura de alta velocidad, y ahora hablamos de la infraestructura; si habláramos del gasto energético del material rodante en ese trayecto Madrid-Valladolid, posterior, entonces sí hablaríamos de tren veloz, en su caso; en este momento no; en este momento estamos hablando de una traza claramente preparada para la alta velocidad y, por lo tanto, con radios de giro del orden de 6 a 7.000 metros, y, en consecuencia, con impactos muy importantes sobre el territorio.

La idea de que se deja Atocha para el ancho europeo es una idea megalómana y estúpida; no propia sólo de este Ministerio, pero es una idea megalómana y estúpida de este Ministerio también, un capricho político, que no tiene nada que ver, en absoluto, con la racionalidad del sistema ferroviario; para nada; es más, Izquierda Unida, a la vista de que es perfectamente posible sacar una línea AVE de Chamartín, y que es perfectamente discutible la realización de túneles de 24, 32 ó 25 kilómetros, depende del capricho en cada caso de la Administración correspondiente o de quien traza en su momento el papelito sobre una servilleta de

un bar, a la vista de lo cual vamos a volver, y lo hemos planteado como tal en los ayuntamientos afectados, a plantear, lógicamente, algo que reivindicamos aquí en su día, y es que el AVE de Madrid-Barcelona, en caso de que se construya, en ningún caso pase por el Parque del Sureste, y, por lo tanto, se tome la idea de Izquierda Unida de que salga de la estación de Chamartín, en trinchera o en túnel, por debajo del Aeropuerto de Barajas, en torno al trazado actual de la Nacional II, en caso de que finalmente se construya.

Nos parece que de lo que estamos hablando, por tanto, es de un conjunto de caprichos, de decisiones políticas que, desde el punto de vista político, tiene una lógica, pero que no tiene ninguna lógica desde el punto de vista ambiental, ni territorial, ni, desde luego, económico, ni ferroviario. El Ministerio de Fomento no tiene una estrategia ferroviaria, tiene una táctica electoral y especulativa, y por eso los trazados han ido siguiendo una sucesión de propuestas, por llamarlo de alguna manera, y de **planos absolutamente erráticos** desde hace dos años hasta hoy.

Quiero adelantar ya que Izquierda Unida, precisamente porque tenemos en cuenta los intereses de los madrileños, pero yo diría más, porque tenemos una visión de Estado, porque tenemos en cuenta los intereses de todos los habitantes y los intereses económicos y sociales de todos los españoles que viven en el cuadrante noroeste de la península, y porque queremos que haya en este país una red ferroviaria y no una sucesión de proyectos faraónicos según se le vaya ocurriendo al Ministro de turno de acuerdo con los problemas electorales que tengan las diferentes circunscripciones, no da ni dará un voto de confianza al Ministerio de Fomento mientras esté en manos de alguien como Arias Salgado; ni, desde luego, a Ruiz-Gallardón, que ha dado pruebas además, como decía anteriormente, de una falta absoluta y radical de criterios, como se puede ver simplemente yendo a cualquier hemeroteca, recogiendo los recortes de prensa, y viendo la cantidad de veces que ha podido cambiar de opinión a lo largo de los últimos tres meses. No hay voto de confianza, por parte de Izquierda Unida, para Ruiz-Gallardón, ni lo va a haber en este terreno.

Tengo que decir que planteamos un rechazo frontal a esa alternativa del Ministerio de Fomento por el impacto brutal que tiene sobre el Valle del Lozoya; Izquierda Unida no sólo lo plantea en el terreno político, sino que vamos a participar en las movilizaciones de los vecinos de la zona, porque pensamos que solamente desde el desprecio más absoluto a los intereses ambientales y sociales de la Comunidad de Madrid se puede haber planteado por

parte del Ministerio este tipo de propuestas. Es la segunda vez que lo decimos. La había peor todavía; es verdad que el Ministerio siempre en esto aplica directamente la Ley de Murphy: tiene una propuesta mala, otra peor, pero nunca suficientemente mala como para que no puedan imaginar algo que destruya más y que haga más daño al territorio, al medio ambiente y a la sociedad madrileña, como ha venido demostrando en este terreno a lo largo de los últimos dos años.

Rechazamos también el túnel "Gallardón", porque tiene un impacto en el trayecto Tres Cantos-Miraflores, porque tiene esos casi cuatro millones de metros cúbicos de escombros que, por cierto, el Ministerio de Fomento, que es el que los va a gestionar, quiere descargar directamente en La Morcuera, prueba -me remito a sus primeras palabras- de la sensibilidad del señor Arias Salgado -quien brilla por su ausencia-, porque en ambos trazados, la clave -y tiene mucho que ver con el medio ambiente de nuestra Comunidad- de ambos, el de Ruiz-Gallardón y el de Fomento, es el desarrollo de una gran operación urbanística especulativa en la ciudad de Segovia. Decía hace poco el señor Calvo Sotelo, número dos del Ministerio, que se trataba de construir una gran conurbación Madrid-Toledo-Segovia, decía, de nueve millones de habitantes -eso prueba simplemente que es un inculco, pero es problema en el que no hay que entrar en detalle o, sencillamente, que tiene problemas importantes, desde el punto de vista de trastornos de carácter psicológico-. En cualquier caso, lo que sí estaba claro en la propuesta del Ministerio era convertir a Segovia en lo que se definía en la propia propuesta del Ministerio como una ciudad dormitorio. Algunos madrileños y madrileñas, yo diría que la inmensa mayoría, hemos estado luchando durante muchos años para acabar con las ciudades dormitorio, para acabar con un modelo de desarrollo territorial y social que es una barbaridad, desde el punto de vista social, desde el punto de vista económico, y, desde luego, desde el punto de vista ambiental.

Convertir Segovia en la segunda ciudad dormitorio de Madrid, significa convertir la Sierra de Guadarrama en la Casa de Campo. Significa que, a partir de ahí, los habitantes de esas 30.000 viviendas de Segovia, algunos irían en ese tren velocísimo, pero, en cualquier caso, una gran cantidad de ellos demandaría inmediatamente algo que hoy está en la reserva pero que puede ponerse en práctica mañana mismo por el Ministerio de Fomento, como es el desdoblamiento de la N-601, por Navacerrada, o como es la autopista de Riofrío desde San Rafael a Segovia.

Estamos en desacuerdo rotundo, por tanto, con ese modelo territorial que implica la colonización por parte de la ciudad de Madrid, o de la Comunidad de

Madrid en este caso, de nuevos territorios, o convertirlos en ciudades dormitorio. Precisamente porque estamos de acuerdo, porque creemos que hay que desarrollar las regiones deprimidas, como son en este caso las comarcas y las zonas deprimidas, la zona sur de Castilla y León, y porque pensamos que el desarrollo de nuestra Comunidad debe ser un desarrollo basado en nuestros propios recursos, y no en la destrucción de los recursos y de los territorios de otras Comunidades. En ambos casos se trata de una infraestructura AVE, es decir, sin ningún tipo de conexión con el resto de la infraestructura, con el resto de las líneas ferroviarias del noroeste.

En definitiva, desde todos los puntos de vista es un auténtica barbaridad cualquiera de los dos trazados, porque se basa en una filosofía, insisto, electoralista y especulativa, y no en una filosofía de arreglar y resolver los problemas que para Izquierda Unida son prioritarios -incluso la conexión con Barcelona- como son los problemas de la conexión de Madrid con el noroeste peninsular. Por eso hemos propuesto una tercera opción, que sería la de mejorar las dos líneas actuales: Madrid-Burgos y Madrid-Segovia, y reformar en profundidad la línea Madrid-Avila-Medina-Valladolid, más barato, con tecnología española en todo, tanto en la infraestructura como en el material rodante, con la posibilidad de gestionar de manera más adecuada el transporte de mercancías, con la posibilidad de un ahorro sustancial aquí, para gastarlo donde hay que gastarlo, que es en la fachada atlántica y cantábrica, que es donde están realmente los problemas ferroviarios y ambientales más duros de ese corredor. Por tanto, estamos en la idea de que de lo que se trata no es de hacer de nuevo un espectáculo de farándula y pandereta a una ciudad que tiene importantes recursos económicos y una necesidad evidente de conectarse con Madrid, como es Valladolid, pero que no tiene más recurso; es decir, no es una ciudad turística, etcétera, esencial, donde, por tanto, ese tráfico Madrid-Valladolid, que absorbería en estas condiciones un monto brutal de dinero, que impediría la inversión en los corredores existentes hoy, nos llevaría a algo que es justamente lo que no queremos, y es que se aplique un dinero, una importantísima cantidad de dinero a una determinada línea, no aplicándola al conjunto del cuadrante y, por tanto, manteniendo el gran problema ambiental -nos parece a nosotros- que existe en este terreno, que es la competitividad hoy de la carretera sobre el ferrocarril, en las conexiones del cuadrante nororiental con nuestra Comunidad.

En este sentido, nos parece y seguimos exigiendo que, tanto el Ministerio de Fomento como la Comunidad-nosotros lo solicitamos así hace dos años-, pero es evidente que, como no tenemos en cuenta los

intereses del mundo, como en otros terrenos, como en otras fuerzas, y por tanto no se nos ha hecho caso-pongamos encima de la mesa la rentabilidad de ir a una reforma en profundidad de las líneas existentes. Eso es lo primero que tiene que hacer un Gobierno responsable que no quiera derrochar el dinero y hacer operaciones especulativas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Armando García.

El Sr. **GARCÍA MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. En relación con el tren de alta velocidad Madrid-Valladolid, este Grupo Parlamentario ya manifestó el pasado jueves en el Pleno, a través de nuestro Portavoz, Jaime Lissavetzky, el voto de confianza, la postura última de la Comunidad en relación con el trazado del tren. También decimos que estaremos atentos y vigilantes a este voto de confianza que hemos manifestado públicamente en el Pleno. Nos preocupa bastante el tema de los residuos inertes, producto de las excavaciones de los túneles. Hay que tener en cuenta que van a ser aproximadamente dos millones de metros cúbicos de residuos inertes, y no nos gusta lo que ha dicho ya el Ministerio de Fomento.

Pensamos que estos residuos inertes deber servir para la construcción, por ejemplo, de carreteras e infraestructuras. Le hemos dado una idea. Por ejemplo, en el PET viene dicho que se va a realizar una variante en Soto del Real. Por ejemplo, estos residuos podían servir para hacer esta variante. También nos preocupan unas manifestaciones, tanto del Ministerio de Fomento como de altos responsables del Partido Popular de la Comunidad de Castilla y León, en relación con la postura de la Comunidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Pedro Calvo.

El Sr. **CALVO POCH**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradezco la presencia de los dos Directores Generales, a los que no he saludado al principio de mi intervención anterior, y quiero agradecer en este punto del Orden del Día las explicaciones dadas por el Director General de Medio Natural. Agradezco también la intervención del Portavoz del Grupo Socialista, excepto en sus lamentaciones, y paso a aclarar que creo -y nuestro Grupo así lo cree- que la Comunidad de Madrid ha tenido una actitud responsable con respecto a la materia de la que estamos hablando, en primer lugar, porque es aquella que beneficia, si tenemos

en cuenta las declaraciones de sus alcaldes, a la mayoría de los ayuntamientos que están afectados; por tanto, es corresponsable con los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, y es responsable también porque preserva y defiende nuestros valores y recursos ambientales. De tal manera que el proyecto propuesto por la Comunidad de Madrid no afecta a nuestras zonas con un alto valor ecológico. Desde luego, lo que sí tenemos claro es que, gracias a cualquiera de los que nos están escuchando, que pueden adivinar, la decisión que había que tomar sobre el impacto ambiental de la obra de la que estamos hablando no la tomará el mismo Ministerio; no se decidirá en los mismos despachos con los despachos cercanos que, a su vez, vayan a realizar el proyecto o la infraestructura.

Eso sí es una garantía que no debemos pasar por alto, pese a que muchas veces hayamos oído en esta Comisión y en el Pleno de esta Asamblea que la creación del Ministerio de Medio Ambiente fue tan sólo una operación de imagen. Lo que está claro -y en eso comparto alguna de las lamentaciones del Portavoz socialista- es que, por ahora, el mayor impacto ambiental lo están generando algunas declaraciones, por desgracia, algunas declaraciones que no tienen ningún foco político ni geográfico, y que muchas veces parecen traídas, no para aportar algo al proyecto, sino por obtener protagonismo o un espacio en los medios de comunicación. Lo que sí me gustaría aclarar es que, ya que se ha tocado en el anterior punto del Orden del Día, si algo sí me parece que entra dentro de la descortesía parlamentaria es introducir temas en una iniciativa que podrían corresponder a una iniciativa más amplia o a muchas más iniciativas. Es decir, venir aquí planteando una iniciativa y hablar de lo que a uno le viene en gana dentro de esa misma iniciativa, sí me parece una descortesía parlamentaria, y a buen entendedor con pocas palabras basta, porque yo me niego a hablar de lo que a cada uno le dé la gana; yo vengo aquí a hablar de lo que las iniciativas, a través del Reglamento de la Cámara, nos obligan a todos, incluso a los que toman la iniciativa.

Por lo tanto, tras las obstinadas coherencias, ahora nos tocan las catastróficas o apocalípticas previsiones. Bien, pues en ese punto del Orden del Día estamos. "Destrucciones y Contratas". Frases recurrentes; sus frases son tan recurrentes como sus propuestas. Es una broma, señor Setién. Mire, usted, al que tanto le gusta especular sobre los intereses especuladores que todos podemos tener -todos menos su Grupo, claro- en este caso para que el AVE Madrid-Valladolid pase por Segovia, usted debe tener intereses muy grandes en que pase por Ávila. Si yo utilizara los

mismos principios generadores de argumentos que usted utiliza, estaría convencido de que Izquierda Unida de Madrid tiene intereses para especular con el suelo en Ávila, y no me lo creo, de la misma manera que tampoco creo, evidentemente, la acusación que hacía usted.

Mire usted, las obras de infraestructura, sobre todo aquellas que están destinadas no sólo a comunicar Madrid, sino a vertebrar el conjunto de la Nación española, no se pueden meter todas dentro del capricho de las decisiones políticas, porque, aunque en algún momento pudiéramos llegar al convencimiento de que la mayoría de los dirigentes españoles toman decisiones tan solo por capricho, aun así, sería muy difícil encontrarlas en el cien por cien de los casos, como usted las encuentra. Lo que está claro es que aislar Madrid, que es lo que muchas veces parece que ustedes pueden pretender, eso sí que es un capricho, o, incluso, algunas de sus propuestas, una frivolidad. En todo caso, entendemos que ustedes no den un voto de confianza al Presidente de la Comunidad de Madrid, que en este caso es el señor Ruiz-Gallardón, pero como si fuera cualquier otra; pero no es al señor Ruiz-Gallardón a quien no dan ustedes su voto de confianza, es al Presidente de la Comunidad al quien no dan su confianza; y ustedes dicen que ha cambiado muchas veces de opinión, y -se lo digo con la sonrisa más sarcástica e irónica que puedo poner, dentro de las pocas aptitudes que tengo para hacer teatro- es que el señor Ruiz-Gallardón ha cambiado tantas veces de opinión que, al final, la mayoría de las opiniones se han acercado lo más posible a la suya inicial.

Simplemente, y, por no decirle que retire usted sus palabras, porque estoy seguro de que las pronunciaba en broma, estoy convencido de que los "trastornos psicológicos" del señor Calvo-Sotelo no deben ser más que una salida de tono de su intervención. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los portavoces de los Grupos, tiene la palabra el señor Director General del Medio Natural.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DEL MEDIO NATURAL** (Fernández Santamaría): Muchas gracias, señor Presidente. Respecto a la primera intervención, del Grupo de Izquierda Unida, tengo anotadas una serie de palabras que me han llamado la atención: "Destrucciones y contratas". Pienso que no; creo que es un Ministerio que, como todos los que componen el Gobierno de la Nación, intentan hacerlo lo mejor posible, y en ningún caso destruir.

En cuanto a una aseveración respecto a que los radios de giro mayores o iguales a 7.000 metros significan automáticamente impactos, no hay una causa efecto de ese tipo. Efectivamente, al tener unos condicionantes de radios de giro amplios, las dificultades de trazado son mayores, pero se pueden conseguir, y creo que nosotros hemos demostrado que con esos condicionantes técnicos se pueden buscar unos trazados que medioambientalmente tengan un impacto asumible.

También se ha hablado del AVE Madrid-Barcelona. Yo creo que en este momento no estoy preparado para poder hablar en profundidad de las alternativas que se han presentado. Supongo que en próximas intervenciones, si así lo requiere esta Cámara, podré acudir con los datos suficientes para poder informar adecuadamente.

Trazados erráticos. Realmente, cuando yo hablaba de la sensibilidad del Ministerio de Fomento, dirigido por el Ministro actual, estaba hablando con conocimiento de causa, y puedo decir que sin necesidad obligada por el procedimiento, sin necesidad legal, el Ministerio de Fomento siempre, desde el primer momento, en cuanto tuvo los trazados a escala 1:25.000 los puso encima de la mesa, sin ocultar ninguno, valorándolos según su criterio y diciendo que, en la medida de lo posible, de entre lo que ellos habían presentado, se adaptarían a aquella solución que se viese que medioambientalmente causaba el menor impacto, siempre y cuando fuera asumible económicamente, dentro de unas horquillas y de unos márgenes. Naturalmente, no son trazados erráticos; si queremos ir hacia el norte se hace un trazado norte puto, norte noroeste y norte noreste, y entre ellos diversas variantes. El hecho de que nosotros hayamos encontrado, desde la Comunidad de Madrid, un trazado alternativo a los suyos -por eso he querido dejar bien claro en mi primera intervención que es un trazado nuevo -estaba allí, entre los que ellos nos han presentado como una variante de los suyos.

Respecto a un capricho y sobre lo que habla de intervenciones especulativas, tampoco puedo darle datos sobre eso; estoy convencido de que no, pero no es competencia mía. Lo que sí creo que puede ser competencia de alguien que lleva una misión territorial entre sus actividades, es hacer ver que entre Madrid y Valladolid, casualmente, en línea recta se encuentra la capital de Segovia; por lo tanto, la sugerencia, la indicación de la Junta de Castilla y León de que el ferrocarril Madrid-Valladolid pase por Segovia es una solicitud totalmente lógica.

En cuanto a esas declaraciones que pueden haber aparecido en medios de comunicación respecto a depositar los residuos al pié de la Morcuera, con el

trazado de la Comunidad de Madrid, sencillamente, no veo cómo, puesto que la Morcuera está en el valle del Lozoya y nuestras bocas están en Segovia, y en Madrid en la zona de Miraflores-Soto. Por lo tanto, llevar así los residuos sería no solamente inadecuado sino totalmente fuera de cualquier medida económica. En cualquier caso, la Comunidad de Madrid siempre ha dicho que la posibilidad de situar residuos en el valle del Lozoya es prácticamente, por no decir totalmente, inexistente. Por lo tanto, desde la Consejería de Medio Ambiente nos opondríamos, naturalmente, a que en el valle del Lozoya, sea al pie de la Morcuera o en cualquier otro sitio, se depositen residuos.

En cuanto a “trastornos psicológicos”, creo que no merece la pena hablar de ello.

Colonización, ciudades dormitorio. Ésos sí que son puntos importante, puntos que requieren una meditación, pero no es una meditación ambiental totalmente; es una filosofía de vida. Las ciudades dormitorio existen; muchos ciudadanos desean tener la posibilidad de trabajar en puntos distintos de donde tienen su residencia y para eso están las comunicaciones; comunicaciones que deben causar el menor impacto posible, y desde la Comunidad de Madrid y desde el Gobierno de la Nación estoy seguro de que se buscan soluciones que causen menos impacto. De los medios de comunicación existentes, hasta ahora, el que menos impacto produce es el ferrocarril. Si esa necesidad social de comunicaciones se puede solucionar a través del ferrocarril, bienvenido sea.

De nuevo se volvía a hablar en su intervención de las conexiones Madrid-Barcelona. Nosotros estamos hablando de la conexión Madrid-Valladolid; la de Barcelona pienso que será objeto de otra sesión.

Mejora de líneas. Efectivamente, es una de las opciones que se pueden considerar. Sin embargo, si queremos llegar a Segovia y, sobre todo, a Valladolid y más allá en un tiempo suficientemente competitivo con otros medios, pensamos, y piensa el Ministerio, que es quien sabe absolutamente de esto, que una simple mejora de líneas no es suficiente. Efectivamente, mejorando la calidad de la vía, mejorando ligeramente la calidad de su trazado se pueden conseguir mejoras de velocidad. Mejorando también los propios trenes, estábamos viendo no hace mucho los diseños de cabinas móviles que están realizando en Italia y en otros países con el fin de que la sensación de inquietud que causan en los pasajeros las fuerzas centrífugas debidas a velocidades importantes con radios de giro pequeños, no son totalmente satisfactorias. No solamente disminuye la seguridad, que ya es importante, es lo más importante, no es lo mismo ir a gran velocidad o a velocidad alta

por un trazado nuevo, que ir haciendo parches sobre trazados de principios de siglo e intentar decir que eso vale. No vale. Podemos engañarnos, podemos pensar que es así, pero, realmente, no es cierto. No obstante, si los condicionantes que se ponen son otros, si no se quiere llegar antes, si lo que se quiere es llegar después, efectivamente, con la mejora de líneas sería suficiente. Nosotros, desde Medio Ambiente no tenemos especial interés en que se creen unas u otras líneas, pero, eso sí, no podemos estar ciegos ante la realidad. Si queremos tener un ferrocarril de velocidad alta, con las líneas actuales difícilmente lo podremos conseguir.

La competitividad entre carretera y ferrocarril está íntimamente unida a estas manifestaciones. Si queremos que el ferrocarril sea útil; si queremos descargar la carretera de nuevos usuarios, este ferrocarril tiene que tener un atractivo, y entre el atractivo principal está llegar pronto, cómodos y seguros.

Nuevamente agradezco la intervención del Portavoz Socialista y su reiteración de apoyo del voto de confianza dado en este tema; también a nosotros nos han sorprendido algunas manifestaciones que creemos se han producido por la novedad del trazado en las que les han hecho llegar una serie de datos, que pensamos son erróneos, sobre que las consecuencias del trazado propuesto y apoyado desde su Grupo significan unos retrasos tales que hacen imposible el proyecto.

A través de los técnicos de la Consejería de Obras Públicas estamos convenciendo a todos de que con las nuevas técnicas, con las tuneladoras, se es capaz de llegar a Segovia y, por tanto, a Valladolid, con unos plazos sensiblemente iguales que con los otros trazados. Reitero que la longitud de túneles es la misma, únicamente, si tenemos menos bocas que generan longitudes mayores de un solo túnel, efectivamente, hay que procurar que la maquinaria sea la más efectiva posible para ganar lo que se pierde; pero también es cierto que la economía es mayor; no es lo mismo disponer de cuatro grandes tuneladoras de gran tecnología, que de ocho de gran tecnología, ya que le costarían al Ministerio el doble. Creemos que es posible esa simbiosis de técnica y sensibilidad medioambiental y conseguir llegar al mismo tiempo, o sensiblemente igual, a Valladolid. Por tanto, esa alarma que han tenido en determinadas zonas creemos que es infundada. Nada más me queda que agradecer al Partido Popular también su intervención.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Pasamos al tercer punto del Orden del Día.

Comparecencia del Sr. Consejero de Medio

Ambiente y Desarrollo Regional, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, sobre situación actual de las obras delegadas del Prisma.

C. 37/98 R. 519 (IV)

Se ha recibido un escrito por parte del Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, delegando el desarrollo de esta Comparecencia en el Director General de Administración Local, don Alejandro Sanz. En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor De Federico.

El Sr. **DE FEDERICO CORRAL**: Gracias, señor Presidente. Esta solicitud de Comparecencia la hacemos en unos momentos en las que el Prisma está en un proceso de aceleración, y porque queremos conocer por boca del Director General la situación en que se encuentra y el futuro a medio y largo plazo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Para contestar a la petición de Comparecencia, tiene la palabra el Director General de Administración Local.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN LOCAL** (Sanz Peinado): Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señores Diputados. Me cumple dar cuenta, lo que pretendo hacer de una forma somera y exacta, como decía Ortega: "O se hace literatura o se hace precisión o se calla uno", y como callarme no puedo, y literatura he escuchado bastante esta tarde, me toca a mí hacer precisión con la venia de todos ustedes.

Recordarán todos ustedes que uno de los principios que informaba y predicaba el Prisma era el principio de la corresponsabilidad; principio que se traduce en dos ejes o en dos nervios fundamentales: la cofinanciación de las obras y la cogestión de las obras.

En este caso, se me pide que dé cuenta sobre la situación de las obras Prisma que se encuentra delegadas en las Corporaciones Locales y eso voy a hacer, teniendo en cuenta que, en general, todo el proyecto Prisma está basado en el matrimonio entre los Ayuntamientos y la Comunidad de Madrid a través de trece centros gestores, que son los que desarrollan el Programa de Inversiones y Servicios de Madrid 1997-2000. Relaciones que están basadas, fundamentalmente, en el principio de lealtad institucional entre ambas partes, y que hemos querido hacer deslizar siempre por el bien abrigado camino de la confianza y de la colaboración.

Como muy bien decía el señor De Federico, que además, y a la sazón, es Alcalde de Colmenar Viejo, la percepción que se tiene desde el

Ayuntamiento, es, en este caso, al menos la que él ha descrito, absolutamente correcta; el año 97 ha sido un año de inicio; téngase en cuenta que el Prisma, tras ser aprobado por la Asamblea de Madrid en noviembre del 96 y por el Consejo de Gobierno el 12 de diciembre del 96 da comienzo a primeros del año 97, y durante los primeros meses se requiere la recepción de una serie de trabajos preparativos fundamentales; estamos hablando de la elaboración de proyectos, de la búsqueda de financiación, para lo cual, además, se firmó en el mes de junio un convenio con 20 entidades financieras a fin de abaratar el precio del dinero para las Corporaciones Locales; estamos hablando también de obtención del suelo y de la tramitación de los expedientes de contratación que, como se sabe, previamente requieren el visto bueno de ambas Administraciones.

Esto es lo que explica que, evidentemente, el ritmo no haya sido muy vertiginoso, de completa aceleración desde el principio, sino que vamos a un ritmo creciente que llegará a una zona culminante para, nuevamente, volver a descender, y esto se ha comprobado en el Plan Cuatrienal de Inversiones que es el primer ensayo del Plan Plurianual en la Comunidad de Madrid, porque los "Peposes", los "Pledines" y demás no lo eran, y eso se está comprobando aquí. No obstante, tengo que decir que el resultado es en general bastante satisfactorio, aunque Quevedo decía que lo mucho se vuelve poco con querer otro poco más, entonces, siempre podemos pedir un poquito más, y en eso estamos.

Tengo que decirles que desde la Dirección General de Administración Local y desde el Pamam, téngase en cuenta que voy a dar datos de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional, se están poniendo los cinco sentidos y se está haciendo un esfuerzo ímprobo en sacar adelante el Prisma, se está haciendo lo que se puede y, a veces, tantas veces, más de lo que se puede, y que el resultado va bien.

El tema de la financiación está siendo resuelto por parte de las Corporaciones Locales de una forma ágil; a pesar de la Ley 13 y de la Ley 39 de Haciendas Locales son muy pocas las que tienen dificultades para poner las aportaciones que les toca y aquí no ha ocurrido nada más que todos los procesos llevan su tiempo, ese tiempo que no se para ni para pedir la hora y a nosotros tampoco se nos para el reloj.

Dicho esto, voy a dar datos concretos sobre la situación del Prisma. En este momento hay redactados en la Dirección General de Administración Local un conjunto de 423 proyectos que ascienden a un importe de 30.746.754.845 pesetas, y en redacción otros 74 que ascienden a 4.319.449.115 pesetas, en total, redactados o a punto de concluir su redacción,

tenemos proyectos por importe de más de 35.000 millones de pesetas, lo cual significa bastante más del 50 por ciento del volumen Prisma para la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional. A estos datos hay que añadir, por parte del Patronato Madrileño de Áreas de Montaña, la redacción de otros 73 proyectos por importe de 1.354.981.532 pesetas.

En cuanto a los distintos servicios, tengo que señalar 'grosso modo' que el servicio de infraestructuras locales, que, fundamentalmente, aborda obras de pavimentación, saneamiento y alumbrado, se han hecho ya proyectos por 15.700 millones, y están en redacción por un importe de 3.579 millones con un total de 344 proyectos. El servicio de zonas verdes ha ejecutado 67 proyectos, con un importe de 3.901 millones y el de equipamientos urbanos, que son fundamentalmente casas consistoriales, centros de cultura y otras instalaciones de análoga naturaleza, han sido 86 proyectos por 11.878 millones de pesetas.

En relación con la situación de la obra delegada, que es lo que nos ocupa en esta Comparecencia, he de señalarles antes de nada que los datos que les voy a dar son aquéllos de los que en la Dirección General y en el Pamam tenemos absoluta certidumbre, lo que no significa que sean los reales, por cuanto a veces un ayuntamiento que tiene delegada la obra contrata esa obra y no nos lo comunica hasta pasado un cierto tiempo; tenemos localizados algunos casos de obras que ya han sido contratadas por los Ayuntamientos pero que todavía no nos han mandado la certificación del acuerdo del pleno donde se deja constancia de esa adjudicación. Los datos que les voy a dar son datos de los que tenemos certidumbre y cuyo expediente se encuentra vivo en este momento en la Dirección General. En concreto, tenemos ya contratados por parte de los Ayuntamientos, y de los que tenemos constancia, 123 proyectos por un importe de 10.789 millones de pesetas, que son obras que se están haciendo en este momento, cuya contratación y dirección facultativa llevan los propios Ayuntamientos; además de éstos, tenemos otros 32 proyectos que llamamos de fórmula mixta por cuanto contrata el Ayuntamiento y la dirección facultativa la llevan técnicos de la Comunidad de Madrid, por un importe de 660 millones de pesetas. En total, por parte de la Dirección General de Administración Local estamos hablando aproximadamente de un volumen de unos 155 proyectos que han sido contratados ya por los Ayuntamientos y de los que tenemos constancia, por un importe alrededor de 11.500 millones de pesetas.

Por parte del Pamam, de los 73 proyectos redactados, ha delegado 58 en los ayuntamientos, de los que 15 están siendo

contratados por la Comunidad de Madrid, por un importe de 1.354.000.000 pesetas también.

Cabe señalar, toda vez que era una reiterada petición municipal el que se delegaran las obras en los ayuntamientos, por cuanto buena parte de ellos tienen la suficiente capacidad de gestión para contratar y dirigir todos estos proyectos y obras, que hasta la fecha se ha delegado en los ayuntamientos un 79 por ciento de la obra en el caso de la Dirección General de Administración Local -es más, en el caso del Pamam alrededor de un 82 u 83 por ciento-, siendo contratada por el centro gestor, por la Dirección General o el Pamam alrededor de un 20 ó 21 por ciento de las obras del Prisma; como se ve, es notablemente superior el porcentaje de la obra delegada de la inicialmente prevista, que quedó regulada por la Orden de febrero del 97, del Excelentísimo señor Consejero de Medio Ambiente y Desarrollo Regional. Por tanto, ahí estamos un poco al paso y también a los requerimientos que van marcando las Corporaciones Locales, ya que según van teniendo capacidad y agilidad se les va delegando.

Básicamente, esto es lo que puedo decirle sobre la obra delegada; no obstante, si quieren pormenorizadamente los datos, aquí los tengo también, proyecto por proyecto, incluso tenemos localizado el caso de la contratación del proyecto técnico en todos y cada uno de los casos. Es decir, la casuística es muy diversa, porque hay proyectos en los que también colabora el Canal de Isabel II, la Dirección General de Arquitectura o la de Calidad Ambiental a la hora de formular la redacción del proyecto; esto abarata por un lado y agiliza por otro lo que es la gestión, y, por tanto, nos encontramos en un año que ya tiende a ser climático en cuanto a que hay un volumen de obra altísimo contratado; esperemos que el mal tiempo, que no nos ha acompañado demasiado en los últimos meses del año pasado, este año permita ejecutar y hacer más obra. En eso están mis esperanzas. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. Se abre un turno para que los señores Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios puedan fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Setién.

El Sr. **SETIÉN MARTÍNEZ**: Gracias, señor Presidente. Simplemente quisiera agradecer al señor Director General las informaciones que ha dado, no sin hacer constar que, por lo menos, desde el discurso famoso de Pericles, recogido por Tuzidides, si no

recuerdo mal, la oratoria parlamentaria, en este caso traducida eficientemente por las señoras taquígrafas, como literatura puede formar parte perfectamente, no sólo de la eficacia de las instituciones, sino, incluso, de la propia estética y de los valores artísticos de los ciudadanos; de todas formas, siempre es mejor hacer literatura que citar literatos, sin ninguna duda, y, seguramente, mis compañeros y yo hemos hecho bastante literatura, pero, en cualquier caso, era una parte obligada del debate parlamentario. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Setién. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Montegrifo.

El Sr. **MONTEGRIFO FERNÁNDEZ**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, mi Grupo quiere agradecer la información que nos ha dado el Director General de Administración Local, y en relación con la misma, cuando nos dice que se puede hablar de una gestión o de un estado satisfactorio, debo decirle que, al parecer, la tarde va de paseo triunfal cuando hemos hablado de residuos, del AVE, pero, sinceramente, en cuanto al Plan del Prisma no podemos hablar de una gestión suficientemente satisfactoria.

Yo sé que hay muchos inconvenientes, que siempre los ha habido y los sigue habiendo -los que estamos en responsabilidad municipal lo sabemos; el señor De Federico también lo sabrá, y me imagino que ahora nos aclarará algo al respecto-, y escuchando al señor Director vemos que hay proyectos por un importe de 38.000 millones -ahí están los proyectos; luego hablaremos de ejecuciones, que es de lo que estamos tratando aquí esta tarde-, y nos habla de que se han delegado el 79 por ciento de las obras, cosa que dice mucho en favor de la Dirección General porque es una manera de agilizar las obras y la ejecución del Prisma, pero nos encontramos con el 'pero'; el 'pero' es las certificaciones.

Todos sabemos que en las obras delegadas -yo, al menos, no sé por qué causas en esta ocasión- se están devolviendo certificaciones de la Dirección a los distintos municipios por una serie de requisitos que está pidiendo la Dirección vía Secretaría General Técnica, vía Intervención, que hace que estas devoluciones de las certificaciones estén llevando a un retraso considerable en el pago a las empresas y, por añadidura o por derivación, en la ejecución de las obras.

Hace poco hemos leído en la prensa -por cierto, yo al Director General no le tengo por ningún cantante-, pero fuera bromas, repito, en la prensa hemos leído el malestar de los municipios más importantes -que en este caso coincide que están regidos por Alcaldes del PSOE,

aunque a mí eso me da lo mismo- por la devolución de las certificaciones y por la tardanza en los pagos, que es el tema fundamental. Y yo me atrevo a decir que no es tanta la responsabilidad de la Dirección, como de la Intervención de la Comunidad de Madrid, pero que sí es responsabilidad política de la Dirección; por tanto, yo pediría al Director General, que sabe muy bien que hasta ahora se ha ejecutado un 27 por ciento -y me estoy refiriendo al año 97-, y que, por consiguiente, el Prisma lleva un retraso considerable en su ejecución, que al final es lo que importa, no tanto los proyectos, y, por otro lado, que hay que buscar alguna manera -y eso es responsabilidad política del Director y del Consejero- para que se agilicen los trámites, sobre todo el pago en las intervenciones respectivas, porque se está llevando a muchos ayuntamientos a un cuello de botella en el cual no pueden avanzar.

Por mi parte, nada más. Únicamente, quisiera reiterar mi agradecimiento al señor Director General por la información que nos ha dado, y estaremos atentos a la solución que pueda dar a estos retrasos en los pagos y a esas devoluciones, porque la Ley 13 lleva ya tiempo y esta serie de inconvenientes administrativos que están llevando a ese retraso y al descontento de muchos municipios se está dando, precisamente, desde mediados del año 97 para acá. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor De Federico.

El Sr. **DE FEDERICO CORRAL**: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quisiera agradecer al Director General la información que nos ha dado. Yo creo que el Prisma, a pesar de que había mucho agorero, va bien; tenemos que pensar que el Plan Cuatrienal, que a mí me parece que ha sido sextenal, acababa en diciembre del año 97; que ha habido obras que, acabado el Plan Cuatrienal, evidentemente, las tenía que hacer la Administración, incluso el Ayuntamiento, que no estaban ni empezadas y las ha tenido que hacer este equipo de Gobierno del Partido Popular, y eso hay que tenerlo en cuenta; es decir, ha habido que terminar un Plan Cuatrienal que estaba a medias, y, a la vez, arrancar en 1997 el Prisma. Esto hay que tenerlo muy en cuenta. El señor Montegrifo lo sabe; sabemos también los Alcaldes los atrasos que teníamos, y, quizá, yo fui uno de los afectados que se encontró con alguna obra que no estaba ni iniciada, y era el cien por cien por parte de la Comunidad de Madrid.

Pero, en fin, como ya ha dicho el señor Director General, hay que hacer los proyectos,

disponer los terrenos, y la verdad es que el planteamiento, y, quizás, en eso sí estamos todos de acuerdo, había que intentar agilizar todos los pasos y los trámites, dentro de que se contrate con la máxima transparencia y legalidad, pero la realidad es que desde que se hace un proyecto, se hace la aprobación, el pliego de condiciones, los 26 días de publicación, la mesa de contratación, la adjudicación, etcétera, pasa una cantidad de tiempo tremenda, y, evidentemente, luego vienen las certificaciones, vienen los pagos. Ahí puedo coincidir, en parte, con el señor Montegrifo, que a veces hay que ver qué mecanismos podemos hacer, porque, a veces, es culpa de los propios municipios, pero a veces no es tampoco culpa de los municipios para agilizar esos trámites que, evidentemente, con la nueva ley casi todas las empresas podrían reclamarnos, porque nunca les pagamos los dos meses que marca la ley.

Yo le felicito, señor Director General, porque creo que el Prisma va bien. La explicación que nos ha dado es correcta; el número de proyectos que hay en marcha es importante. Creo que el período 98/99 va a ser el momento álgido del Prisma, y cuando acabe este año yo espero que esos resultados, que también nos mostrará en esta Cámara, dirán la verdad de lo que era el espíritu del Prisma, y entonces quizá quien no apoyó este plan Prisma -aunque nosotros tuvimos la generosidad de apoyar otros planes cuatrienales- se va a arrepentir de no haberlo hecho. Desde luego, hasta ahora los Alcaldes estamos satisfechos, y, si no lo estamos totalmente, es quizá porque la burocracia -y ahí le puedo dar parte de razón al señor Montegrifo- a veces, y usted lo sabe también, como buen conocedor de ese mundo por ser antiguo alcalde, además, es el caballo de batalla de todos. Ahí es donde yo sí le pido, como responsable de la Dirección General de Administración Local, que intentemos agilizar entre todos esos pequeños problemas que pueden surgir, y que retrasan, evidentemente, a veces los pagos y nos crean problemas. Pero repito que le felicito, porque yo creo que el Prisma va por buen camino, y yo espero que cuando acabe 1998 los resultados sean espléndidos. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor Director General, y, eso sí, rogándole que no se prive de hacer ninguna cita literaria, porque son enriquecedoras.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN LOCAL** (Sanz Peinado): Muchas gracias, señor Presidente. Aparte de agradecer

a los tres Portavoces sus intervenciones, quiero decirle a don Julio Setién que yo también participo de su criterio de que la literatura y las citas enriquecen la vida parlamentaria. Cuánto echa uno de menos aquellos discursos parlamentarios de Castelar, de Azaña, o de tantos otros. Simplemente lo que sí hago por honradez intelectual es que, cuando menciono un pensamiento que no es mío, digo de quién es. Decía uno de los mejores arabistas españoles, don Emilio García Gómez, que junto con Asín Palacios eran, sin duda, de los mejores que hemos tenido, que una cita es una joya de prestado; entonces, cuando te prestan una joya, en este caso usas la cita, creo que es honrado, por decirlo así, decir quién lo ha dicho. Por lo demás, participo absolutamente de su criterio.

En cuanto a la intervención de don Francisco Montegrifo, he de decirle que, por lo menos, no he deseado que de mis palabras se coligiera una sensación de triunfalismo; dicho de otra manera, yo diría que el Prisma, como decía el señor De Federico, va bien, 'ma non troppo fanático' que decía el otro; es decir, podría ir un poco mejor si entre todos nos lo propusiéramos. Lo que pasa es que aquí estamos obligados a ir de la mano, a estar matrimoniados ayuntamientos y Comunidad de Madrid, y ese tipo de relaciones adolecen en muchas ocasiones de dificultades, que intentamos salvar todos los días.

En cuanto a la gestión, tengo que decir que creo que sí está siendo satisfactoria. Como decía el señor De Federico, los datos del Plan Cuatrienal eran bastante peores: año 92, primer año del Plan Cuatrienal, un cero por ciento de ejecución; año 93, segundo año del Plan Cuatrienal, 11 por ciento de ejecución, bastante peor que lo que estamos haciendo nosotros, que sólo este año hemos ejecutado un 67 por ciento del programa presupuestario 901.

Tiene toda la razón cuando señala que el problema de las certificaciones nos trae a todos de cabeza, y es verdad; lo que pasa es que aquí el imperio de la Ley es mucho imperio, y, entonces, cuando llegan las certificaciones y tienen que ser previa y plenamente fiscalizadas por la Intervención, aquellas que plantean dificultades o adolecen de problemas de una u otra clase tenemos la necesidad de devolverlas a los ayuntamientos para que las arreglen o las manden correctamente formuladas. A fin de salvar esas dificultades fue por lo que, a primeros de año, la Dirección General mandó un manual de gestión a todos los ayuntamientos de la Comunidad a fin de ponerles blanco sobre negro, con absoluta claridad, cómo había que hacer cada una de las cosas y evitar u obviar esas dificultades. Pero, indudablemente, si una certificación es incorrecta, si falta un acta de un acuerdo de pleno, si el IVA es erróneo, si hay cualquier problema,

evidentemente, estamos obligados a devolverlas. Ya quisiera yo tener que devolver muchas menos de las que se devuelven.

Le agradezco mucho lo de cantante. Sepa usted, señor Diputado, que a veces, cuando me invita algún alcalde a dar el pregón en las fiestas, si no especifica el segundo apellido, tengo graves problemas de orden público, porque se esperan a otro Alejandro Sanz y luego los jovencitos y las jovencitas se van bastante defraudados a la hora del pregón.

En cuanto a las tardanzas de los pagos, tengo que decirle simplemente que es un asunto que corresponde a la Consejería de Hacienda. El pago de los AD OK o de los OK que se van formulando nosotros lo llevamos al día; es decir, una vez que están en nuestra Dirección contabilizadas y fiscalizadas las certificaciones, se ordena inmediatamente el pago; yo firmo diariamente todo lo que llega a mi mesa, y sí creo, al menos es lo que deduzco de lo que me comentan los responsables municipales, que se ha abreviado bastante el pago de las certificaciones; eso sí que me consta.

En cuanto a la intervención de don José María de Federico, haremos todo lo posible por intentar agilizarlo; de hecho lo hacemos permanentemente, aunque no todo está en nuestra mano, no todo depende de nosotros. La Ley de Contratos de las Administraciones Públicas es la ley, 'dura lex, sed lex', que decían, y nosotros vamos a tratar de facilitar a todos las cosas, que es lo que hacemos todos los días. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General. Finalizado el tercer punto del Orden del día, pasamos al cuarto.

Ruegos y preguntas.

¿Hay algún ruego o alguna pregunta? No habiendo ningún ruego ni ninguna pregunta, se levanta la sesión.

(Eran las diecinueve horas y un minuto.)

PUBLICACIONES DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dirección de Análisis y Documentación – Sección de BOA y Publicaciones–
C/ San Bernardo, 17 3ª planta 28015 – MADRID Telf.: 5474201 Fax:531 26 01

TARIFAS VIGENTES:

B.O.A.M.	Suscripción anual	9.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
D.S.A.M.	Suscripción anual	13.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA (BOA – D.S.)		18.700 Pts.	

FORMA DE PAGO:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a c/c núm. 6400002198, Sucursal 1016, de Caja Madrid, C/ San Bernardo, 58.

SUSCRIPCIONES: Condiciones generales:

- 1.La suscripción es anual. El período de suscripciones finaliza 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 sea la fecha de suscripción dentro del trimestre
- 2.El envío de los Boletines comenzará una vez se haya recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
- 3.El suscriptor que no renueve la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
- 4.La administración del Boletín puede modificar en cualquier momento el precio de la suscripción, que, tendrá efectos para los abonados dados de alta, a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

TARJETA DE SUSCRIPCION O RENOVACION:

Nombre o razón social: _____
Domicilio: _____ Núm.: _____ Distrito postal: _____
Ciudad: _____ Teléfono: _____ Fax: _____

DESEO SUSCRIBIRME AL BOAM DSAM

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de _____ y hasta el 31 de diciembre de 19__ a cuyo efecto les remito la cantidad de _____ Pts. mediante: Giro postal Talón nominativo Transferencia bancaria a la Cta. Cte. citada.

_____, _____ de _____ de 19__

FIRMA

- PAPEL 100% RECICLADO -