



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 561

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 102

celebrada el miércoles, 11 de noviembre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- De la señora Martínez Saiz (Grupo Parlamentario Popular), sobre cumplimiento del compromiso de licitar y adjudicar en 1992 obras en carreteras por valor de 350.000 millones de pesetas («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/001995) 16876
- De la misma señora Diputada, sobre razones por las que las obligaciones reconocidas en el Programa 513 E, «Conservación y Explotación de Carreteras», se sitúan a 30 de junio de 1992 en el 34% del Presupuesto vigente («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/001996) 16876
- De la misma señora Diputada, sobre forma en que afecta el ajuste económico acordado por el Consejo de Ministros del 21 de julio de 1992 a las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/001998) 16876

	Página
— Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario Popular), sobre grado de ejecución presupuestaria a 31 de agosto de 1992 de las «otras actuaciones del Plan de Transporte Ferroviario (PTF)» de acuerdo con el anexo de inversiones reales para 1992 y programación plurianual correspondiente a la Sección 17, en el Programa 513 A («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002030)	16881
— Del mismo señor Diputado, sobre grado de ejecución a 31 de agosto de 1992 de los proyectos que integran el superproyecto 90.23.003.9017 (acceso a grandes ciudades mediante transporte ferroviario), de acuerdo con las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002031)	16881
— Del mismo señor Diputado, sobre inversión realizada a 31 de agosto de 1992 en las actuaciones que integran el proyecto 89.23.003.0295 (resto de actuaciones relativas al transporte ferroviario), de acuerdo con las previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002032)	16881
— Del mismo señor Diputado, sobre cuantía en que se verán afectados cada uno de los proyectos de inversión real que figura en el anexo de inversiones reales para 1992 y programación plurianual correspondiente a la Sección 17, como consecuencia de las medidas de contención del gasto público aprobadas el 21 de julio de 1992 («B. O. C. G.», Serie D, número 339, de 7-10-92) (número de expediente 181/002033)	16881
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario IU-IC), sobre fecha prevista para el inicio de la ejecución de obras del tramo de la Autovía de Levante, comprendido entre Alcudia de Crespins y Almansa («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/002003)	16886
— Del mismo señor Diputado, sobre fecha prevista para la entrada en funcionamiento de la variante de Torres-Torres en la carretera nacional Sagunto-Teruel («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/002004)	16887
— Del mismo señor Diputado, sobre fecha prevista para la ejecución de los trabajos pendientes para concluir la conversión en Autovía de la Nacional III, entre Madrid y Valencia («B. O. C. G.», Serie D, número 333, de 28-9-92) (número de expediente 181/002006)	16888

Se abre la sesión a las nueve y treinta y cinco minutos de la mañana.

CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

- **SOBRE CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE LICITAR Y ADJUDICAR EN 1992 OBRAS EN CARRETERAS POR VALOR DE 350.000 MILLONES DE PESETAS. FORMULADA POR LA SEÑORA MARTINEZ SAIZ (GP) (Número de expediente 181/001995)**

- **SOBRE RAZONES POR LAS QUE LAS OBLIGACIONES RECONOCIDAS EN EL PROGRAMA 513 E, «CONSERVACION Y EXPLOTACION DE CARRETERAS», SE SITUAN A 30-6-92 EN EL 34 POR CIENTO DEL PRESUPUESTO VIGENTE. FORMULADA POR LA SEÑORA MARTINEZ SAIZ (GP) (Número de expediente 181/001996)**

— **SOBRE FORMA EN QUE AFECTA EL AJUSTE ECONOMICO ACORDADO POR EL CONSEJO DE MINISTROS DEL 21-7-92 A LAS INVERSIONES DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES. FORMULADA POR LA SEÑORA MARTINEZ SAIZ (GP) (Número de expediente 181/001998)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la contestación por parte del Gobierno a una serie de preguntas. Para responder en nombre del Ministro de Obras Públicas, tenemos con nosotros a don Emilio Pérez Touriño, Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre.

Las tres primeras preguntas corresponden a doña María Teófila Martínez Saiz. ¿Prefiere formularlas conjunta o separadamente cada una de ellas?

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Prefiero formularlas conjuntamente las tres.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría tiene la palabra para formularlas.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Pérez Touriño, por su presencia aquí hoy, aunque lamentamos que no haya podido venir el señor Ministro a contestarnos estas preguntas, porque, como ya denuncié hace unos días en la Cámara, tenía un interés especial en que me las hubiera respondido el señor Ministro, ya que a esta Diputada a veces le han contestado por escrito de forma distinta que a otros Diputados del Partido Socialista.

Las preguntas presentadas en septiembre, que vemos ahora en la Comisión de Industria, respondían al objetivo común de conocer distintos aspectos sobre la ejecución del presupuesto del ejercicio vigente, que en algunos de los datos que en ese momento conocíamos resultaban algo preocupantes. La primera cuestión que se suscitaba era conocer la marcha de las licitaciones y adjudicaciones para valorar las posibilidades de que se pueda haber cumplido el compromiso del señor Ministro, adquirido ante la propia Comisión y el Pleno de la Cámara, de licitar, durante 1992, entre 350.000 y 370.000 millones de pesetas, una vez que el Consejo de Ministros autorizó el 13 de marzo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para adquirir mayores compromisos de gasto, con cargo a ejercicios futuros, que los que permitía el texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

La segunda cuestión en importancia se interesaba por conocer cómo afectaba en ese momento el ajuste económico, acordado por el Consejo de Ministros al 21 de julio, a las inversiones del Ministerio.

Otro tema planteado hacía referencia a la ejecución del programa específico 513E, conservación y explotación de carreteras, que presentaba en junio una ejecución sólo del 34 por ciento.

En cuanto a la primera cuestión, señor Secretario, los datos que conocemos en este momento, según contestación escrita a los distintos Diputados del Grupo Popular hasta el 30 de septiembre, como le comunicaba en mi intervención en las comparecencias de presupuestos, son los siguientes. Las obras licitadas publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», al 30 de septiembre, ascendían a 140.000 millones. Las obras adjudicadas llegaban a 23.000 millones; es decir, un total de 163.646 millones de pesetas. Según contestación remitida por la Secretaría General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre los datos a 15 de octubre —es decir, quince días más tarde— son los siguientes: obras licitadas publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», 180.000 millones de pesetas; obras adjudicadas definitivamente, 25.000 millones de pesetas. En total, 206.000 millones de pesetas.

Luego aparecen, en esa contestación por escrito, cantidades diversas de contratos de asistencia técnica pa-

ra la redacción de estudios y proyectos y control y vigilancia de obras, que nosotros no podemos considerar ni sumar, al objeto de enfrentar la realidad con el compromiso contenido en el mes de marzo. El compromiso, como usted sabe, hacía referencia a licitar o contratar obra nueva —como decía antes— por valor de 350.000 ó 370.000 millones. El 11 de marzo decía exactamente el señor Ministro en la Comisión: Esperamos durante 1992 licitar o contratar obra nueva por un importe entre 350.000 y 370.000 millones de pesetas. Es decir, tenemos, entre las obras que ya están licitadas pero pendientes de contratar y las obras que vamos a licitar con el objetivo de contratar durante 1992, un volumen de 350.000 a 370.000 millones de pesetas. Quiere decirse que salvo que en los dos últimos meses del ejercicio cambien mucho las cosas, o hayan cambiado en este casi último mes del 15 de octubre a aquí, será muy difícil cumplir este compromiso. Por eso nos vendría muy bien que usted nos contestara sobre la evolución de estos compromisos a la fecha de hoy, si es posible.

Hay que decir que tampoco esto nos extraña, porque ya el 29 de abril, un mes después del compromiso, anunciábamos al Ministro en el Pleno la imposibilidad —porque así obraban en nuestro poder datos— de alcanzar estas cifras, porque había obras por valor de más de 100.000 millones de pesetas —fue reconocido por el señor Ministro— que estarían pendientes de la declaración de impacto ambiental y que, por tanto, no se podrían licitar.

Por lo que respecta a la cuestión relativa al recorte presupuestario, me gustaría decir lo siguiente: primero, que es algo ya habitual —como usted bien conoce— en esta legislatura el que se produzca en cada ejercicio algún tipo de recorte o ajuste. Sin embargo, éste nunca afecta, según el Ministerio, a la marcha de los proyectos, lo que nosotros no entendemos muy bien. El recorte de este ejercicio ha sido de 26.252 millones; el del año pasado, de 92.000 millones; el de 1990 fue de 25.000 millones, y en algo deberá afectar a los cierres de los ejercicios que se acaban siempre con deudas superiores a 100.000 millones de pesetas. Los datos que tenemos —y que son sacados de los que ustedes nos proporcionan— son que, en 1992, el avance de liquidación presenta un desfase, entre pagos realizados y obligaciones reconocidas, de 100.473 millones de pesetas; en 1991, fue de 121.346 millones de pesetas; y en el ejercicio de 1990 alcanzó los 199.448 millones de pesetas.

En segundo lugar, señor Secretario General, de estos 26.000 millones ahora recortados, casi 20.000 se concentran en los capítulos VI y VII; 5.700 a uno, y 13.600 a otro respectivamente, llamándonos la atención especialmente la incidencia de este ajuste en el programa 431 A, vivienda, que en el capítulo VII presenta un recorte de 9.311 millones de pesetas, correspondientes a distintas transferencias a comunidades autónomas, ayuntamientos y, sobre todo, lo que más nos preocupa es que la subsidiación de los intereses de préstamos alcanza los 5.311 millones de pesetas. Quisiéramos saber

si esto corresponde a subsidiaciones de préstamos de compromisos anteriores o si como nos decía la Directora General de la Vivienda y también reconoció el Ministro, se refiere a esos 6.000 millones que tenían previstos para subsidiaciones de intereses de los compromisos que se habían adquirido en 1991 para poner en marcha el Plan de la vivienda.

La tercera cuestión que planteamos interesa porque las obligaciones reconocidas en el programa 513 E, conservación y explotación de carreteras, se situaban en aquella fecha, al 30 de julio, en el 34 por ciento del presupuesto. Esta cifra estaba muy por debajo del porcentaje que presentaba el programa 513 D, que llegaba al 61 por ciento y también era inferior a la media que presentaba el Ministerio, que era de un 40 por ciento. A mitad del ejercicio este programa presentaba un desfase importante que no sabemos, primero, a qué obedecía y, segundo, si se ha corregido. Además, hay que tener en cuenta que una gran parte de los créditos disponibles para 1992, según usted reconoció precisamente en el debate de Presupuestos en octubre del año pasado, estaba comprometido por actuaciones en marcha o ya finalizadas. Por ejemplo, de los 41.000 millones existentes para la conservación ordinaria, 27.000 estaban comprometidos. La conservación directa suponía 8.500 millones y la conservación integral de autovías 5.500 millones.

Nos gustaría, si es usted tan amable, que nos actualizara estos datos que hemos venido recopilando desde esa fecha, porque para hacer el seguimiento correcto de la ejecución del presupuesto necesitamos que éstos sean lo más ajustados a la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para responder a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Efectivamente, trataré de dar la información más exhaustiva posible a su señoría en relación con el conjunto de peticiones que ha hecho.

La primera cuestión que plantea hace referencia a cómo se están cumpliendo los objetivos relativos a licitación y adjudicación de obra que, efectivamente, el Ministerio había realizado en términos un poco matizados respecto a lo preguntado por sus señorías. Se habían formulado con el siguiente criterio.

En primer lugar, vamos a alcanzar (se plantea como objetivo que ya le adelanto a S. S. que lo vamos a cumplir sobradamente) un volumen de licitación en torno a los 350.000 a 370.000 millones de pesetas. Esta cifra es de obra sacada a concurso en el «Boletín Oficial del Estado», obra licitada. Por otra parte, no debe confundirse eso con el objetivo de adjudicar obra, seleccionar ofertas, por un valor de 220.000 a 250.000 millones de pesetas. Esta matización que estoy dando a S. S. significa un mayor esfuerzo todavía; es decir, no estoy rebajando los objetivos planteados en su día por el

Ministerio, sino que estoy tratando de transcribirlos en sus justos términos.

Desde el punto de vista de la dinámica de la actividad de la licitación de obra pública, lo que tal vez interesa más es que exista una previsión de cartera —y eso se mide a través de la obra concursada en el «BOE»— de determinada cantidad. Eso es lo que reflejamos cuando decimos que vamos a licitar 350.000 ó 370.000 millones de pesetas.

Otro aspecto más parcial, pero que también tiene interés, es la obra que realmente se puede ya seleccionar o adjudicar. Ahí el objetivo se cifraba en torno a los 220.000 ó 250.000 millones de pesetas.

Respecto a ambos objetivos el grado de cumplimiento es muy elevado, y le puedo decir a S. S. que a estas alturas el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no sólo en la parte de licitación y contratación de obras de la Dirección General de Carreteras, sino en el conjunto de la obra licitada y contratada por el Ministerio, está alcanzando niveles de ejecución superiores a los del año pasado; es decir, va a haber más obra licitada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que la que se licitó en el año 1991, lo que puede constituir una muy buena noticia desde el punto de vista de la actividad económica y del sector.

Le voy a decir concretamente en qué cifras estamos, aunque se modifican de manera sustancial cada quince días, porque estamos en la fase de maduración, de ejecución acelerada del presupuesto. Hasta el 10 de noviembre, están ya concursadas, licitadas, publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» obras por valor de 214.000 millones de pesetas; exactamente, 214.354 millones de pesetas. Hay órdenes de contratación ya efectuadas, y están pendientes de aparecer publicadas en el «BOE», es decir, están en el trámite de envío al «Boletín Oficial del Estado» —por tanto, aparecerán publicadas cualquier día de éstos— por valor de 20.200 millones más. Lo que indica que estamos en un nivel de licitación de obra, sumando las dos cantidades, de 234.000 millones de pesetas.

Tenemos pendientes órdenes de contratación, que están en preparación, cuyo objetivo es remitirlas al «Boletín» y que aparezcan publicadas en el «BOE» antes del 31 de diciembre, por valor de 125.000 millones de pesetas. Si llevamos ya 234.000 y faltan 125.000, que es la previsión que tenemos para efectuar de aquí al final de año, nos vamos a situar en un volumen final de licitación de 360.000 millones de pesetas. Esta es la previsión con la que estamos trabajando en este momento.

Respecto a las órdenes de contratación pendientes de estos 125.000 millones de pesetas, al ritmo de ejecución con que hemos trabajado en los meses de octubre y noviembre, es bastante factible que alcancemos —estamos seguros de poder hacerlo— ese objetivo. En cualquier caso, el nivel a estas alturas es muy elevado.

No incluye en esta referencia algo que, desde el punto de vista del propio y de la dinámica actividad, es muy importante, como son las asistencias técnicas para planificación y proyectos, control y vigilancia de obras,

conservar las carreteras, pago de expropiaciones, etcétera, que se han licitado también en este período y que alcanzan prácticamente 30.000 millones de pesetas, con lo que nos pondríamos en un volumen de licitación bastante superior a los 360.000 millones de pesetas. En ese caso, estaríamos hablando prácticamente de 390.000 millones de pesetas. Sin incluir ese tipo de licitaciones, le reitero a S. S. que estamos por encima de los 230.000 millones de pesetas y que llegaremos al final de año a los 350.000/360.000 millones de pesetas.

En cuanto a las adjudicaciones (entendiendo por adjudicaciones la selección de la oferta de la empresa que se considera más adecuada para realizar una obra), llevamos un total de 150.000 millones de pesetas, a 10 de noviembre, respecto a las cuales ya se ha formalizado el contrato en una cantidad de 35.952 millones de pesetas, y se ha seleccionado la oferta, está preadjudicada la obra en ese sentido del compromiso, en una cantidad que es la diferencia de 35.000 a 150.000 millones de pesetas; en total, 150.000 millones de pesetas. Si a esto le sumamos las subastas, que también son obras pendientes, los concursos que están en trámite de adjudicación —los preadjudicaremos de aquí a fin de año— más las obras complementarias que también están en trámite de adjudicación, nos sale una previsión de adjudicación, de aquí a fin de año, en torno a los 250.000 millones de pesetas.

En síntesis, llevamos 150.000 millones y prevemos culminar el año con una adjudicación de obra de 250.000 millones de pesetas, que están en la cota máxima del objetivo planteado. Le insisto a S. S. en que con estos volúmenes de licitación y de adjudicación de obra, superamos los del año pasado. Con la previsión y el presupuesto que tenemos para 1993, creemos que nos situaremos de nuevo en estas cifras o superiores para el año que viene, con lo que pensamos que estamos manteniendo un nivel de inversión en el sector en concreto de obra pública en materia de carreteras, en una cota muy alta de actividad y de esfuerzo de ejecución, de esfuerzo presupuestario.

Se refería también su señoría en las otras dos preguntas a los impactos del ajuste y al nivel de ejecución en uno de los créditos del Ministerio, que es el correspondiente a conservación y explotación de carreteras. Respecto al impacto del ajuste, le puedo decir a su señoría que lo que realmente aparece como formulación más relevante, que siempre se asocia, es decir, ajuste e inversión en cuanto ese ajuste económico impacta la inversión del Ministerio —tenemos los datos, y se los puedo leer o pasar por escrito, de cada servicio—, sobre el capítulo VI del Ministerio, inversiones, la afectación, según consta, de la reducción del ajuste presupuestario, es de 5.698 millones de pesetas.

Para valorar la magnitud de esta cifra y la respuesta que damos a su señoría y que usted dice que no termina de verla clara, basta con ponerla en comparación con el presupuesto inicial del capítulo VI. Estamos hablando de un presupuesto de 560.000 millones de pesetas, que se trata de un ajuste de 5.600 millones de pesetas

sobre 560.000 millones de pesetas; es decir, un ajuste del 1 por ciento. Como puede entender su señoría con facilidad, un ajuste de estas características —insisto en que le puedo dar la información detallada de cada servicio y de cada crédito—, no es que vayamos a celebrarlo, pero sí se puede encajar con relativa facilidad, sin incidencia directa en los proyectos programados, que es lo importante desde el punto de vista más sustancial. Es decir, los proyectos programados no tienen por qué sufrir modificaciones ni en la propia existencia del proyecto, ni tan siquiera en los plazos de ejecución del mismo. Fundamentalmente, este tipo de ajustes puede ser encajado dada la entidad del presupuesto del Ministerio y la entidad del ajuste tomado por el Gobierno en el Presupuesto de 1992.

Respecto al nivel de ejecución de los créditos, el crédito de conservación y explotación de carreteras, a 30 de junio, según los datos de su señoría —no los he contrastado, los doy por válidos—, estaba en un 34 por ciento del presupuesto vigente. Le puedo decir que ese nivel de ejecución es absolutamente normal y razonable, lo extraño es que estuviéramos en otro nivel de ejecución a 30 de junio. En el año 1987, el nivel de ejecución en ese crédito concreto era del 28 por ciento. En el año 1988, del 18 por ciento. En el año 1989 —y no quiero cansar a S. S.—, del 24 por ciento; el año pasado, que era del 29.6. Este año, según su propia información, estamos ya en un 34 por ciento. Este año todavía va en un nivel de ejecución superior al de los años anteriores. Pues bien, ese capítulo, a 31 de diciembre, tenía un nivel de ejecución, en el año 1987, del 93 por ciento y, en el año 1988, del 90 por ciento.

No existe ningún misterio, es bastante obvio y evidente.

A 30 de junio, el presupuesto está iniciando su ejecución, desde el punto de vista del gasto del crédito. En definitiva, el presupuesto, desde el 1 de enero hasta el mes de abril, está fundamentalmente dedicado a lo que se denomina técnicamente el cierre y liquidación del presupuesto anterior y la apertura del presupuesto de ese año. Por tanto, apenas es posible reconocer compromisos o consumir crédito en los cuatro primeros meses del año, con lo cual los datos al mes de junio son siempre muy poco relevantes; es decir, cuando hay que interrogarse sobre el grado de ejecución de los créditos realmente es a estas alturas del año, porque en el mes de junio son datos muy poco significativos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Martínez Saiz, para turno de réplica y aclaraciones.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Pérez Touriño, por la información que nos ha dado. Yo sólo quería puntualizar dos o tres extremos.

Nosotros hablamos con los criterios conocidos a través de los Boletines de la Cámara, señor Pérez Touriño. El 11 de marzo de 1992 la información del Ministro fue: Esperamos durante 1992 licitar o contratar obra nueva por un importe —obra nueva— entre 350.000 y

370.000 millones de pesetas. Es decir, tenemos entre las obras que ya están licitadas, pero pendientes de contratar y las obras que vamos a licitar, con el objetivo de contratar durante 1992, un volumen de 350.000 a 370.000 millones de pesetas. Nos tenemos que manejar con estos datos que no da el Ministro y el compromiso ése.

Señor Pérez Touriño, usted nos dice ahora que con los datos que usted tiene licitados en este momento son 214.000 millones, hay una diferencia con la cifra que nos daban en la contestación del 15 de octubre que eran 180.000 millones, de 30.000 millones de pesetas.

En cuanto a obras adjudicadas definitivamente, es decir, contratadas (si no estoy mal informada, adjudicadas definitivamente equivale a contratadas), en esa contestación nos decían que ascendían a 25.903 millones de pesetas, y hoy nos dice que contratado a la fecha ascienden a 20.000 millones, es decir, han descendido 5.000 millones, según los datos que nosotros tenemos. Total, 234.000 millones de pesetas y pendientes de orden de contratación en esa licitación 125.000 millones. Lo he cogido textualmente. Si estoy equivocada espero que S. S. me rectifique, pero estoy repitiendo lo que usted me ha dicho: obras licitadas a la fecha de hoy, 214.000 millones; obras contratadas, 20.000 millones de pesetas. Si estoy equivocada me gustaría que me lo aclara, porque luego usted me ha dado otros datos más que sumarían unos 250.000 millones. Yo quiero que me lo matice bien, porque su contestación por escrito era: obras licitadas y publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», 180.000 millones; obras adjudicadas definitivamente, 25.000 millones. Como esto parece que es muy complicado y yo soy una persona a la que le gustan las cosas muy concretas, contésteme sólo sobre los mismos conceptos; sólo quiero conocer los mismos conceptos. No quiero saber nada más, porque son los conceptos que el Ministro expuso en septiembre y yo quiero tener esos datos no otros. Lo demás da vueltas, va y viene y lo sabrán los expertos del Ministerio y yo no tengo por qué ser una experta en estos asuntos.

Señor Pérez Touriño, con respecto a los ajustes del Ministerio, ya le he dicho que lo que más nos ha extrañado es el capítulo de vivienda, porque eran 6.000 millones de pesetas la cifra que la Dirección General de la Vivienda tenía para afrontar los nuevos compromisos del Plan de la vivienda. Evidentemente, 5.000 millones en esa cantidad del capítulo VI de inversiones del Ministerio es una pequeña cantidad, pero usted ya el año pasado, en lo referente a carreteras, nos decía que quedaba poco para iniciar obra nueva: 250.000 millones aproximadamente para compromisos anteriores, y unos 30.000 millones para expropiaciones, que entonces no estaban contempladas de forma específica como en este presupuesto de 1993. Efectivamente, 5.000 millones no es una cantidad importante, pero sí es digna de tener en cuenta, como todo, siempre que hay unos recortes del tamaño que sea. Si no tuvieran importancia estoy segura de que no se recortaría, se dejaría sin

recortar. Con 5.000 millones alguna autovía que otra, algún tramo o variante de esas que nos quedan por contratar, se hubieran podido realizar.

Señor Pérez Touriño, sólo quiero que me conteste a estas cuestiones, pero no me dé más datos, por favor. Deme sólo las obras licitadas publicadas en el «Boletín» hasta la fecha, si las tiene, y las obras adjudicadas definitivamente, porque estamos de acuerdo en lo que ha dicho usted de que, pendiente de orden de contratación, son 125.000 millones de pesetas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Le reitero a S. S. los dos datos que anteriormente le he dado. Los vuelvo a leer por si ha habido alguna confusión: Obra licitada, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», a día 10 de noviembre, 214.354 millones de pesetas. Obra adjudicada definitivamente, a fecha 10 de noviembre, 35.952 millones de pesetas. No 20.000 millones: 35.952 millones de pesetas.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: En el «Diario de Sesiones» figurará que usted ha dicho 20.000 millones.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Lo que quiero decir a S. S. es que, tal como usted lo está interpretando, carece de sentido y está incurriendo en un error, desde el punto de vista de medir el grado de ejecución u objetivo y el interés que tiene ese objetivo planteado en esos términos. Si sumáramos la obra licitada con la obra contratada, entonces habríamos prácticamente alcanzado el objetivo, no tendría ninguna significación. Lo que le estoy tratando de explicar a S. S. es que una cosa es obra licitada, concursada o sacada a concurso en el «Boletín Oficial del Estado», donde el objetivo que estamos alcanzando está por encima de lo previsto y vamos a acabar por encima del objetivo previsto a 31 de diciembre, y otra cosa es la obra adjudicada. No se pueden ni se deben sumar, porque, si no, superaríamos el objetivo. Ese es otro concepto, es otra partida. Lo que estaba tratando de decir es que no deben ser sumadas ambas partidas.

Respecto al objetivo planteado de obra adjudicada o contratada, llevamos en este momento adjudicados definitivamente 35.000 millones —que no hay que sumar al otro concepto, porque son sumandos completamente heterogéneos—, y de obras preadjudicadas, seleccionadas ofertas, la cantidad que anteriormente también indiqué a S. S., un total de 150.000 millones de pesetas. Pero insisto en que una y otra cosa no tienen nada que ver. Si sumamos, el objetivo no serían 350.000, sino 500.000 millones de pesetas. Pero eso no dice nada al sector, ni dice nada desde el punto de vista de la actividad.

En relación con el ajuste, reiteraba que el porcentaje de impacto sobre el presupuesto inicial de cada uno de estos créditos es relativamente bajo. No es que el ajuste, desde el punto de vista macroeconómico, no tenga interés y por eso se determina, pero sí que en un presupuesto tan importante como el del MOPT el impacto puede ser encajado sin que eso afecte a ningún proyecto y, en concreto, a la contratación de ningún tramo del Plan de carreteras en ninguno de los conceptos.

Por ejemplo, la Dirección General de Carreteras tiene un presupuesto inicial, capítulo VI, de 383.000 millones de pesetas. El ajuste, en su capítulo VI, le afecta en un 0,55 por ciento. La Dirección General de Vivienda y Arquitectura tenía un capítulo VI de 6.055 millones de pesetas y el ajuste le afecta en 600 millones de pesetas; es decir, la no disponibilidad en el capítulo VI es de 600 millones de pesetas. A la Dirección General de Infraestructura de Transporte Ferroviario, el ajuste le afecta en un 1,7 por ciento.

Con esos datos en la mano, señoría, creo que es fácil entender que no tiene una repercusión desde el punto de vista de que eso suponga la no ejecución de ninguno de los proyectos previstos en los programas del Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Touriño, por la información suministrada.

Dejamos para el final las preguntas números 4, 5 y 6, del señor Peralta, y vamos a pasar a la formulación de las preguntas del señor Camisón. La primera de ellas, la número 7, se refiere al grado de ejecución presupuestaria de las otras actuaciones del Plan de Transporte Ferroviario.

Señor Camisón, ¿va a agrupar las preguntas?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Considero oportuno agrupar las cuatro preguntas para su tramitación conjunta, pero siempre y cuando el señor Presidente mantenga hoy lo que ya es costumbre en cuanto a su benevolencia respecto al tiempo, aunque en esta ocasión estimo que tampoco va a ser necesario extenderse demasiado.

— **SOBRE GRADO DE EJECUCION PRESUPUESTARIA, A 31 DE AGOSTO DE 1992, DE LAS OTRAS ACTUACIONES DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (PTF), DE ACUERDO CON EL ANEXO DE INVERSIONES REALES PARA 1992, Y PROGRAMACION PLURIANUAL CORRESPONDIENTE A LA SECCION 17, EN EL PROGRAMA 513 A. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO (GP) (Número de expediente 181/002030)**

— **SOBRE GRADO DE EJECUCION, A 31 DE AGOSTO DE 1992, DE LOS PROYECTOS QUE INTEGRAN EL SUPERPROYECTO 90.23.003.9017 (ACCESO A GRANDES CIUDADES MEDIANTE**

TRANSPORTE FERROVIARIO), DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO (GP) (Número de expediente 181/002031)

— **SOBRE INVERSION REALIZADA, A 31 DE AGOSTO DE 1992, EN LAS ACTUACIONES QUE INTEGRAN EL PROYECTO 89.23.003.0295 (RESTO DE ACTUACIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE FERROVIARIO), DE ACUERDO CON LAS PREVISIONES DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO (GP) (Número de expediente 181/002032)**

— **SOBRE CUANTIA EN QUE SE VERAN AFECTADOS CADA UNO DE LOS PROYECTOS DE INVERSION REAL QUE FIGURA EN EL ANEXO DE INVERSIONES REALES PARA 1992 Y PROGRAMACION PLURIANUAL CORRESPONDIENTE A LA SECCION 17, COMO CONSECUENCIA DE LAS MEDIDAS DE CONTENCIÓN DEL GASTO PÚBLICO APROBADAS EL 21 DE JULIO DE 1992. FORMULADA POR EL SEÑOR CAMISON ASENSIO (GP) (Número de expediente 181/002033)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón para formular sus preguntas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Secretario General, agradeciendo su presencia aquí para contestar estas cuestiones quiero dejar constancia de dos aspectos. En primer lugar reitero una vez más que usted como persona tiene para mí el máximo respeto. Quede eso claro; en segundo lugar, debo decir que otra vez constato que el señor Ministro rehúye contestar a las preguntas de los parlamentarios; por lo menos esa es mi experiencia.

Ya sé, señor Presidente, que con esto no se produce ninguna ruptura del Reglamento, efectivamente. Pero no es cuestión de ruptura del Reglamento, es cuestión de un talante político con ciertas gotas de cortesía. Estamos viendo, señor Presidente, que el señor Ministro viene a esta Comisión exclusivamente a iniciativa propia, es decir, cuando realmente a él le apetece. Dejo constancia de esto y voy a plantear al señor Secretario General las cuestiones que se están sustanciando hoy.

Debo advertir, de entrada, que estas cuatro preguntas junto con otras diez, es decir, un total de catorce, se tramitaron en su día con la finalidad política de obtener datos para llevar adelante nuestra labor de control de nivel de ejecución de los Presupuestos Generales de 1992. Por eso se refirieron al 31 de agosto de este año.

Hoy se están tramitando aquí, con bastante retraso, por lo menos más del que nosotros como Grupo esperábamos. Por tanto, le ruego, si es factible, señor Secre-

tario General, que en vez de referir los datos a esa fecha lo haga a la actualidad, para que, ya que ha habido ese retraso —no hay mal que por bien no venga—, podamos tener actualizados esos datos. De todas formas, nos serán de suma utilidad ya que todavía está pendiente el debate presupuestario estrella, que es el que se va a celebrar la próxima semana en el Pleno.

Refiriéndome concretamente a la primera pregunta, en el anexo de inversiones reales para 1992, en el programa plurianual correspondiente a la sección 17, en el programa 513 A, infraestructuras de transporte ferroviario, aparece el servicio 39, Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario. En dicho servicio figura asignado el proyecto 87.23.003.0665, titulado «Otras actuaciones del PTF», por un importe de 994,4 millones de pesetas.

Sobre esta materia, me interesa conocer el grado de ejecución presupuestaria, a esta fecha si es posible, de cada una de esas actuaciones del Plan de Transporte Ferroviario. Pero, sobre todo, me interesa que se ponga en énfasis en la dependencia de ese nivel de ejecución con la proyección que en su día hubiera y el anuncio ya hecho públicamente por el Departamento sobre la drástica reducción de relaciones ferroviarias en este país. No olvidemos que en estos momentos hay inquietud social. Están en pie de guerra, por reducciones ferroviarias, Galicia y sus accesos, gran parte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, Asturias, Santander, La Rioja, Cuenca, Murcia, Almería, Granada, Jaén, incluso en mi tierra, Extremadura. Y podríamos seguir. En este servicio creo que tiene especial incidencia el programa de pasos a nivel. Vemos que siguen produciéndose accidentes graves como consecuencia de no haber avanzado todavía lo suficiente en la eliminación de los mencionados pasos a nivel.

Todas estas actuaciones, y puesto que tienen un coste y sufren una variación de factura, tienen su incidencia en la tarificación de los servicios de Renfe y en los tiempos empleados en los viajes correspondientes. Me gustaría que nos diera su impresión el señor Secretario General en cuanto a en qué forma este nivel de ejecución puede afectar a los cambios radicales que se están produciendo en el Departamento para las modificaciones de tarifa.

Por ejemplo, nos extraña mucho que la relación del AVE Madrid-Sevilla, con un precio de 8.400 pesetas ida y vuelta —es decir, 4.200 pesetas la unidad—, sea relativamente el precio más barato de toda España. Nosotros hemos hecho un estudio sobre costes de tarifas de Madrid a 47 provincias y comprobamos que el precio es de saldo y con la idea de llenar el AVE como sea. Estas actuaciones afectan también a los tiempos. Las reducciones...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que se ciña a las cuestiones planteadas, porque me temo que el tema relativo a los precios de los billetes es responsabilidad de Renfe y supongo que el Secretario General difícilmente va a poder contestarle.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, será cuestión de Renfe, pero la relación de Renfe con el Departamento es obvia. Si no sabe del tema de Renfe el señor Secretario General, ¿quién va a saber en este país?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Panadero, que es el responsable directo del tema en el Ministerio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo planteo las cuestiones que a este Grupo le interesan. Tenga la seguridad S. S. de que los datos los suele tomar mi Grupo de las cuestiones que preocupan a los ciudadanos españoles. No olvidemos que estamos en una Comisión política.

En cuanto a los tiempos y a la relación que puedan tener sobre otras actuaciones de este Plan, vemos que, con la programación llevada a cabo desde el 18 de octubre, todos los avances que se habían hecho se han venido abajo, es decir, que vamos un poco hacia atrás como los cangrejos. Por ejemplo, yo he estudiado a fondo el caso que afecta a mi provincia, Cáceres, y midiendo los tiempos, no sólo de un tren, del tren más rápido, sino la media de todos, la media del trayecto Cáceres-Madrid es ahora muy inferior a la que existía antes de esta decisión del Gobierno. Me gustaría conocer las relaciones de esta partida presupuestaria, su nivel de ejecución y las consecuencias inherentes a ella.

En los Presupuestos Generales del Estado para el año 1992, dentro de los anexos de inversiones reales y del programa plurianual que figura en esta sección 17, y en el programa 513 A, infraestructura del transporte ferroviario correspondiente al servicio 39, Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario, se incluye el superproyecto 90.23.003.9017, acceso a grandes ciudades, con una dotación de 5.000 millones de pesetas. En este caso, nos interesa conocer el grado de ejecución en la actualidad de este proyecto, teniendo en cuenta que la impresión nuestra es que el llamado *Plan Felipe* va a la baja. Ya no es el *Plan Felipe*, sino el *Plan lipe* sólo, debido a la relación entre nivel de ejecución y nivel de realización de esta partida.

La tercera cuestión que queremos plantear se refiere también a los Presupuestos Generales del año 1992, concretamente a los anexos de inversiones reales y programación plurianual de esta sección 17, servicio 39, a la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario, en el programa 513 A, infraestructura del transporte ferroviario, donde aparece el proyecto 89.23.003.0295, resto de actuaciones, con una dotación de 530 millones de pesetas, dotación exigua, por cierto. En relación con este tema, nos gustaría conocer el nivel de inversión conseguido hasta la fecha en cada una de las actuaciones que integran el proyecto citado. No olvidemos que dentro de esta partida deben tener un peso especial las expropiaciones que se han hecho en las relaciones nuevas, sobre todo, las que afecten a la relación de alta velocidad entre Madrid y Sevilla, donde según nuestra investigación, se han llegado a pagar

26 millones por hectárea en esta operación de adquisición de terrenos o donde, por ejemplo, la partida de afección se dispara. De acuerdo con la Ley de Expropiación Forzosa, el concepto de afección es una partida que suele ser del 5 por ciento para pagar, aparte del precio y de las mejoras, el cariño que se pueda tener a lo que se expropia, sin necesidad de que lo quiera el propietario. Este 5 por ciento, según nuestra investigación, se dispara en muchos casos hasta el 50 por ciento, y vemos que en algunos predios se ha pagado esta afección hasta cerca de 3 millones por hectárea, que como cariño es muy caro.

Esta exigua partida está relacionada con otras que pueden afectar a la infraestructura, como puede ser, por ejemplo, la programación que se ha hecho en relación con la extensión de la infraestructura ferroviaria de largo recorrido, por ejemplo, la que ha hecho pública el CIRE, cuyo presupuesto fue de 2.400 millones, cinco veces más que el que figura en el presupuesto. Y en cuanto a infraestructura, dentro de la programación del mapa cuatricolor que publica la revista «Paisajes» de Renfe, permanentemente aparecen cuestiones tan extrañas, como, por ejemplo, como infraestructura de largo recorrido, un enlace ferroviario desde Huelva con Lisboa y Ayamonte, que es totalmente imaginario. Renfe lo da como suyo y los españoles no lo conocemos. Da también como relación ferroviaria una línea férrea entre Vargas y Toledo que no existe, o da como núcleo importante una ciudad respetable, una villa pequeña, Coscurita, en Logroño y, sin embargo, en el año de los fastos de 1992 no aparece Sevilla; la relación europea viene directamente de Europa justamente hasta Málaga, y Sevilla no existe.

En cuanto a la línea de infraestructura, creemos que debe afectar a esta relación el grado de repuestos no sólo para las unidades móviles, sino también para la propia infraestructura. Esta cifra, comparada con los 530 millones, no se entiende, no tiene concordancia, puesto que hay 530 millones en esta partida, cuyo nivel de ejecución le solicito, así como el nivel de repuestos que en estos momentos, según nuestras investigaciones parlamentarias, llega a la imponente cantidad de 3.000 millones de pesetas, aunque luego el Gobierno en sus contestaciones a este Diputado intenta afectarla de unos descuentos para presentarla en la cuenta de Renfe solamente con un valor de 530 millones, cuando el valor real es de 3.000 millones.

Este tema está relacionado —y voy terminando, señor Presidente— con el nivel de evasión de impuestos que se está practicando en muchos aspectos. Voy a poner dos ejemplos. Se han construido en Villaseca de la Sagra —y en relación con la línea de alta velocidad— todas las naves de mantenimiento del AVE, por un presupuesto de 1.600 millones; son unas naves inmensas, pero no se han pagado los impuestos correspondientes y se han construido sin la licencia municipal, como creo que le consta al señor Secretario General. Me gustaría saber si ha ocurrido lo mismo con la liquidación del IVA en todo lo que pueda afectar a la infraes-

tuctura relacionada con las importaciones de material destinadas a la línea de alta velocidad, concretamente el contrato del siglo.

Paso señor Presidente, a tratar la última cuestión. Recordamos todos que el Consejo de Ministros, del 21 de julio último, aprobó la aplicación de medidas de contención del gasto público. En relación con ello, nos gustaría saber en qué cuantía se están viendo afectados hasta la actualidad y la previsión hasta final de año de los proyectos de inversión real que figuran en el anexo de inversiones reales para el año 1992 y en la programación plurianual correspondiente a esta Sección 17 como consecuencia de esa contención del gasto público, que en la resolución del Consejo de Ministros se denominaron no disponibles y que, según nuestros datos, son 26.252 millones de pesetas y afectan en 1.000 millones al capítulo 1; en 743 millones al capítulo 2; en 5.133 millones al capítulo 4; en 5.698 millones al capítulo 6, y el 7 en 13.677 millones. Nos gustaría conocer la influencia de esta drástica reducción en relación con las infraestructuras del Departamento.

Esto es todo, señor Presidente, de momento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño. Si hay alguna pregunta de detalle que no pueda contestar, podría remitirla por escrito.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Hay una cuestión inicial de método. Cada uno se plantea las cosas como estima oportuno. En ese sentido, nada tengo que decirle a S. S., pero es que ha ocurrido ya en sucesivas comparecencias más ante preguntas del señor Diputado. Yo vengo a comparecer para responder a unas preguntas muy concretas en relación con unos créditos muy concretos que aparecen en el Presupuesto General del Estado, pero S. S. me habla de expropiaciones, de pagos del IVA, de multitud de cuestiones. Si S. S. las quiere preguntar, estoy encantado de contestárselas. Siempre y cuando las formule por escrito y las remita a través del trámite pertinente, compareceré para contestarlas. Pero una y otra vez, de manera bastante sistemática, yo no sé por un problema de desconocimiento o por método de planteamiento, S. S., efectúa preguntas que no es que no pueda contestarlas, es que no tiene ningún sentido que se las conteste dado el motivo de mi comparecencia. Por tanto, me voy a ceñir a contestarle aquello por lo que ha sido requerido según las preguntas formuladas por S. S. y que figuran por escrito.

En primer lugar, se refiere usted a un crédito relativo a otras actuaciones del PTF, que tiene una dotación de 994 millones de pesetas en los Presupuestos Generales del Estado de 1992. Es evidente que con 994 millones de pesetas difícilmente se pueden realizar un conjunto de actuaciones, ver cómo impacta esto en las relaciones ferroviarias, en la reducción de líneas, etcétera. Señoría, es un crédito muy concreto que, bajo ese epígrafe de «otras actuaciones», tiene dos sentidos.

Fundamentalmente, tiene el sentido conceptual de un crédito para renovación de activos. Por una parte, habría un crédito más amplio que ése con un importe de 1.494 millones de pesetas, de los cuales 500 millones de pesetas eran para renovaciones de la vía y 994, que son por los que pregunta S. S., eran para el establecimiento de dispositivos de mejora en la regulación del tráfico ferroviario.

En definitiva, allí donde había vías únicas o donde las vías están muy congestionadas, se preveía el establecimiento de mecanismos que contribuyeran a la mejor regulación del tráfico: bloqueos automáticos de línea, control centralizado de líneas, pago de asistencias para la realización de proyectos de estas características, etcétera. Era un crédito muy específico con un importe de 994 millones de pesetas y que tenía este objetivo concreto. En relación con el nivel de ejecución del gasto, en este momento se han gastado 450 millones de pesetas en el centro de tráfico centralizado, CTC, de Rica a la Almunia; se han gastado 202 millones en obras de características similares, con un caso típico de vía densamente congestionada en Leganés, y se han comprometido asistencias por valor de 135 millones de pesetas, lo que da un nivel de ejecución de este crédito muy alto, ya que supera los 800 millones de pesetas a estas alturas del año.

En segundo lugar, se refiere S. S. al grado de ejecución del proyecto de acceso a grandes ciudades, que aparece en los presupuestos vigentes con una dotación de 5.300 millones de pesetas —no son 5.000, sino 5.300 millones de pesetas—, crédito destinado a la ejecución del Plan de Transportes de Cercanías. Su señoría se refiere en este caso concreto a un crédito que tiene relevancia cuantitativa, que supera los 5.000 millones de pesetas, que es para la ejecución del Plan de Transporte de Cercanías.

Pues bien, le puedo decir que a estas alturas el crédito está consumido y gastado al cien por cien. Tenemos un cien por cien de ejecución en ese crédito. De hecho, se han gastado —le doy órdenes de magnitud— en torno a los 1.600 millones de pesetas en cercanías de Madrid; unos 1.900 millones de pesetas, en Barcelona; por encima de 1.000 millones —1.100— en cercanías de Valencia; 1.000 millones en cercanías de Sevilla; y 848 en cercanías de Oviedo-Gijón.

Esto quiere decir que, en diciembre de 1992, a finales de este año, estaremos en un nivel de ejecución del siguiente tipo: en Madrid, tendremos un nivel de ejecución del 24 por ciento; en Barcelona, del 28; en Valencia, del 32; en Sevilla, la actuación era menor, del 69; y en Oviedo-Gijón, del 28 por ciento. Es decir, hay un nivel de ejecución en torno al 25 por ciento, por dar una cifra media exceptuando el caso puntual de Sevilla, que eran obras relacionadas con la Expo y lógicamente el nivel de ejecución ha sido mayor, se ha acelerado más todavía, si cabe, en ese caso. Le puedo decir a S. S. en ese sentido que, como sabe, en el Presupuesto de 1993 la principal partida presupuestaria,

18.700 millones de pesetas, está destinada precisamente al Plan de Transporte de Cercanías.

En resumen, le diré que el Plan de Transporte de Cercanías, el *Plan Felipe*, es un Plan en vigor y tiene un elevado grado de cumplimiento por dos conceptos: en primer lugar, una buena parte de la inversión en el Plan de Transporte de Cercanías es una inversión destinada a la mejora del material móvil. Como sabe S. S., ha sido un importante esfuerzo el dedicado a la mejora, a la reposición de material móvil de cercanías en núcleos fundamentales y, sobre todo, subrayaría el caso de Madrid, donde el nivel de satisfacción del usuario con las mejoras introducidas en el transporte de cercanías ferroviarias es realmente importante.

Por otra parte, con los niveles de gasto en los que estamos, prevemos el siguiente nivel de cumplimiento. Estamos en este momento en un nivel de cumplimiento en torno al 24 por ciento en el conjunto del Estado; en el año 1993, alcanzaremos el 43 por ciento de ejecución del PTC y, en el año 1994, el 70 por ciento. Es decir, el Plan de Transporte de Cercanías, que forma parte del denominado *Plan Felipe*, según la previsión y el objetivo del Ministerio, con los datos en la mano y con las cifras presupuestadas, estará finalizado en 1995 en un cien por cien y tendrá un nivel de ejecución superior al 40 por ciento con el Presupuesto de 1993.

La tercera de sus preguntas hace referencia a un crédito denominado resto de actuaciones, que tiene una dotación, igual a la del primero de los créditos —que conoce S. S. porque figura en el «Boletín Oficial», de 530 millones de pesetas. Por lo tanto, estamos hablando de un crédito que no tiene más contenido que ése. Este crédito, como su nombre por otra parte indica y no es muy difícil deducirlo, es para pagar restos de actuaciones. En concreto, se han destinado —el nivel de ejecución vuelve a ser también el práctico agotamiento del crédito a estas alturas del año— 360 millones para pagar la impermeabilización del metro de Valencia (los tramos Camparaz-Turia y Plaza de España-Hospital), un resto de una actuación de hace años como consecuencia del convenio con los ferrocarriles de Valencia para la ejecución del metro de esa ciudad; 205 millones de pesetas para pagar impermeabilización del metro de Valencia en el tramo entre Turia y Plaza de España, y 51 millones han sido para pagar la restitución de la Plaza Nueva en el metro de Sevilla. En definitiva, es un crédito de los denominados «fleclos presupuestarios» para pagar restos de actuaciones de proyectos realizados y ejecutados en otro momento. Es un crédito, por tanto, de finalización de resto de actuaciones.

Por último, se refería S. S. al impacto del nivel de ejecución, en una pregunta que de alguna manera he tratado de contestar ya que estaba planteada en términos muy semejantes en la anterior de la Diputada señora Martínez Saiz. Efectivamente, esa no disponibilidad en el conjunto no ya de la inversión del Ministerio, sino sobre el presupuesto total del Ministerio, es de 26.300 millones de pesetas. Le puedo dar, aunque sería extraordinariamente exhaustivo, cada dato detallado de cómo

afecta cada concepto dentro de cada capítulo. Tengo un listado de cada una de las partidas a las que afecta. Afecta, básicamente, al capítulo 2 en 743 millones de pesetas. El capítulo 2 es el capítulo de gasto corriente, lo que quiere decir eso es que estamos haciendo un esfuerzo en el Ministerio para ajustar 700 millones a la baja sobre los créditos iniciales lo cual quiere decir que es un esfuerzo de ahorro del gasto corriente; lo mismo se podría predicar respecto a los 1.000 millones que afectan al capítulo 1, que, como antes decía, se pueden ajustar también.

Quizá el tema más importante por el contenido físico, como S. S. planteaba, es sobre el capítulo 6, por 5.698 millones de pesetas, y sobre el capítulo 6, insisto en que los niveles a que afecta son niveles que no plantean problemas sobre ninguno de los proyectos porque las cantidades son muy pequeñas sobre la entidad de los créditos a que nos estamos refiriendo, que sobrepasan, en el caso de carreteras, los 380.000 millones de pesetas, en obras hidráulicas estamos hablando de 500 millones de pesetas sobre 98.000 presupuestados, es decir, el 0,5 por ciento, etcétera, y así, en cada uno de los créditos pero evidentemente le puedo dar la información por escrito a S. S. de cada crédito específico concreto para evitar la lectura de todo el listado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra para réplica y aclaraciones.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Secretario General otra vez, al plantear yo las cuestiones, más o menos ha vertido opiniones críticas sobre mi estrategia política, aprovechando este trámite para que amplíe conocimientos sobre materias de su departamento. Además, ha hecho referencia a que tal vez pueda tratarse de desconocimiento por mi parte. Debe quedar claro, señor Secretario General, que, de desconocimiento, nada en absoluto; conocimiento pleno de la decisión de haber planteado la cuestión de esta forma. Conocimiento pleno porque, sencillamente, mi objetivo era que la cuestión quede planteada en esta Comisión y en el «Diario de Sesiones». No olvidemos que esta cuestión no la he planteado en el seminario ni en los pasillos, sino justamente en la Comisión pertinente de la Cámara Baja de las Cortes Españolas.

Su decisión ante este intento mío de ampliar la pregunta podía haber sido triple: no entrar en estas cuestiones, que es lo que ha decidido, haber intentado, por escrito, y, posteriormente, dar noticia a este Diputado y a su grupo de estas cuestiones que tiene interés por conocerlas, o haber entrado bienamente a intentar aclararlas. Ha elegido una, yo la respeto, por supuesto, pero obviamente, mi objetivo está cumplido, porque no olvidemos que, consecuente a esta reacción, va a ser un condicionante de nuestras futuras iniciativas posteriores sobre la materia. Por tanto, que quede clara esta cuestión.

Respecto a este tema, no tengo nada más que decir, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Desde el punto de vista de la Presidencia, querría señalar que para el tipo de planteamientos que hace S. S. hay una iniciativa parlamentaria adecuada, que es la comparecencia, en la cual se pueden plantear preguntas sobre temas genéricos. Su señoría ha preguntado sobre dos o tres temas muy específicos que difícilmente entran en el trámite de preguntas. Simplemente, quería hacer esta observación. **(El señor Camisón pide la palabra.)**

Señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sólo una pequeña matización a estas palabras, con todos los respetos, señor Presidente.

Me parece muy bien su matización en calidad de Presidente de esta Comisión, pero todo eso sería muy lógico si esta Comisión fuera suficientemente fluida para poder hacer comparecer a las personas en el momento que los temas interesan. Sabe que la situación de congestión que tiene es justamente la contraria; no es nada fácil conseguir por parte de la oposición una comparecencia en el momento político que interesa, por tanto, tenemos que recurrir a todas las oportunidades y una puede ser ésta. Fracasamos, bueno, lo aceptamos y recurriremos a otros métodos, pero no es nada fácil recurrir a una comparecencia específica para estos temas porque soy consciente de que si estuviera abierta esa posibilidad la hubiera aprovechado. Si no lo he hecho es porque veo que está cerrada la posibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Esto no es una comparecencia, sino un trámite de preguntas. En cualquier caso, quiero anunciar que es intención de esta Mesa que se reúna en el plazo de un mes aproximadamente tanto la Ponencia especial de carreteras como la de ferrocarriles, compareciendo en ambas el señor Pérez Touriño, momento en el que se podrán plantear los temas al respecto.

Tiene la palabra el señor Pérez Touriño para responder a las declaraciones si es que tiene que hacer alguna.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Solamente aclarar una cuestión.

Yo creo que el tema es extraordinariamente sencillo y claro, al menos por parte de esta Secretaría General. Puedo reiterar a S. S. —están las actas ahí, y también la de hoy—, que una vez y otra se le contesta de forma exhaustiva a cada una de las preguntas que formula, y una y otra vez no se le contesta a aquellas preguntas que no ha formulado su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Tendremos ocasión de las aclaraciones que sean necesarias en esa próxima comparecencia del señor Pérez Touriño en otro trámite parlamentario.

— **SOBRE FECHA PREVISTA PARA EL INICIO DE LA EJECUCION DE OBRAS DEL TRAMO DE LA AUTOVIA DE LEVANTE, COMPRENDIDO ENTRE ALCUDIA DE CRESPINS Y ALMANSA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 181/002003)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la pregunta que figura en el orden del día con el número 4, formulada por el señor Peralta Ortega, referida a la ejecución de obras del tramo de la autovía de Levante comprendido entre Alcudia de Crespins y Almansa.

Tiene la palabra el señor Peralta para su formulación.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Pérez Touriño por su presencia en esta Comisión.

Mi pregunta es muy concreta. Como usted sabe, en estos momentos está en ejecución la denominada autovía de Levante, que uniría Madrid, tanto con Alicante como con Valencia, en virtud de un desdoblamiento que se produciría en Almansa, de donde partiría un ramal hacia Alicante y otro ramal hacia Valencia. Ese ramal que parte desde Almansa hasta Valencia, en estos momentos está en trámite de ejecución en la parte relativa a Silla-Játiva-Alcudia de Crespins.

Mi pregunta hace referencia al otro tramo, al tramo que iría entre Almansa y Alcudia de Crespins-Játiva. ¿Cuándo se va a iniciar la ejecución de obras en ese tramo de la autovía de Levante, que permita solucionar los problemas de tráfico que se plantean por el sur de la capital de la Comunidad? Esta carretera, es una carretera como conoce el Secretario General, es una carretera con un importante nivel de tráfico, entre 15.000 y 20.000 vehículos diarios, que no sólo sirve para las comunicaciones de la Comunidad Valenciana, sino que tiene un papel muy importante en comunicaciones a nivel del Estado, entre otras comunidades, como pueden ser Cataluña y Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño para responder a la cuestión planteada.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Efectivamente, el tramo a que se alude forma parte de la autovía Madrid-Honrubia-La Roda-Almansa, una autovía que está prácticamente toda ella en ejecución de obra con excepción precisamente del tramo a que se refiere S. S., que es el tramo Alcudia de Crespins-Almansa, un tramo que tiene ya el proyecto redactado y aprobado, por importe de 12.515 millones de pesetas. En este momento el trámite que estamos realizando sobre este tramo en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es la declaración de impacto ambiental.

Cuando se había elaborado toda la tramitación del período de información pública y el estudio informativo del proyecto, en la medida que se planteaba el tra-

mo como un desdoblamiento, inicialmente no estaba prevista la elaboración de la declaración de impacto. El criterio político del Ministerio en relación con este tema es que, aunque ese desdoblamiento de obras, que en definitiva forma parte del plan de autovías, debe realizarse la declaración de impacto ambiental. Es importante cuidar al máximo el aspecto de la integración entre las obras de infraestructura y medio ambiente y es por ello que se ha procedido a hacer la declaración del impacto ambiental, que está a punto de ser efectuada. Por tanto estamos en condiciones de licitar este tramo de la obra antes de que acabe el año; es decir, en 1992, se procederá a la licitación de este tramo de la autovía. Con la licitación de este tramo de la autovía en 1992, la previsión de ejecución de obra, de comienzo físico de las obras, sería que en el primer semestre de 1993, es decir, dentro del primer semestre del año, podrían estar ya las máquinas trabajando en la carretera.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peralta tiene la palabra para réplica y aclaraciones.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Sólo quiero recordar al señor Pérez Touriño que en abril de 1991, exactamente el 24 de abril, el señor Ministro decía en el Pleno, en relación con una pregunta sobre este tema, que están en marcha todas las adjudicaciones previstas en el vigente Plan de Carreteras para la ejecución de la autovía de Levante, cuya terminación se prevé en 1992 en los tramos ya adjudicados; en los pendientes de adjudicación, la puesta en servicio dependerá obviamente de los programas de trabajo de las empresas adjudicatarias y, cómo no, de las disponibilidades presupuestarias, que esperemos no mengüen, decía el señor Ministro.

Me dice usted ahora que calcula que al final de 1992 se tendrá ya licitado y que la ejecución sería en 1993. Mi pregunta, señor Pérez Touriño, es: ¿Hay previsión presupuestaria en el año 1993 al menos en los presupuestos que conocemos, para llevar a cabo esa ejecución que usted anuncia que se comenzará?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): El nivel de ejecución de la autovía de Levante no está limitado, en absoluto, por ningún tipo de restricción presupuestaria, no lo ha estado ni lo está.

Sobre el nivel de ejecución de las comunicaciones entre Madrid y Valencia, creo que se podría decir que la primera prioridad del Ministerio es cerrar las comunicaciones entre Madrid y Valencia, aunque es difícil plantear lo que es la primera prioridad.

Como sabe S. S., en el tramo entre Madrid-Honrubia-La Roda-Almansa están prácticamente en servicio to-

dos los tramos en un porcentaje elevadísimo. Existe un problema concreto en el paso de Arganda y Perales de Tajuña, que no tiene nada que ver con una restricción presupuestaria sino con la dificultad en haber cerrado técnicamente el acuerdo con los ayuntamientos de Arganda y Perales de Tajuña y la definición de la obra, cuyo plazo de finalización es 1993. En los tramos de Almansa a Valencia, se está priorizando la actuación, de tal manera que pretendemos adelantar la ejecución en ese tramo, de tal forma que entre en servicio el tramo entre Silla y Alcudia para Semana Santa del próximo año y quede por licitar y contratar el resto de obra.

Tenemos dotación presupuestaria, está en el crédito presupuestario pertinente de esta autovía en los Presupuestos Generales del Estado para 1993. No he traído los Presupuestos para 1993, pero en el programa de inversiones públicas, en el crédito pertinente de la autovía de Levante existe dotación presupuestaria. No hay ningún problema sino todo lo contrario y trataremos de acelerar al máximo la ejecución de esta obra.

Insisto en que las previsiones que tenemos, y que vamos a cumplir, son que estará licitada en 1992, comenzarán las obras en 1993 y finalizarán en 1995, por lo que puedo decir a S. S. que en 1995 quedará cerrada la comunicación entre Madrid y Valencia a través de la autovía de Levante.

— **SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE LA VARIANTE DE TORRES-TORRES EN LA CARRETERA NACIONAL SAGUNTO-TERUEL. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 181/002004)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, número 5. Fecha prevista para la entrada en funcionamiento de la variante de Torres-Torres en la carretera nacional Sagunto-Teruel, formulada por el señor Peralta Ortega.

Tiene la palabra para su formulación.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Vamos de carretera en carretera, con muchísima más celeridad de la que se va por las carreteras, máxime cuando hablamos de las carreteras de que estamos hablando, señor Pérez Touriño, no sólo por lo lento que se va sino por lo lenta que va la ejecución de las obras.

De ésta por la que pregunto ahora, señor Pérez Touriño, en abril de 1991 se licitaron las obras, se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» una licitación de obras para la variante de la Nacional 234 Sagunto-Burgos, variante que uniría Gilet y la hoy ya existente variante de Soneja. La ejecución de esa obra supondría eliminar realmente un punto tremendo de congestión. Creo que estará absolutamente de acuerdo con esa realidad que existe en estos momentos como consecuencia de que esa carretera nacional atraviesa Torres-

Torres, Estivella, Gilet, que son auténticos cuellos de botella. La situación llega a tal extremo que en el último puente, el puente del Pilar, en uno de estos puntos las retenciones alcanzaron cinco horas de duración, lo que fue incluso motivo de noticia en los informativos de Televisión que, además, no sé si acertada o desacertadamente, comparaban la clausura de la Expo de Sevilla con la situación de esta carretera y de los miles de ciudadanos que se veían atrapados en una retención insostenible e injustificable en las fechas en que nos encontramos.

Nos consta, señor Pérez Touriño, que esta situación está en trámite de solución en estos momentos. Le diría que adelante porque, parece ser, hay buenas noticias para un plazo relativamente corto, aunque, por otra parte, también nos consta que las previsiones presupuestarias de terminación de estas variantes (sabe el señor Pérez Touriño que presupuestariamente aparecen como variantes de Gilet y de Soneja), que en definitiva es la superación de todos estos cuellos de botella, se extiende hasta el año 1994. ¿Cuáles son efectivamente las fechas de terminación de estas obras?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): En relación con este tramo de carretera, que forma parte del eje Sagunto-Teruel, en definitiva Sagunto-Somport, está claro para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que es un eje muy importante y que tiene dos puntos conflictivos, en las travesías de Torres-Torres y de Estivella. Recientemente he tenido oportunidad de estar trabajando en Valencia en torno a finales del mes de octubre, es decir, en fechas todavía muy recientes, y allí hemos podido comunicar a la opinión pública en una rueda de prensa que, como resultado precisamente de los esfuerzos de priorización que se están haciendo en todas las comunicaciones Madrid-Valencia y de los ejes que se relacionan con Valencia, en la medida que nos parece que es uno de los ámbitos en los que es necesario forzar el ritmo de ejecución, más si cabe de lo que se está haciendo, nuestra previsión y nuestro objetivo, que creo vamos a alcanzar, es que las variantes de Torres-Torres y de Estivella estén en funcionamiento antes del próximo verano, de tal forma que los usuarios que siempre tienen el período punta en esa época puedan realmente pasar por esos dos puntos por una nueva carretera en servicio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peralta tiene la palabra para réplica o aclaraciones.

El señor **PERALTA ORTEGA**: El señor Pérez Touriño ha dado la información de que confía estén abiertas antes del verano próximo algunas de estas variantes; creo que ha dicho Torres-Torres y Estivella. Mi pregunta es la siguiente. En primer lugar ¿sería una apertura defi-

nitiva? En segundo lugar, en esa fecha a la que hace referencia ¿estarían abiertas sólo esas variantes o estaría terminada la ejecución de la obra completa?

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE** (Pérez Touriño): Esta obra tiene una longitud de 22 kilómetros entre Gilet y Soneja. El tramo que estaría en servicio definitivo la obra para el próximo verano —y éste es el objetivo con que estamos trabajando— comprendería 10 kilómetros, el tramo central que comprende a su vez las variantes de Torres-Torres y Estivella, es decir, una longitud de 10 kilómetros, que es el conjunto del tronco o tramo central de esa obra que tiene un total de 22 kilómetros, anticipando la fecha de finalización y adelantándola para que pueda estar en servicio el verano próximo.

— **SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA EJECUCION DE LOS TRABAJOS PENDIENTES PARA CONCLUIR LA CONVERSION EN AUTOVIA DE LA NACIONAL III, ENTRE MADRID Y VALENCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, DEL GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 181/002006)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la última pregunta pendiente, la que figura con el número 6 en el orden del día y que se refiere a la fecha prevista para la ejecución de los trabajos pendientes para concluir la conversión en autovía de la Nacional III, entre Madrid y Valencia, formulada por el señor Peralta Ortega.

Para su formulación, tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, vamos a atender ahora el otro eje. Después de recorrer el sur y el norte de la capital de la Comunidad, ahora vamos a pasar a la comunicación directa con el centro, que es la Nacional III y sus planes de conversión en autovía. Le pregunto, señor Pérez Touriño, en qué fecha se terminará realmente la obra completa. Me consta, y ha sido objeto ya de innumerables iniciativas en esta Cámara, que el Plan de Carreteras vigente sólo contemplaba una parte de esa conversión y el resto se ejecutaría, en todo caso, en el segundo plan de carreteras.

La urgencia de llevar a cabo esa obra completa ha hecho que, por parte del Ministerio, se haya abordado esta ejecución con independencia de la elaboración del segundo o del próximo plan de carreteras, que en estos momentos no está definitivamente establecido y no es conocido. Evidentemente, la ejecución de esta obra —en este sentido, yo compartiría las opiniones del señor Ministro que citaba anteriormente— dependen de previsiones presupuestarias, y buena prueba de ello es que

la ejecución, en concreto, de estas obras de conversión en autovía de la Nacional III han sido objeto de un convenio, por parte del Ministerio, con la Generalidad Valenciana, en cuya virtud ésta ha asumido otras obras que corresponderían al Ministerio, como es el caso, por ejemplo, de la variante de la carretera nacional a su paso por Castellón, mientras que el Ministerio se comprometía a acelerar estas obras de conversión en autovía. No obstante, estos compromisos que se suscribieron en su momento han sido objeto de avatares posteriores, como el recorte presupuestario que se produjo en el mes de julio de este año o como las previsiones, francamente restrictivas, de los Presupuestos para el año 1993. En esta situación, señor Pérez Touriño, yo quisiera saber cuáles son, al día de hoy, las previsiones que se tienen por parte del Ministerio para concluir esa importantísima obra. No quiero extenderme en datos acerca de que se trata de la carretera con más volumen de tráfico en estos momentos y que es una de las carreteras más peligrosas de la red nacional, especialmente en el tramo que discurre por la provincia de Valencia. ¿En qué fecha concreta está prevista la terminación de los trabajos de conversión en autovía de esa carretera Nacional III, que permita resolver esos problemas?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, tiene la palabra para responder.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Trataré de ser lo más concreto posible y satisfacer la demanda de información de S. S. al máximo posible.

En primer lugar, los Presupuestos Generales del Estado de 1992 tienen un nivel de dedicación y de inversión en carreteras realmente muy alto. Los Presupuestos Generales del Estado para 1993 no sólo mantienen esa cifra, sino que la incrementan por encima de un 3 por ciento. Quiero decir —primera cuestión que creo conviene subrayar— que no hay un presupuesto restrictivo en materia de infraestructura de obra pública y, en particular, de infraestructura de carreteras, sino lo contrario. Se mantiene un esfuerzo muy importante en materia inversora, que permite dar soporte y credibilidad a los compromisos que se adquieren en esta materia.

En segundo lugar, creo que la plasmación más relevante y sustantiva de la priorización de esta obra (y tampoco me voy a extender en ello, al igual que S. S., por obvios y evidentes motivos que avalan esa priorización) es precisamente que hubiese una concordancia y una coincidencia absoluta entre el Gobierno de la Generalidad de Valencia y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que se ha plasmado en un convenio que va a hacer que esta obra, no estando en el segundo plan de carreteras, se pueda anticipar; fruto de la voluntad y de una decisión política en este sentido de ambos gobiernos.

En tercer lugar, eso se concreta con nombres y apellidos, como se suele decir, en los Presupuestos Gene-

rales del Estado para 1993, que tienen dos novedades en este sentido. La primera novedad es que, en la programación plurianual del presupuesto de inversiones públicas, en el PIP, aparece el conjunto de la inversión necesaria para atender la ejecución del cierre de la autovía Madrid-Valencia, con un total, creo recordar, de 39.600 millones de pesetas. Esa presupuestación completa en el plan de inversiones públicas es el primer elemento constatable. El segundo es que aparece un crédito específico para ejecución de obra, en 1993, por otra parte muy difícil de gastar —y me vuelvo a referir al calendario—, de 2.000 millones de pesetas, y luego existe el correspondiente crédito específico de expropiaciones y de pago de proyectos. De tal manera que nosotros tenemos, en los Presupuestos Generales del Estado para 1993, en conjunto, una previsión presupuestaria, para el año 1993, entre obra, expropiaciones y proyectos, en torno a unos 6.000 millones de pesetas para atender el comienzo de todo el proceso del cierre de la autovía.

En cuarto lugar, ¿en qué punto estamos para finalizar? El punto en el que estamos es el siguiente. Se han adjudicado los tres contratos de asistencia técnica con tres buenas empresas, tres buenos consultores, para analizar los proyectos de Atalaya-Montilla, Montilla-Minglanilla y Minglanilla-Caudete; es decir, en definitiva, los tres tramos en que se ha subdividido la ejecución de esta obra, y se han adjudicado con un presupuesto total de 925 millones de pesetas. Por tanto, continuando. El primer caso fueron las autovías de Galicia, el segundo fue la autovía Bailén-Jaén-Granada y ahora son las autovías de Valencia, en los que estamos plasmando ese nuevo criterio de política del Ministerio de gastar en lo que es elaboración de proyectos un presupuesto realmente importante, elaborando proyectos de alta calidad que nos permitan ganar tiempo y garantizar la calidad y la ejecución en plazo de las obras. Se han adjudicado ya estos contratos a estos consultores, se está trabajando, en los proyectos, pensamos que antes del verano próximo deberán comenzar las expropiaciones, se licitará la obra en el segundo semestre de 1993 y, por tanto, quedan dos temporadas, la de 1994 y 1995, para la realización de la obra, de tal forma que el conjunto de los tramos, por tanto, la totalidad de la autovía, estará en servicio a finales de 1995.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta, tiene la palabra para turno de aclaraciones o réplica.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, agradezco la información que nos proporciona, me consta también las reiteradas veces que por parte de las autoridades del Ministerio se ha hecho referencia a la importancia que se concede a esta obra. Igualmente me consta —imagino que a usted también— que esas reiteradas declaraciones han ido acompañadas históricamente de retrasos en la ejecución de esta obra. No más tarde de abril de este año, en una comparecencia anterior, usted ponía de manifiesto cómo se estaban

produciendo retrasos en la ejecución del tramo correspondiente a la provincia de Valencia, no al tramo que falta por realizar, el de Requena-Caudete, sino el tramo dentro de Valencia, lo que sería Valencia-Utiel, Valencia-Requena, etcétera.

Usted me dice que en estos momentos está prevista la terminación en el año 1995. Yo le digo que es una fecha tardía, son tres años para la realización de un tramo que, aproximadamente, puede tener 120 kilómetros de extensión. No le voy a discutir en qué medida aumentan o disminuyen las previsiones presupuestarias para el año que viene en relación con años anteriores, en pesetas constantes o no, su reparto, etcétera. Lo que sí le digo, señor Pérez Touriño, es que creo que estamos hablando de previsiones para dentro de tres años y que, quizá, lo que cabría decir, con cierta experiencia de ver lo que ha pasado hasta ahora, es que ojalá sean una realidad y no nos veamos en el año 1995 hablando todavía de la fecha prevista de terminación de estas obras.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Sólo me cabe quizá reiterar algo que había dicho con motivo de una pregunta anterior o al comienzo de mi intervención en ésta. Siempre es difícil hablar de la primera prioridad, pero creo que, en este caso, sin lugar a dudas se puede decir que la primera prioridad en los Presupuestos Generales del Estado de 1993, en materia de infraestructura de carreteras y ferrocarriles, está concentrada en las relaciones de carreteras y ferrocarriles que afectan a la Comunidad Autónoma de Valencia.

Creo conveniente resaltar que entre los Presupuestos de 1992 y de 1993 tenemos una previsión de licitación de obras, sólo en materia de carreteras, que prácticamente alcanza en torno a los 100.000 millones de pesetas para la Comunidad Autónoma de Valencia. Quiero decir con ello que, evidentemente, cuando se demandan plazos de previsiones de ejecución de obras tan importantes como ésta, que prácticamente alcanza los 40.000 millones de pesetas, con una complejidad técnica importante por el tramo de que se trata y haya que hablar, por tanto, de períodos y previsiones de finalización de obras a tres años vista, no se me puede decir al mismo tiempo: Es que usted habla a tres años vista. No. Se me está demandando que dé información de cuándo va a finalizar una obra tan compleja y si se va a acabar en el plazo previsto, dentro de tres años. Creo que la respuesta correcta es decir que ésa es la primera prioridad, que se está trabajando con el ritmo técnicamente posible de mayor celeridad y remitirnos a los hechos concretos de cada día, de cada momento oportuno del proceso de ejecución. En este momento hemos contratado ya las asistencias técnicas —eso es contrastable—, se están realizando los proyectos y antes del verano próximo se empezarán a efectuar las ex-

propiaciones. Creo que ésa es la forma de ir midiendo realmente si somos capaces de alcanzar el objetivo final previsto y de hacer, por tanto, un seguimiento en el tiempo.

Hay un último elemento que quisiera recordar. Entre Chiva y Requena, los tramos que están en ejecución actualmente y a los que hacía referencia S. S., se van a poner en servicio con meses de antelación respecto a la previsión inicial. En concreto, el tramo entre Requena y Siete Aguas, que es un tramo de 10 kilómetros, se abrirá al tráfico antes de que concluya este año 1992 (pretendemos abrirlo antes del 31 de diciembre de este mismo año) y el tramo entre Buñol y Chiva trataremos de adelantarlo para que se abra antes de las vacaciones de Semana Santa próxima. En definitiva, queda simplemente un tramo, donde saben que existen los dos

grandes viaductos de El Portillo y Buñol, que si se abrirá en la fecha prevista del próximo verano. Es decir, estamos haciendo un esfuerzo de adelantamiento en las obras que están en ejecución en esta misma autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Touriño, por su presencia entre nosotros y por las informaciones que ha suministrado ante las preguntas de los distintos diputados.

Señoras y señores diputados, con esto damos por finalizado el orden del día. Muchas gracias por su colaboración.

Se levanta la sesión.

Eran las once y cinco minutos de la mañana.